

<b>Título do capítulo</b>	<b>CAPÍTULO 15 IDENTIFICAÇÃO DAS FONTES E SOLUÇÕES DE FINANCIAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO-METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR</b>
<b>Autor(es)</b>	Carolina Borges Zanetti Laiz Silva da Cunha Maria Angélica dos Santos Rodrigues Patrícia Duarte Silva
<b>DOI</b>	DOI: <a href="http://dx.doi.org/10.38116/9786556350257cap15">http://dx.doi.org/10.38116/9786556350257cap15</a>

<b>Título do livro</b>	<b>Federalismo, Planejamento e Financiamento: avanços e desafios da governança metropolitana no Brasil</b>
<b>Organizadores(as)</b>	Marco Aurélio Costa Sara Rebello Tavares Bárbara Oliveira Marguti Lizandro Lui Luis Gustavo Vieira Martins
<b>Volume</b>	5
<b>Série</b>	<b>Série Rede Ipea Projeto Governança Metropolitana no Brasil</b>
<b>Cidade</b>	Rio de Janeiro
<b>Editora</b>	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)
<b>Ano</b>	2021
<b>Edição</b>	1a
<b>ISBN</b>	9786556350257
<b>DOI</b>	DOI: <a href="http://dx.doi.org/10.38116/9786556350257">http://dx.doi.org/10.38116/9786556350257</a>

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2021

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

## IDENTIFICAÇÃO DAS FONTES E SOLUÇÕES DE FINANCIAMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO-METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

Carolina Borges Zanetti<sup>1</sup>

Laiz Silva da Cunha<sup>2</sup>

Maria Angélica dos Santos Rodrigues<sup>3</sup>

Patrícia Duarte Silva<sup>4</sup>

### 1 INTRODUÇÃO

Este capítulo objetiva tratar de alguns aspectos da governança da região metropolitana (RM) de Salvador a partir da promulgação da Lei Complementar nº 41, de 13 de junho de 2014 (Bahia, 2014), que se antecipou ao Estatuto da Metrópole, guardando, todavia, estreita consonância com a Lei Federal nº 13.089/2015 (Brasil, 2015). Cuida especialmente da identificação das fontes e soluções de financiamento para o desenvolvimento urbano-metropolitano apresentando os grandes projetos para a região nos últimos cinco anos, como proposto pelo Ipea na quinta etapa do projeto Governança Metropolitana no Brasil.

Considere-se que a configuração normativa das estruturas de gestão para a governança interfederativa da RM de Salvador não encontrou o adequado espaço político-administrativo para uma repercussão mais efetiva. Tal condição, aliada às dificuldades ditadas pela desigualdade socioeconômica entre os entes federativos metropolitanos, culminou com a assunção, pelo estado da Bahia, da integral responsabilidade pelos investimentos projetados e realizados no período 2015-2019, com honrosas exceções citadas neste trabalho.

Nesse contexto, o artigo apresenta, na seção 2, breves considerações sobre o *status* da governança e das questões que permeiam as dificuldades encontradas para uma efetiva gestão interfederativa que possibilite o aporte de recursos para investimentos em obras estruturantes e equipamentos metropolitanos, para os quais o financiamento é um dos aspectos de evidente

---

1. Coordenadora de planejamento e articulação metropolitana da Secretaria de Desenvolvimento Urbano (Sedur) do Estado da Bahia. *E-mail*: <carolina.zanetti@sedur.ba.gov.br>.

2. Coordenadora de planejamento e articulação metropolitana da Sedur/BA. *E-mail*: <laiz.cunha@sedur.ba.gov.br>.

3. Procuradora do estado da Bahia. *E-mail*: <mariaangelica.rodrigues@pge.ba.gov.br>.

4. Arquiteta e urbanista na Sedur/BA. *E-mail*: <patricia.silva@sedur.ba.gov.br>.

relevância. Na seção 3, discorre sobre a caracterização dos fundos existentes a partir da legislação de referência. Na seção 4, apresenta os investimentos em projetos de desenvolvimento de interesse urbano-metropolitano e comenta, na seção 5, sobre a prospecção de outras possibilidades de financiamento. A seção 6 fecha o texto com as considerações finais.

## **2 BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE A GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA DA RM DE SALVADOR**

A RM de Salvador está caminhando para a conformação de sua gestão plena, consoante dispõe o art. 2º do Estatuto da Metrópole, apresentando uma estrutura legislativa sólida, desde a delimitação da região, a criação e o funcionamento de uma estrutura de governança própria até a composição de fundos, com o seu Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) em desenvolvimento.

A Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador (EMRMS), criada por lei complementar estadual e regulada por decreto do Poder Executivo, dispõe de regimento interno provisório e definição de fundos de financiamento para mobilidade, saneamento e desenvolvimento urbano.

