



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR

CURSO: ESPECIALIZAÇÃO EM ASSESSORIA POLÍTICA E GOVERNO

DISCENTE: PAULO VICTOR FERNANDES OLIVEIRA

ORIENTADORA: GELMA GABRIELA DE MATOS MESSIAS

PROJETO DE INTERVENÇÃO

**O TRANSPORTE METROPOLITANO DE SALVADOR E OS
EFEITOS DA INTEGRAÇÃO COM O METRÔ**

Salvador

2025

PAULO VICTOR FERNANDES OLIVEIRA

**O TRANSPORTE METROPOLITANO DE SALVADOR E OS
EFEITOS DA INTEGRAÇÃO COM O METRÔ**

Projeto de Intervenção apresentado na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso da Especialização em Assessoria Política e Governo da Universidade Católica do Salvador como requisito final para a obtenção do grau de Especialista em Assessoria Política e Governo.

Orientadora: Prof. Dra. Gelma Gabriela de Matos
Messias

Salvador

2025

O TRANSPORTE METROPOLITANO DE SALVADOR E OS EFEITOS DA INTEGRAÇÃO COM O METRÔ

I. INTRODUÇÃO:

O Subsistema Metropolitano rodoviário de passageiros de característica urbana, regulado pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), vem enfrentando uma crise contínua na sustentação do seu modelo econômico-financeiro, principalmente desde a implementação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas – SMSL, com a Linha 1 (Corredor BR-324) tendo a integração em 2016 e a Linha 2 tendo a integração em 2017 (Corredor Paralela).

Nesses últimos anos diversas empresas já saíram do sistema, seja por falência ou por opção em não mais atuar com as linhas, devido aos altos custos operacionais. As saídas de maior impacto operacional desses últimos anos foram as empresas: *VSA* (2022), *BTM* (2022), *Costa Verde* (2024) e *Brisa* (2024), que abrangiam uma quantidade significativa de veículos e linhas nos municípios de Lauro de Freitas, Camaçari, Simões Filho, Candeias, Madre de Deus, Dias D'Ávila, Mata de São João e São Francisco do Conde, tendo ainda outras 04 empresas de menor impacto operacional que também se retiraram de operação no decorrer desses últimos anos (Lis Transportes, LC Turismo, Casttur e ATP).

Como podemos perceber pelos anos de saída das empresas, a Pandemia de Covid-19 também corroborou drasticamente e acelerou os impactos negativos no aumento do transporte clandestino e na queda de receita, no incremento do transporte por aplicativo e na mudança do estilo de vida da população, enfrentando ainda adversidades quanto à Licitação (Pereira, 2025).

As queixas principais dos usuários acerca do sistema giram em torno dos problemas operacionais, com a falta de cumprimento dos horários, quebras eventuais em determinada empresa, além da lacuna da matriz de integração direta entre ônibus

metropolitano e ônibus urbano de Salvador e entre ônibus metropolitano com ônibus metropolitano (Governo do Estado da Bahia, 2012).

A Região Metropolitana de Salvador (RMS) é composta por 13 cidades (Camaçari, Candeias, Dias D'Ávila, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Mata de São João, Pojuca, Salvador, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Simões Filho e Vera Cruz.), sendo 10 efetivamente atendidas pelo Sistema Metropolitano por ônibus urbano (com exceção de Pojuca e as cidades da Ilha de Itaparica, Itaparica e Vera Cruz).

Com o início da operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas (SMSL) a partir de 2014, a RMS vem adquirindo inúmeros problemas que envolvem o custo operacional e de integração com o modal, tendo ainda diversas linhas seccionadas nos primeiros Terminais (Aeroporto, Mussurunga e Águas Claras) de conexão com o Metrô, reduzindo ainda mais a arrecadação das empresas remanescentes.

Com projetos de licitações vencidos e sem consenso entre Governo do Estado e empresários, não é incomum vermos empresas fechando as portas e/ou entregando linhas para a AGERBA, que controla e regula o transporte metropolitano dessa macrorregião (Pereira, 2025).

