



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA

Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

RELATÓRIO FINAL

EXMO. SR. DIRETOR EXECUTIVO DA AGERBA.

As servidoras Mariana Pitanga Lôbo e Camila Soares Lessa vêm apresentar à Vossa Excelência o relatório final das atividades desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho constituído por meio da Portaria AGERBA Nº 26/2020, de 05 de agosto de 2020, publicada no DOE de 06 de agosto de 2020 (00021585711), com a finalidade de promover amplo estudo para a classificação e consequente homologação dos Terminais Rodoviários sob gestão da AGERBA, mediante observância precisa das recomendações e apontamentos constantes do Parecer Jurídico Nº PGE PCT AGERBA CMC 40-2020 (00020817123; Processo SEI nº 081.2159.2019.0004820-40).

Salvador, 06 de novembro de 2023.

Mariana Pitanga Lôbo

Especialista em Regulação/DPE

Camila Soares Lessa

Técnica em Regulação/Polo Hidroviário

RELATÓRIO GRUPO DE TRABALHO

1 – CONSTITUIÇÃO E INTEGRANTES

O Grupo de Trabalho, constituído por meio da Portaria AGERBA Nº 26/2020, de 05 de agosto de 2020 (00021585711), foi composto pelas servidoras Mariana Pitanga Lôbo, Camila Soares Lessa e Vanessa Pereira Gonzaga Santos, sendo que esta última não se encontra mais nos quadros desta Agência.

Ademais, tem-se que por meio da Portaria AGERBA Nº 32/2021, de 09 de março de 2021 (00028197020), houve a prorrogação do prazo inicial para a conclusão dos trabalhos pelo Grupo.

2 – ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELO GRUPO

O presente Grupo de Trabalho instaurou os processos administrativos SEI nº 081.2185.2020.0003714-10 e SEI nº 081.2185.2021.0000424-50 com o fito de sintetizar todas as atividades desenvolvidas pela Comissão, bem como para colacionar todos os documentos pertinentes às pesquisas, estudos e trabalhos realizados.

A primeira reunião do Grupo foi realizada no dia 01/09/2020 (00021754347), tendo sido destinada à definição das atividades que seriam desenvolvidas pela Comissão. Desse modo, foram explanados os objetivos a serem buscados, consistentes na elaboração de metodologia para a classificação dos Terminais Rodoviários da Bahia, culminando na sugestão de minuta de Resolução a ser apresentada à Diretoria em Regime de Colegiado desta Agência. Como forma de se iniciar os estudos, ficou acertado que cada componente ficaria responsável pela pesquisa de procedimentos de classificação de terminais rodoviários realizados em outros Estados, como modo de subsídio teórico do presente Grupo de Trabalho.

Em seguida, no dia 23/09/2020 (00022441280), reuniu-se novamente a Comissão, de modo que foram apresentadas as pesquisas de metodologia para a classificação dos Terminais Rodoviários referentes aos Estados do Ceará, de Minas Gerais e de Goiás. Assim, analisados os diversos critérios utilizados nestes Estados, ficou estabelecida a necessidade de elaboração de formulário que abarcasse os critérios objetivos/técnicos para avaliação inicial dos Terminais Rodoviários baianos, utilizando-se método de amostragem.

No dia 15/10/2020 foi realizada mais uma reunião (00023255540), por meio da qual, com base nos estudos e pesquisas desenvolvidos anteriormente, foi elaborado e finalizado um formulário preliminar abarcando os critérios objetivos/técnicos para avaliação inicial dos Terminais Rodoviários baianos (00023255891), utilizando-se método de amostragem. Dessa forma, ficou definida a necessidade de abertura de processo SEI com o fito de ser enviado o referido formulário aos Polos da AGERBA para que fossem coletadas as respectivas informações acerca dos Terminais Regulados por esta Agência (Processo SEI nº 081.2185.2021.0000424-50). Restou definido, por fim, que o Grupo aguardaria a recepção do material encaminhado pelos Polos, com base no qual seriam feitos os estudos tendentes à elaboração de metodologia apta a uma devida classificação dos Terminais Rodoviários.

Desse modo, no dia 02/09/2021 (00035270338), o Grupo de Trabalho se reuniu mais uma vez e, com base nos formulários até então fornecidos pelos Polos da AGERBA, foi elaborada planilha com a sistematização dos dados coletados acerca dos Terminais Rodoviários baianos. Ademais, foram testadas algumas metodologias de cálculos, com base nos parâmetros dos estudos reunidos, com o fito de classificar os terminais em grupos. Assim, ficou definida a necessidade de solicitar dos Polos desta Agência a complementação dos formulários anteriormente encaminhados, sobretudo no que dizia respeito à informação das áreas construídas dos equipamentos públicos. Este Grupo decidiu solicitar, ainda, à Diretoria de Planejamento Operacional a apresentação do quantitativo de partidas dos terminais constantes da lista de amostragem.