Apesar da instituição e da autorização para a criação, por meio de lei complementar, os fundos ainda não estão estruturados para o adequado cumprimento de seus objetivos, concernentes ao apoio à EMRMS e ao financiamento de atividades, planejamento, programas e projetos relacionados às funções públicas de interesse comum aos entes federativos metropolitanos, razão que transfere ao governo do estado o papel de assumir quase que integralmente as ações de desenvolvimento urbano na RM de Salvador. Destacam-se nessas ações as grandes obras de mobilidade e infraestrutura realizadas e programadas, a exemplo do sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas, o Sistema Viário Oeste (SVO) (ponte Salvador-Itaparica), o veículo leve sobre trilhos (VLT)/monotrilho de Salvador, a Via Metropolitana e o novo terminal rodoviário de Salvador.

É cauteloso considerar que o estado da Bahia se aproxima para o esgotamento de sua possibilidade de endividamento por créditos oriundos de financiamentos internos e externos, estando prestes a alcançar o limite prudencial fixado pela Lei de Responsabilidade Fiscal, o que o compele a se utilizar de outras possibilidades de financiamento, algumas já praticadas, a exemplo de parcerias público-privadas (PPPs), créditos tributários, consórcios públicos e fundos imobiliários, além de desenvolver estudos para a utilização de outros instrumentos urbanísticos aplicáveis.

### 3 CARACTERIZAÇÃO DOS FUNDOS DE FINANCIAMENTO EXISTENTES

A Lei Complementar nº 41, de 13 de junho de 2014, que criou a EMRMS, instituiu, como referido, três fundos na RM de Salvador: o Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo (FMTC), o Fundo de Universalização do Saneamento Básico (Fusan) e o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano (FRMS).

O FMTC, de natureza pública, vinculado à EMRMS, tem por finalidade 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. São objetivos do fundo: i) financiar e investir em programas e projetos de mobilidade urbana de interesse metropolitano ou de município localizado na RM de Salvador; ii) contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais e intermunicipais de transporte coletivo e de mobilidade urbana da RM de Salvador; e iii) assegurar a modicidade tarifária do transporte coletivo de qualquer natureza.

É importante registrar que em 2014 foi recomendado pelo Comitê Técnico da EMRMS, por meio da Resolução da RM de Salvador nº 1/2014, que o Colegiado Metropolitano adotasse medidas necessárias e suficientes para instituir, mediante lei, o Bilhete Único Metropolitano com a finalidade de integrar os modais de transporte coletivo urbano entre os entes federativos que compõem a RM de Salvador. Contudo, malgrado esforços, tal recomendação resultou ineficaz.

O Fusan, de natureza pública, tem previsão de destinação ajustada ao quanto fixado no art. 13 da Lei Federal nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007 (Brasil, 2007). Diz a lei que os entes da Federação, isoladamente ou reunidos em consórcios públicos, poderão instituir fundos, aos quais poderão ser destinadas, entre outros recursos, parcelas das receitas dos serviços, com a finalidade de custear, na conformidade do disposto nos respectivos planos de saneamento básico, a universalização dos serviços públicos de saneamento básico.

O FRMS, do qual todos os municípios da RM de Salvador poderão fazer parte, tem previsão de natureza privada e patrimônio próprio, separado do patrimônio dos quotistas, e será sujeito de direitos e obrigações próprios, bem como a orçamento anual aprovado pelo Colegiado Metropolitano. A aplicação dos recursos desse fundo deve ser supervisionada, nos termos da lei complementar baiana, por um Conselho de Orientação, composto por cinco membros, sendo três representantes do estado, um representante do município de Salvador e um representante escolhido pelo Colegiado Metropolitano a partir de lista tríplice apresentada pelos demais municípios metropolitanos. São objetivos do FRMS: i) apoiar a EMRMS no desempenho de suas atividades e projetos; ii) assumir contrapartida financeira, financiar, garantir e investir em programas, atividades e projetos de interesse da RM de Salvador; iii) contribuir com recursos técnicos e

financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais, o desenvolvimento socioeconômico e a redução das desigualdades sociais da região; iv) assegurar o direito à adequada mobilidade urbana, à cidade, à moradia e à universalização do acesso aos serviços públicos de saneamento básico; e v) subsidiar a tarifa de transporte coletivo e custo de habitação popular, inclusive a urbanização de áreas precárias.

Ainda sobre o FRMS, a Lei Complementar nº 41, de 13 de junho de 2014, dispõe que o referido fundo deve ser administrado e gerido por instituição financeira oficial, sob a coordenação ou deliberação da EMRMS, podendo celebrar contratos como interveniente pagador ou garantidor. A aplicação de seus recursos deve ser supervisionada pelo Conselho de Orientação, como afirmado, ainda não constituído.