Desde a implementação da integração com o metrô, hoje (2025), cada empresa recebe cerca de 40% da tarifa pública total, não obtendo nenhum tipo de repasse (subsídio) governamental, diferente do próprio Metrô (que leva 60% dessa tarifa pública integrada + subsídio milionário) e do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador (STCO), que também recebe cerca de 40% da tarifa pública, contudo é subsidiado em quase 200 milhões anualmente pela Prefeitura (Salvador, 2023).

A porcentagem de repartição da tarifa torna a operação deficitária em muitos casos. Em qualquer grande cidade, principalmente se tratando de Transporte Metropolitano, o transporte é subsidiado para cobrir a tarifa técnica, que engloba todos os custos envolvidos na operação e manutenção do serviço.

A Pandemia de Covid-19 acelerou o fluxo de redução de passageiros, não só por causa da diminuição de circulação de pessoas e pela digitalização, mas também pela facilidade em locomoção através de transporte por aplicativos, pelo aumento descontrolado do transporte clandestino, além é claro do custo operacional ter

aumentado significativamente, como é o caso do óleo diesel. Ademais, como mencionado, a contínua presença de transporte clandestino nos trechos é um constante desafio.

Além disso, o acordo feito entre Ministério Público do Estado da Bahia, AGERBA (Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia), SEINFRA (Secretaria de Infraestrutura), SEDUR (Secretaria de Desenvolvimento Urbano) e SEMOB Salvador (Secretaria de Mobilidade de Salvador) através do referencial do Contrato de Programa (2012), alterou os pontos finais das linhas que adentravam Salvador, obrigando-as a serem encurtadas as suas operações até os Terminais de Mussurunga, Retiro (posteriormente em 2024 em Águas Claras), Aeroporto e nos bairros de Itapuã e Piatã.

Do ano de 2023 para cá, foram 11 linhas seccionadas em Itapuã/Piatã e 09 linhas do Terminal Retiro para Águas Claras. Ressalta-se que o Terminal Aeroporto já opera em seu limite de capacidade física, proporcionando diversos problemas logísticos da operação diariamente, dado o seu tamanho reduzido para o quantitativo grande de linhas em operação hoje (44 linhas Metropolitanas + 07 linhas urbanas de Salvador).

Tendo em vista o contexto de crise apresentado, o estudo busca entender e comparar formas de integração com sistemas metropolitanos que sejam rentáveis para todas as partes. Pretende-se observar casos de outros Sistemas Metropolitanos implementados em diferentes regiões do Brasil, com a necessidade de o Governo do Estado da Bahia ofertar subsídio remunerado e melhorar a integração entre os municípios, através de possíveis fóruns que ajudem a governança do sistema.

□ **NÚMEROS OPERACIONAIS DO SISTEMA METROPOLITANO (2018-2024):**

ANO	MÉDIA DE PASSAGEIROS	NÚMERO DE VEÍCULOS	NÚMERO DE HORÁRIOS (MÊS)
2018	4.488.429	400	95.000
2019	4.258.163	370	90.000
2020	2.418.937	350	80.000
2021	2.939.567	330	85.000
2022	3.192.459	360	80.000

2023	3.094.874	360	75.192
2024	2.737.850	300	64.188

Fonte: AGERBA (2025).

□ **EMPRESAS DO SISTEMA METROPOLITANO (2025):**

EMPRESAS	LINHAS
EXPRESSO VITÓRIA	40
AVANÇO TRANSPORTES	15
EXPRESSO METROPOLITANO	07
ATLÂNTICO TRANSPORTES	05
TOTAL:	67 LINHAS

Fonte: AGERBA (2025).

II. OBJETIVOS:

O estudo possui o objetivo geral de pôr luz e descrever os recorrentes e inúmeros problemas que o Sistema Metropolitano de Salvador enfrenta desde a integração com o metrô, tendo como fim, possíveis alternativas para uma melhor sustentabilidade do sistema, tendo maior equilíbrio entre a qualidade do serviço e a sustentabilidade do negócio, a partir da comparação dos casos de três grandes cidades com Sistemas Metropolitanos, como Recife (Nordeste), Curitiba (Sul) e São Paulo (Sudeste), além de Salvador.