Após, realizada nova reunião (00036816906), foram apresentados dois cenários de metodologias de cálculos pela servidora Vanessa Gonzaga, com base nos parâmetros dos estudos reunidos, os quais foram acatados por todas as integrantes do Grupo, de modo a ter havido concordância geral no

sentido de que o cenário 1 melhor se aplicaria à situação dos Terminais Rodoviários baianos.

Enfim, essas foram as diretrizes traçadas para a elaboração do presente Relatório Final deste Grupo de Trabalho, de modo que as metodologias de classificação definidas e as conclusões alcançadas serão detalhadas nos próximos tópicos.

3 – FUNDAMENTOS PARA A CONCLUSÃO DO GRUPO DE TRABALHO

3.1. Metodologia adotada.

Como mencionado anteriormente, esta Comissão realizou pesquisas mais aprofundadas de metodologias para a classificação dos Terminais Rodoviários desenvolvidas nos Estados do Ceará, de Minas Gerais e de Goiás.

O presente Grupo de Trabalho, após os devidos estudos, entendeu mais consentâneo com a realidade baiana adaptar o modelo de formulário adotado pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG) e o encaminhou aos Polos da AGERBA para coleta de informações acerca dos Terminais Rodoviários do Estado da Bahia.

Considerando a grande quantidade de municípios e, conseqüentemente, de Terminais Rodoviários do Estado, bem como as limitações no quantitativo de pessoal disponível nos Polos, a sugestão deste Grupo de Trabalho foi de que o estudo para a Reclassificação de Terminais fosse realizado por amostragem.

Dessa maneira, entendemos coerente tomar-se como referência os Terminais dos municípios previstos no Plano Diretor do Transporte Intermunicipal, conforme lista abaixo:

LISTA DE MUNICÍPIOS POLO DO PDSTRIP		
SALVADOR	AMARGOSA	VITÓRIA DA CONQUISTA
ALAGOINHAS	GANDU	BOM JESUS DA LAPA
EUCLIDES DA CUNHA	IPIAÚ	BRUMADO
RIBEIRA DO POMBAL	JAGUAQUARA	CAETITÉ
PAULO AFONSO	VALENÇA	GUANAMBI
FEIRA DE SANTANA	SANTO ANTÔNIO DE JESUS	ILHÉUS
ITABERABA	JUAZEIRO	ITABUNA
JACOBINA	SENHOR DO BOMFIM	EUNÁPOLIS
SERRINHA	SEABRA	TEIXEIRA DE FREITAS

CRUZ DAS ALMAS	IRECÊ	BARREIRAS
JEQUIÉ	XIQUE-XIQUE	

FONTE: http://www.infraestrutura.ba.gov.br/arquivos/File/publicacoes/BUS0328_Formulacao_do_Sistema_Proposto_Rev01.pdf

Notamos, no entanto, que dentre os Terminais Rodoviários dos Municípios supracitados não havia nenhum que correspondesse à atual CLASSE IV, classe essa na qual se enquadra grande parte dos Terminais Rodoviários da Bahia.

Sendo assim, propusemos que, além dos TR's já mencionados, cada Polo avaliasse um Terminal da Classe IV, cuja escolha poderia ser feita pelo próprio Polo.

Os Polos apresentaram Relatórios referentes à maioria dos Terminais solicitados por este Grupo, de modo que entendemos pela suficiência do material coletado para fins de realização da amostragem pretendida.

Ultrapassada a fase da coleta das informações, foi realizado o comparativo entre as metodologias utilizadas nos estudos em referência, chegando-se à conclusão de que a mais adequada para a realidade do Estado da Bahia seria a do Estado de Goiás. Isto por se tratarem de parâmetros objetivos e de fácil obtenção e que julgamos relevantes para a caracterização dos Terminais analisados, quais sejam: **1) a área construída do terminal; 2) a quantidade de partidas; 3) a população dos respectivos Municípios; 4) caracterização como cidade Polo; 5) caracterização como cidade turística, ainda que sazonal.**

Os critérios foram escolhidos por se tratarem de fatores que impactam diretamente na arrecadação de receitas dos administradores de terminais (TUTE e receitas acessórias), nos custos de manutenção, de pessoal, de consumo de energia elétrica e água, bem como custos administrativos. Resultando na seguinte equação:

$$ICT = \frac{P}{M^2 \times H \times (1 + CP + CT)}$$

Onde as legendas significam:

ICT = Índice de Classificação de Terminais

P = População

M = Área construída do Terminal

H = Número de partidas do Terminal

CP = 0,3, se Cidade Polo prevista no Plano Diretor

CT = 0,1, se Cidade turística, ainda que sazonal

Diante do exposto, foram simulados dois cenários distintos de possíveis metodologias destinadas à devida classificação dos Terminais Rodoviários do Estado da Bahia, conforme detalhado a seguir.