O FMTC deve contar com:

- recursos do estado e dos municípios a ele destinados por disposição legal ou contratual, mesmo que decorrentes de transferências da União;
- transferências da União a ele destinadas;
- empréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e da cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;
- retorno das operações de crédito contratadas com órgãos e entidades da administração direta e indireta do estado e dos municípios e concessionárias de serviços públicos;
- produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;
- recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum;
- eventuais contribuições sociais que venham a ser criadas para o atendimento de mobilidade ou subsídio tarifário; e
- doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais.

O Fusan, segundo a lei complementar que o instituiu, deve possuir recursos das seguintes fontes:

- parcela das receitas emergentes da prestação de serviços públicos de saneamento básico na RM de Salvador, na forma prevista em contrato ou norma de regulação dos serviços;
- transferências de recursos do Orçamento Geral da União (OGU);

- recursos para ele destinados pelos entes da Federação que compõem a RM de Salvador ou por entidades de sua administração indireta; e
- receitas advindas da aplicação de seus recursos.

Os recursos do Fusan deverão ser aplicados em programas e projetos de saneamento básico de interesse metropolitano ou de interesse de município localizado na RM de Salvador, integrados ou não a projetos de habitação popular ou de melhoria das condições habitacionais.

O patrimônio do FRMS deverá ser formado:

- pelo aporte de bens e direitos realizado pelos quotistas na forma da respectiva legislação;
- por meio da integralização de quotas em dinheiro;
- por recursos originados de potenciais adicionais de construção, na forma da legislação específica; e
- pelos rendimentos obtidos com sua administração.

O FMRS poderá constituir outros fundos ou subfundos sempre que houver recursos de cotistas ou de terceiros, mormente da União, que precisem ser segregados para atendimento a objetivo específico.

Devido à não regulamentação dos fundos previstos na lei complementar multicitada, inexistem aportes dos municípios para as questões metropolitanas, de modo que os recursos que o estado investe não têm sido objeto de deliberação do Colegiado Metropolitano, mas de ações específicas relacionadas com as políticas públicas estaduais direcionadas a todas as regiões, inclusive à RM de Salvador.

#### **4 LEVANTAMENTO DOS INVESTIMENTOS EM PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE INTERESSE METROPOLITANO**

Inobstante a EMRMS estar diretamente vocacionada ao planejamento e à gestão metropolitana, como afirmado anteriormente, as funções públicas de interesse comum aos municípios metropolitanos têm sido exercidas pela estrutura administrativa do estado da Bahia sem que haja um compartilhamento de ações político-administrativas e orçamentárias.

TABELA 1  
Ações por secretarias do estado da Bahia na RM de Salvador

Tema	Sesab	SDE	Secti	Secult	Setur	Seagri	Sedur	Seinfra	Sema	Setre	SJDHDS	SSP	Saeb	SIHS	SDR	Seplan	Total por tema
Equipamentos	9	2	2	7	5	1	5	2	4	4	8		2				51
Geotecnologias		1	1		1												3
Sistema de informações					1		1				1	3					6
Planejamento estratégico			1														1
Ordenamento territorial			1				7									1	9
Participação popular/controlado			1								1						2
Mobilidade					2		21	3					1				27
Infraestrutura					2		13					3		1			19
Ambiental						2			4								6
Gestão institucional					1		1			1	2					2	7
Saneamento		1			1									12	1		15
Habitação							7										7
Assistência técnica							1				1						2
Acessibilidade					1						1						2
Socioeconomia		2															2
<b>Total por secretarias</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>56</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>159</b>

Fonte: Secretaria do Planejamento (Seplan) da Bahia.

Obs.: Sesab – Secretaria da Saúde; SDE – Secretaria de Desenvolvimento Econômico; Secti – Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação; Secult – Secretaria de Cultura; Setur – Secretaria de Turismo; Seagri – Secretaria da Agricultura, Pecuária, Irrigação, Pesca e Aquicultura; Seinfra – Secretaria de Infraestrutura; Sema – Secretaria do Meio Ambiente; Setre – Secretaria do Trabalho, Emprego, Renda e Esporte; SJDHDS – Secretaria de Justiça, Direitos Humanos e Desenvolvimento Social; SSP – Secretaria de Segurança Pública; Saeb – Secretaria da Administração; SIHS – Secretaria de Infraestrutura Hídrica e Saneamento; SDR – Secretaria de Desenvolvimento Rural.

O Plano Plurianual (PPA) 2016-2019 do estado da Bahia registra o planejamento da execução de 159 ações para o Território de Identidade Metropolitano, distribuídas em quinze temáticas, a serem executadas pelas diversas secretarias de estado, conforme tabela 1: equipamentos, geotecnologias, sistema de informações, planejamento estratégico, ordenamento territorial, participação popular/controlado social, mobilidade, infraestrutura, ambiental, gestão institucional, saneamento, habitação, assistência técnica, acessibilidade e socioeconomia.