Já os objetivos específicos, são:

- 1) Propor a realização de um fórum com a participação das prefeituras dos municípios da RMS, com o Governo do Estado da Bahia (através da AGERBA) e empresários das empresas metropolitanas que possam estabelecer um diálogo e um entendimento geral das partes, bem como ações a médio e longo prazo para a integração desses municípios, definindo metas de governança local e as especificidades de cada território/município da RMS;
- 2) Propor novas regras de regulação e apresentar um plano de ações que visem a melhoria do transporte, como centros de controle de operações que tenham como objetivos a segurança dos veículos e do usuário, a integração a partir de tecnologia baseada na otimização dos dados informacionais dos usuários desses municípios e a integração entre os diferentes modais, dando foco no uso de novas tecnologias integrativas utilizadas em cidades inteligentes, pondo em voga a rapidez e a segurança necessárias.

III. PROBLEMA:

O problema da pesquisa surge a partir do seguinte questionamento: Como propor um transporte Metropolitano em Salvador equilibrado, integrado e de qualidade?

IV. JUSTIFICATIVA:

Evidenciar as problemáticas enfrentadas pelo sistema de transporte público metropolitano e pôr luz nas possíveis soluções que venham a mitigar esses efeitos negativos para a população e para as empresas, trazendo uma governança efetiva e prática na macrorregião da RMS no setor de transportes, através de um conjunto de alternativas para os problemas, como advoga o modelo “*Garbage*” (Cohen et.al, 1972) de políticas públicas, inspirando-se em outros casos pelo Brasil.

Como podemos perceber a partir desse esboço de projeto, o modelo “*Garbage*” ou “Lata de Lixo”, pode se encaixar no cenário descrito, visto que várias escolhas políticas são feitas neste cenário através da burocracia e dos interesses políticos de determinados setores. Tais fatores evidenciam os vários problemas existentes no transporte metropolitano, mas o conjunto de soluções apresentadas pelos burocratas (*policymakers*) é restrito e incompleto até então.

V. REFERENCIAL TEÓRICO:

O trabalho possui inicialmente o modelo “*Garbage*” ou “Lata da Lixo” (1972) de políticas públicas como norteador teórico, desenvolvido por Cohen, March e Olsen em 1972, visto que várias escolhas políticas são feitas neste cenário atual do sistema, porém as alternativas se encontram “escondidas” através da burocracia e dos interesses políticos de determinados setores.

VI. METODOLOGIA:

A pesquisa é composta por dados que podem ser adquiridos em diferentes órgãos e empresas, como Governo do Estado da Bahia (SEDUR e SEINFRA), Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), Consórcio Metropasse (Sistema de Bilhetagem Eletrônica), as empresas que operam atualmente, Prefeituras e órgãos competentes de cada município, entrevistas semiestruturadas com atores pertinentes ao cenário e bibliografia especializada e pertinente ao tema, com o intuito de obter uma análise qualitativa e quantitativa.

Algumas fontes de indicadores e índices: Quantitativos de Linhas (AGERBA); Dados Operacionais (AGERBA); Dados de Passageiros e Arrecadação (Metropasse); Dados do Sistema Metroviário (SEDUR); Dados do Sistema de Transporte Coletivo por

Ônibus de Salvador (SEMOB); Dados Populacionais dos Municípios (IBGE); Dados de Trânsito de Pessoas (Polícia Rodoviária Estadual).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Cohen, M.D., March, J.G. and Olsen, J.P. (1972) **A Garbage Can Model of Organizational Choice**. *Administrative Science Quarterly*, 17, 1-25. <http://dx.doi.org/10.2307/2392088>.

GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA. 2012. **CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO INTRAFEDERATIVO Nº 01/2012**, Salvador, 2012.

PEREIRA, Emerson. **Agerba renova contratos com empresas de ônibus na RMS em meio à indefinição sobre nova licitação**. Salvador, 2025. Disponível em: <https://somb.com.br/2025/08/07/agerba-renova-contratos-com-empresas-de-onibus-na-rms-em-meio-a-indefinicao-sobre-nova-licitacao/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

PREFEITURA DE SALVADOR. **Tarifa do transporte público de Salvador será reajustada a partir de segunda (13)**. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://comunicacao.salvador.ba.gov.br/tarifa-do-transporte-publico-de-salvador-sera-reajustada-a-partir-de-segunda-13/>. Acesso em: 10 ago. 2025.