3.2. Cenário 1

No presente Cenário, após a análise dos dados obtidos, os Terminais foram agrupados em quatro classes diferentes. Desta forma, avaliando-se os ICTs dos terminais, percebemos que existiam valores que divergiam sobremaneira em relação aos demais. Esses terminais foram considerados como a denominada CLASSE IV, juntamente aos terminais cujos ICTs estão igualados a zero, conforme explicitado anteriormente.

Procedeu-se à análise dos terminais, com maior enfoque naqueles localizados nas cidades Polos. Notou-se que o do Município de Caetité divergia em relação aos demais, motivo pelo qual, visando homogeneizar os resultados, o respectivo ICT foi desconsiderado do cálculo.

Assim, calculamos a média dos ICTs das Cidades Polo, o que resultou no valor de 0,69 e, em seguida, realizamos a subtração dos extremos considerados para fins de cálculo. Esse valor foi dividido pela quantidade de Classes propostas, o que resultou no intervalo de 0,94, que foi aproximado para 1,0, visto que não impactaria nas classes e facilitaria a distribuição classificativa.

Embora estatisticamente a divisão fosse justificável, respeitando-se os intervalos calculados, ao avaliar a realidade dos terminais e com base nos formulários apresentados, este Grupo optou por dividir as classes distribuindo os intervalos de maneira desigual. A premissa calculada, portanto, serviria para distinguir os terminais das Classes I e II das demais. Por outro lado, conforme explicitado anteriormente, os terminais com ICT zerado ou muito divergente em relação aos demais integrariam à Classe IV. Nesta senda, a divisão das classes obedeceria ao quanto estipulado a seguir:

ICT < 0,5 - CLASSE I

0,5 < ICT < 1 - CLASSE II

1 < ICT < 4 - CLASSE III

ICT = 0 ou ICT > 4 - CLASSE IV

Como pode ser observado na amostragem a seguir, 12 (doze) terminais integrariam a Classe I, 4 (quatro) integrariam a Classe II, 3 (três) comporiam a Classe III e 17 (dezesete) terminais a Classe IV.

	CIDADES	ICT	CLASSE ATUAL	CLASSE NOVA
	BARREIRAS	0,01	I	I
	VDC	0,01	I	I
	ALAGOINHAS	0,03	ESPECIAL II	I
	TEIXEIRA DE FREITAS	0,05	ESPECIAL II	I
	JACOBINA	0,05	I	I
	JUAZEIRO	0,08	I	I
	SR DO BONFIM	0,26	I	I
	GUANAMBI	0,34	II	I

CIDADES POLO	BRUMADO	0,39	I	I
	SERRINHA	0,41	I	I
	BOM JESUS DA LAPA	0,48	II	I
	AMARGOSA	0,48	III	I
	SEABRA	0,55	I	II
	IRECÊ	0,59	II	II
	ITABERABA	0,65	I	II
	XIQUE XIQUE	1,04	III	III
	CRUZ DAS ALMAS	3,16	I	III
	RIBEIRA DO POMBAL	3,76	III	III
	CAETITÉ	6,10	II	IV
DEMAIS CIDADES	COARACI	0,75	IV	II
	RIO REAL	4,90	IV	IV
	VARZEA DO POCO	7,34	IV	IV
	APORÁ	7,91	IV	IV
	CIPÓ	9,45	IV	IV
	VARZEA NOVA	20,84	IV	IV
	SAUBARA	25,99	IV	IV
	MAIRI	38,61	IV	IV
	CONDE	119,20	IV	IV
	PIATA	283,07	IV	IV
	CRISÓPOLIS	364,47	IV	IV
	ANTONIO GONCALVES	0,00	IV	IV
	JAGUARARI	0,00	IV	IV
	JOSÉ GONÇALVES	0,00	IV	IV
	RIACHO DE SANTANA	0,00	IV	IV
	TAPEROA	0,00	IV	IV
	Veredinha	0,00	IV	IV

Onde:

Mantida a classificação anterior

Redução da tarifa

Aumento da tarifa

Neste cenário, a categoria denominada CLASSE I equivale à atual CLASSE ESPECIAL II. **Desta maneira, o maior impacto da utilização deste cenário seria que os Terminais Rodoviários de Barreiras, Vitória da Conquista, Jacobina e Juazeiro passariam a compor uma classe superior, fazendo jus à cobrança de tarifa superior à atual.**

3.3. Cenário 2

Neste Cenário, após a análise dos dados obtidos, sugeriu-se a divisão dos terminais em cinco classes devido à existência de terminais que se destacavam dentre os demais.