Para a Sedur, foram atribuídas 56 ações na RM de Salvador, com destaque para a temática de mobilidade, somando 21 ações.

Nos últimos cinco anos, foram identificados como grandes projetos iniciados na RM de Salvador: o sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas, o SVO, o VLT/monotrilho de Salvador, a Via Metropolitana, o novo terminal rodoviário de Salvador, o Centro de Convenções de Salvador e a Policlínica Regional de Saúde, no município de Simões Filho.

De acordo com a Secretaria de Comunicação Social (Secom) do estado da Bahia e a CCR Metrô Bahia, o sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas, realizado por meio de uma PPP, recebeu investimentos da ordem de R\$ 5,8 bilhões. A CCR Metrô Bahia, vencedora em 2013 da licitação, é a responsável pela construção, manutenção e operação do sistema por um período de trinta anos. Atualmente, a concessionária opera duas linhas com 33 km de extensão, vinte estações e sete terminais de integração com ônibus, com certificação de qualidade International Organization for Standardization (ISO) 9001/2015. O contrato de concessão (licitado por meio de Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC) prevê ainda a expansão da linha 1 até Águas Claras/Cajazeiras, com ordem de serviço em dezembro de 2019 e conclusão prevista para junho de 2022. A obra será executada pelo consórcio Camargo Corrêa Infra (CCInfra)-Transformadores e Serviços de Energia das Américas (TSEA)-Engenharia Projeto Consultoria (EPC), com previsão de entrega no prazo de trinta meses. Ainda prevê a extensão da linha 2, em Lauro de Freitas, totalizando 42 km de extensão, 23 estações e dez terminais de ônibus integrados. Para que seja autorizada a expansão da linha 2 até o Parque Shopping Bahia, no município de Lauro de Freitas, é necessário que a estação Aeroporto atinja o volume de 6 mil passageiros por hora de pico durante seis meses consecutivos.

O Plano Urbano Intermunicipal (PUI) Itaparica e Vera Cruz (Bahia, 2017) aponta o projeto do SVO (ponte Salvador-Itaparica), orçado em R\$ 7 bilhões. Tem como objetivo melhorar a conexão entre a capital e as regiões sul, sudoeste e oeste do estado por meio da construção de ponte entre Salvador e a ilha de Itaparica; da construção de rodovia expressa na ilha de Itaparica, interligando a nova ponte a Tairu; da duplicação da BA-001 de Tairu até a ponte do Funil; da duplicação da ponte do Funil e da rodovia BA-001 até Nazaré; da duplicação da BA-046 entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus; da requalificação de novo trecho rodoviário entre Santo Antônio de Jesus e Castro Alves; e da requalificação do trecho rodoviário da BR-242, que liga Castro Alves à BR-116. O leilão para a construção da ponte Salvador-Itaparica teve como vencedor o consórcio Ponte Salvador-Itaparica, formado pelas empresas China Railway 20 Bureau Group Corporation (CR20), CCCC South America Regional Company S.Á.R.L. (CCCC South America) e China Communications Construction Company Limited (CCCCCLTD). O critério para julgamento foi o menor valor da contraprestação anual, estimado em R\$ 56,2 milhões. O processo foi realizado na Bolsa de Valores (B3), com início em 9 de dezembro de 2019, com apresentação da garantia da proposta e abertura da proposta econômica no dia 13 desse mesmo mês. O contrato,<sup>5</sup> de PPP, na modalidade de concessão patrocinada, tem prazo previsto para 35 anos.

---

5. De acordo com a Seinfra, o governo do estado prorrogou por noventa dias o prazo para a assinatura do contrato de concessão para a construção do Sistema Rodoviário Ponte Salvador-Ilha de Itaparica, a pedido do consórcio Ponte Salvador-Itaparica, em decorrência das dificuldades operacionais ocasionadas pela pandemia do novo coronavírus. A prorrogação da assinatura do contrato não altera as condições ofertadas no leilão realizado em dezembro de 2019, como preço e prazo da construção. Disponível em: <<https://bit.ly/2V4qpcv>>.



Uma parte dos estudos para o SVO foi objeto de um convênio firmado em 2014 entre a Agência de Fomento do Estado da Bahia (Desenbahia), na qualidade de gestora do Fundo de Desenvolvimento Social e Econômico (Fundese), e as secretarias de Infraestrutura, de Planejamento e de Desenvolvimento Urbano, para a elaboração de instrumentos de política urbana essenciais e estratégicos relacionados ao desenvolvimento socioeconômico da macroárea de influência da ponte Salvador-Itaparica/SVO.

Em 2018, foram entregues o PUI, a proposta de ajuste do Plano de Reabilitação Participativo do Centro Antigo de Salvador, a revisão dos planos diretores e planos urbanísticos municipais de Itaparica e Vera Cruz, a proposição de solução para municípios vizinhos e a revisão da legislação urbanística dos municípios da ilha de Itaparica.

O projeto do VLT/monotrilho do subúrbio foi estruturado pela BahiaInveste como PPP entre o estado da Bahia e o consórcio Skyrail Concessionária da Bahia, composto pelas empresas BYD Brasil e Metrogreen, que serão responsáveis pela implantação e operação do sistema. O contrato foi assinado em 14 de fevereiro de 2019 e prevê um investimento total da ordem de R\$ 2,8 bilhões (com investimentos na ordem de R\$ 1,5 bilhão para a primeira fase). Objetiva substituir o atual sistema de trens que faz a linha da estação da Calçada ao bairro de Paripe, no subúrbio ferroviário de Salvador, ligando o bairro do Comércio, em Salvador, à ilha de São João, no município de Simões Filho, ambos municípios da RM de Salvador. Será do tipo monotrilho, movido à propulsão elétrica, sem emissão de agentes poluentes.<sup>6</sup>

A Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas foi construída por meio de concessão pela empresa Bahia Norte (construção e administração da via), com investimentos na ordem de R\$ 298 milhões. Esse equipamento permite rápido acesso ao litoral norte da Bahia, pois evita que a passagem se dê pela região central do município de Lauro de Freitas, antes obrigatória. A Via Metropolitana foi inaugurada em junho de 2018, mede 11,2 km de extensão, com pista dupla nos dois sentidos, sete viadutos, quatro pontes, um túnel de acesso, canteiro central e uma praça de pedágio no sentido Salvador.

O novo terminal rodoviário de Salvador terá investimentos na ordem de R\$ 120 milhões. O consórcio entre as empresas Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico (Sinart) e AJJ Participações ganhou a licitação para execução de projeto, execução de obras e exploração do atual terminal, que será multimodal e terá integração com a futura estação do metrô de Águas Claras, o VLT e o terminal de ônibus urbanos e metropolitanos.

---

6. Disponível em: <<https://bit.ly/3qlwWpP>>.

MAPA 1  
Sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas



Fonte: CCR Metrô Bahia, 2018.

Obs.: Figura reproduzida em baixa resolução e cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

É importante registrar que a implantação do sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas estabeleceu uma nova dinâmica para a mobilidade do município polo da RM de Salvador, ligando os dois extremos da cidade (Pirajá e Aeroporto) com o centro comercial, conforme o mapa 1.

Com o funcionamento das linhas 1 e 2 do metrô, o tempo de deslocamento diminuiu entre localidades atendidas pelo modal, permitindo uma maior qualidade de vida para os usuários do sistema. Para isso, também foi realizada uma reestruturação das linhas de transporte urbano, ampliando a oferta para os usuários do sistema. Além de ter beneficiado a população de Salvador, com a inauguração da estação Aeroporto em 2018, foi possível que a população do município de Lauro de Freitas usufrísse do modal, possibilitando a realização do trajeto de Lauro de Freitas ao centro de Salvador em poucos minutos. Além dessa estação, um terminal de ônibus que faz a integração com o metrô tem capacidade para receber mais de 100 mil passageiros por dia. Para que a integração aconteça, a prefeitura de Lauro de Freitas prevê a realização de uma licitação para a mudança completa do sistema de ônibus da cidade, além da implementação de ações que vão dar uma nova dinâmica à mobilidade urbana. Essa intermunicipalidade do metrô facilita a locomoção entre as cidades, que têm um alto grau de conurbação.

Ainda fazem parte do projeto do sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas a extensão do metrô por via subterrânea até o bairro da Barra, em Salvador, a construção de uma estação às margens da estrada do Coco, em Lauro de Freitas, e o chamado tramo 3, da linha 1, com duas estações, uma em Campinas de Pirajá e outra no acesso

para Águas Claras, localidade do futuro terminal rodoviário de Salvador. A implantação desse complexo de transporte pretende atrair mais empreendimentos para a região de Águas Claras, ampliando o comércio e a oferta de serviços aos bairros próximos.

O novo terminal rodoviário de Salvador será multimodal, com integração entre a futura estação do metrô de Águas Claras, o VLT e o terminal de ônibus urbanos e metropolitanos. O equipamento terá uma área total de 200 mil metros quadrados e um terminal com 70 mil metros quadrados, que será construído nas margens da BR-324, em Águas Claras, e a expectativa é que 39 mil usuários passem todos os dias pela nova rodoviária. O investimento previsto para as obras é de R\$ 120 milhões.

Juntamente com o sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas, o terminal rodoviário de Salvador, a ser construído às margens da BR-324, redesenhará o ordenamento territorial naquela localidade, a partir de crescente tendência de demanda de serviços oriunda dos usuários do novo terminal. A modificação se dará também na região do Iguatemi, local que abriga o atual terminal rodoviário de Salvador, com a redução da quantidade de pessoas circulando no local.

Ainda fazendo interseção com o sistema metroviário na altura do Acesso Norte, o VLT/monotrilho se adequará à lógica de mobilidade adotada pelo governo do estado, que viabiliza o funcionamento dos modais em um sistema de rede, por meio de serviços complementares. O VLT/monotrilho está sendo pensado para absorver as elevadas taxas de urbanização e de motorização, visto que os principais corredores estruturantes do município de Salvador já apresentam sinais de saturação.

FIGURA 1  
Trajeto: pontos de parada do VLT



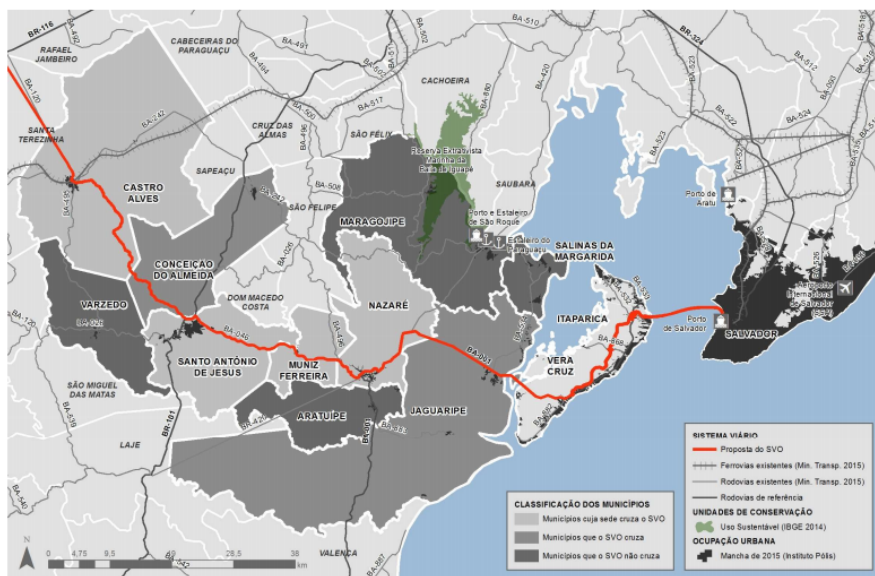
Fonte: Casa Civil.

Obs.: Figura reproduzida em baixa resolução e cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

O projeto do SVO possui caráter indutor e tem, entre outras, a finalidade de integrar regiões menos desenvolvidas à metrópole baiana, prevendo o estímulo a nove áreas: educação, saúde, segurança pública, logística, indústria naval, turismo, agricultura, comércio e construção civil, além do investimento em infraestrutura logística rodoviária, beneficiando diretamente três territórios de identidade do estado – Recôncavo Baiano, Baixo Sul e RM de Salvador.

Com a implantação do SVO, existe a expectativa de que haja algumas modificações no território da RM de Salvador e no Recôncavo, a exemplo da ocupação ordenada da ilha de Itaparica – com oferta, inclusive, de habitação popular, capaz de evitar assentamentos subnormais, principalmente nas áreas de preservação; da recuperação da localidade do Comércio e da Cidade Baixa em Salvador; da potencialização qualitativa e quantitativa do mercado imobiliário da ilha, do Comércio e da Cidade Baixa, por meio da recuperação de imóveis com importância histórica, cultural e arquitetônica e modificações de ordem socioeconômica, como a recuperação econômica de microrregiões do estado, que serão beneficiadas direta ou indiretamente, e que hoje apresentam um dos menores índices de desenvolvimento humano (IDHs) da Bahia; e de impactos favoráveis no desenvolvimento e na geração de emprego e renda em atividades do turismo na ilha, no Recôncavo e no Baixo Sul. A área de influência do projeto pode ser observada a partir do mapa 2.

MAPA 2  
Classificação dos municípios segundo o SVO



Fonte: SVO, 2015.

Obs.: Figura reproduzida em baixa resolução e cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

A Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas facilita o acesso rápido e sem congestionamento, desafogando o trânsito no centro de Lauro de Freitas e reduzindo o tempo de deslocamento entre a capital e o litoral norte. Além da redução do tempo de tráfego, essa via representa um benefício para a segurança da população, dispondo de recursos de emergência à disposição dos usuários por meio de unidades de resgate e guinchos leves e pesados. Situada em posição estratégica, a via é pedagiada apenas no sentido litoral norte-Salvador, com tarifas diferenciadas.

FIGURA 2  
Via Metropolitana Camaçari-Lauro de Freitas



Fonte: Secom, 2018.

Obs.: Figura cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

Entre as ações do estado na RM de Salvador, destaca-se, na área de saúde, a Policlínica Regional de Saúde de Simões Filho, 15ª policlínica da Bahia e primeira da RM. Inaugurada em dezembro de 2019, contou com investimento superior a R\$ 18,6 milhões entre obras, equipamentos e micro-ônibus. A unidade vai oferecer serviços ambulatoriais especializados e exames de alta complexidade para os municípios de Camaçari, São Francisco do Conde, Dias D'Ávila, Lauro de Freitas, Mata de São João e Simões Filho. A gestão da policlínica será realizada em parceria entre o estado e os municípios que integram os consórcios, sendo que os municípios cobrirão 60% dos custos de operação – o valor será dividido proporcionalmente ao número de habitantes de cada um deles e o estado ficará responsável pelos 40% restantes.



Merece destaque, ainda, o Centro de Convenções de Salvador, projeto da Prefeitura Municipal de Salvador que se encontra em final de construção, por meio de contrato de obra pública mais concessão de operação e manutenção, sob o comando da Sedur. Com um orçamento inicial de R\$ 126 milhões, incluindo equipamentos, envolve recursos próprios do município. Terá capacidade para receber 14 mil pessoas simultaneamente em congressos e convenções, além de dois espaços para shows e áreas interna e externa com possibilidade de atender 20 mil pessoas.

Salvador é notadamente reconhecida como uma cidade de sol e praia e apresenta um grande fluxo de turistas no verão. O Centro de Convenções poderá garantir, na baixa estação, a atração de turismo de negócios importantes para a cidade, o que impactará a dinâmica econômica da RM de Salvador. O novo Centro de Convenções faz parte do programa Salvador 360<sup>7</sup> e terá caráter multiuso, com capacidade para realizar eventos simultâneos de lazer e negócios. A meta é colocar Salvador entre as maiores cidades em turismo de negócios do país.

FIGURA 3  
Centro de Convenções de Salvador



Fonte: Prefeitura de Salvador. Disponível em: <<https://bit.ly/3xm3cdZ>>.

É oportuno pontuar que, à exceção do Centro de Convenções, foram pautados projetos de longo prazo de maturação, cujos investimentos dependem

7. O Salvador 360 foi lançado em maio de 2017 e tem por objetivo acelerar o crescimento econômico e social da cidade por meio de oito eixos (inclusão econômica, simplifica, negócios, investe, centro histórico, cidade inteligente, cidade criativa e cidade sustentável) e 360 medidas. Para tanto, está previsto um investimento de R\$ 3 bilhões, reunindo as diversas iniciativas promovidas pelos órgãos municipais, com foco em geração de emprego, renda, atração e promoção de empreendimentos. A meta é impulsionar o crescimento do produto interno bruto (PIB) de Salvador.

significativamente da confiança do investidor e da capacidade de os governos modularem o grau de comprometimento das receitas dos cofres públicos e de sua capacidade de endividamento, inclusive via PPPs, o que permite considerar que representam um número razoável numa região de grandes restrições fiscais.

Não se poderia deixar de fazer referência ao projeto de transporte rápido por ônibus (*bus rapid transit* – BRT), no município de Salvador, que tem por objetivo melhorar a mobilidade e a infraestrutura do transporte público na região central do município. O projeto possui um orçamento total de R\$ 820 milhões e está sendo implantado pela prefeitura de Salvador com recursos de empréstimos junto à Caixa Econômica Federal, do OGU e do Tesouro Municipal. Essa obra está sendo realizada por meio da licitação vencida pelo consórcio BRT Salvador, formado por CCIInfra, Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A e Geométrica Engenharia de Projeto Ltda.

No que diz respeito ao planejamento de projetos e obras, todas as ações realizadas pelo governo do estado descritas neste trabalho estão previstas em seu PPA 2016-2019. No caso do PPA do município polo da RM de Salvador, não foi percebida menção aos projetos em desenvolvimento na RM, a exemplo do Centro de Convenções de Salvador.

Entre os projetos citados, iniciados nos últimos cinco anos, o montante de recursos aplicados na RM de Salvador é de aproximadamente R\$ 15 bilhões.

As ações de infraestrutura e mobilidade estão presentes no PPA, no Programa Infraestrutura para o Desenvolvimento, que possui como compromisso “promover a mobilidade urbana e interurbana, contemplando transporte sobre trilhos, infraestrutura e equipamentos necessários, visando à implantação do Sistema Estrutural de Transporte Público”, com as metas de “implantar o sistema metroviário Salvador-Lauro de Freitas”, “implantar linha de (...) VLT” e “implantar contornos viários do (...) SVO”. As demais obras realizadas de infraestrutura se enquadram no compromisso “promover a infraestrutura urbana e rural para o desenvolvimento sustentável no estado”, com o objetivo de “executar obras de infraestrutura viária”.<sup>8</sup>

A construção da Policlínica Regional de Saúde de Simões Filho está presente no programa Saúde Mais Perto de Você. Ele tem como compromisso a ampliação do acesso da população às ações e aos serviços de saúde da atenção especializada ambulatorial e hospitalar, com resolutividade, fortalecendo o sistema de saúde, e com ganho de eficiência e garantia da segurança do paciente, assegurada pela meta de implantar policlínicas de forma consorciada, a exemplo do que ocorreu nos municípios de Jequié, Vitória da Conquista, Senhor do Bonfim, Itabuna, Jacobina e Juazeiro.

8. Disponível em: <<https://bit.ly/3yvSkKL>>.

## 5 PROSPECÇÃO DE OUTRAS POSSIBILIDADES DE FINANCIAMENTO

No caso da RM de Salvador, a falta do funcionamento efetivo do Colegiado Metropolitano impede considerar a prospecção de outras possibilidades de financiamento, porquanto os investimentos estão ainda estritamente vinculados a políticas, programas e projetos do governo do estado.

De concernência aos municípios da RM de Salvador, sim, é possível considerar a prospecção de outras possibilidades de financiamento, uma vez que, dentro de suas competências, eles têm buscado estabelecer parcerias como convênios, consórcios e congêneres com outros municípios – a exemplo do consórcio intermunicipal da Sociedade Organizada para o Município Avançar (Somar) – e com a União – como os municípios de Salvador, por meio do Fundo Nacional do Meio Ambiente, para a recuperação florestal das áreas de preservação permanente (que contribuem para o abastecimento da RM de Salvador); e de Mata de São João, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional (unidades com vínculo direto para o saneamento básico e a pavimentação em vias públicas).

De referência ao estado, há de se considerar o esgotamento de sua possibilidade de endividamento, eis que, alcançado o limite prudencial, restam PPPs, créditos tributários, concessões urbanísticas, consórcios públicos, fundos imobiliários e outros instrumentos urbanísticos aplicáveis.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como bem acentua Costa (2018): “o estoque do *deficit* de infraestrutura urbana existente e as pressões do modelo de urbanização contribuem para que o setor privado seja depositário de muitas expectativas no enfrentamento dos gargalos do financiamento da infraestrutura urbana”.

Essa afirmação leva à inevitável reflexão do quanto poderão ou deverão os governantes comprometer as gerações futuras com os empenhos orçamentários programados para dez, vinte, trinta anos.

Nesse ponto, impende considerar que o papel da União e dos estados é de crucial relevância como garantidores e executores de políticas públicas que atendam às necessidades do cidadão, não havendo que se esperar mais do que permitem as condições dos municípios, seja quanto às questões de interesse local, seja quanto às pertinentes à área territorial em que se interpenetram, gerando funções públicas de interesse comum que refletem o acúmulo exponencial de necessidades, agravado pela baixa capacidade de atendimento satisfatório pelos entes federativos metropolitanos, diante de sua heterogeneidade e reconhecida deficiência socioeconômica, como se observa na RM de Salvador.



## REFERÊNCIAS

BAHIA. Lei Complementar nº 41, de 13 de junho de 2014. Cria a Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador, dispondo sobre sua estrutura de governança e sobre o sistema de planejamento metropolitano, institui o Fundo de Mobilidade e de Modicidade Tarifária do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Salvador – FMTC-RMS, atende ao art. 13 da Lei Federal nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, no âmbito da região metropolitana de Salvador, autoriza a instituição do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano da Região Metropolitana de Salvador – FRMS, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado da Bahia**, Salvador, 13 jun. 2014.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado. **PUI**: Plano Urbano Intermunicipal. Salvador: Sedur, 2017.

BRASIL. Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007. Estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico; altera as leis nºs 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.036, de 11 de maio de 1990, 8.666, de 21 de junho de 1993, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, revoga a Lei nº 6.528, de 11 de maio de 1978, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 8 jan. 2007.

\_\_\_\_\_. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 13 jan. 2015.

COSTA, M. A. Financiamento metropolitano no Brasil: um panorama de suas condições, seus desafios e suas perspectivas. In: MARGUTI, B. O.; COSTA, M. A.; FAVARÃO, C. B. (Org.). **Brasil metropolitano em foco**: desafios à implementação do Estatuto da Metrôpole. Brasília: Ipea, 2018.

## BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

BAHIA. Decreto nº 15.244 de 10 de julho de 2014. Aprova Regimento Interno Provisório da Entidade Metropolitana da Região Metropolitana de Salvador. **Diário Oficial do Estado da Bahia**, Salvador, 10 jul. 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. **Salvador**: PPA 2018-2021. Salvador: Prefeitura Municipal de Salvador, 2017. Disponível em: <<https://bit.ly/3hcEYgi>>. Acesso em: 16 out. 2019.