Sob essa perspectiva, comparativamente ao Cenário anteriormente proposto, haveria uma espécie de subdivisão dos terminais que no Cenário 1 estariam integrando a Classe I, para comporem as Classes I e II. Nesse caso, a primeira seria composta pelos ICTs até 0,1, dada a infraestrutura e a oferta de partidas semanais do transporte intermunicipal, e a segunda pelos ICTs até 0,5.

Previamente, em concordância ao quanto retromencionado, os terminais cujos ICTs estão zerados, por não disporem de ofertas de partida de ônibus, foram integrados à Classe V. Posteriormente, os dados obtidos foram organizados em ordem crescente de ICT, percebendo-se a variação existente entre alguns terminais localizados nos Municípios que não foram previstos no Plano Diretor e os demais. Após a análise detida dos dados da amostragem, notou-se que após o terminal de Cipó, cujo ICT é 9,45, há um lapso considerável até o terminal seguinte, localizado em Várzea Nova, cujo ICT é 20,84. Por essa razão foi definida a faixa da Classe V entre os ICTs superiores a 10, juntamente com os ICTs iguais a 0 (zero).

Os terminais que comporiam as faixas intermediárias, tiveram valores de ICT variando de 0,55 (Seabra) a 9,45 (Cipó). Desta forma, subtraindo-se esses extremos e dividindo o resultado entre as duas classes intermediárias, teríamos que o intervalo, quando arredondando para cima, seria igual a 5,00. Nesse sentido, definimos a Classe II como o intervalo de ICTs entre 0,1 e 0,5 e a Classe III como o intervalo de ICTs entre 0,5 e 5. A classificação proposta neste Cenário, seria a seguinte:

0 > ICT < 0,1 - CLASSE I
0,1 < ICT < 0,5 - CLASSE II
0,5 < ICT < 5 - CLASSE III
5 < ICT < 10 - CLASSE IV
ICT = 0 ou ICT > 10 - CLASSE V

Neste viés, conforme tabela a seguir, 6 (seis) terminais integrariam a Classe I, 6 (seis) comporiam a Classe II, 8 (oito) terminais estariam contidos na Classe III, 4 (quatro) terminais na Classe IV e outros 12 (doze) terminais integrariam a Classe V.

	CIDADES	ICT	CLASSE ATUAL	CLASSE NOVA
CIDADES POLO	BARREIRAS	0,01	I	I
	VDC	0,01	I	I
	ALAGOINHAS	0,03	ESPECIAL II	I
	TEIXEIRA DE FREITAS	0,05	ESPECIAL II	I
	JACOBINA	0,05	I	I
	JUAZEIRO	0,08	I	I
	SR DO BONFIM	0,26	I	II
	GUANAMBI	0,34	II	II
	BRUMADO	0,39	I	II
	SERRINHA	0,41	I	II
	BOM JESUS DA LAPA	0,48	II	II
	AMARGOSA	0,48	III	II
	SEABRA	0,55	I	III
	IRECÊ	0,59	II	III
	ITABERABA	0,65	I	III
	XIQUE XIQUE	1,04	III	III
	CRUZ DAS ALMAS	3,16	I	III
	RIBEIRA DO POMBAL	3,76	III	III
	CAETITÉ	6,10	II	IV
DEMAIS CIDADES	COARACI	0,75	IV	III
	RIO REAL	4,90	IV	III
	VARZEA DO POÇO	7,34	IV	IV
	APORÁ	7,91	IV	IV
	CIPÓ	9,45	IV	IV
	VARZEA NOVA	20,84	IV	V
	SAUBARA	25,99	IV	V
	MAIRI	38,61	IV	V
	CONDE	119,20	IV	V
	PIATA	283,07	IV	V

	CRISÓPOLIS	364,47	IV	V
	ANTONIO GONCALVES	0,00	IV	V
	JAGUARARI	0,00	IV	V
	JOSÉ GONÇALVES	0,00	IV	V
	RIACHO DE SANTANA	0,00	IV	V
	TAPEROA	0,00	IV	V
	Veredinha	0,00	IV	V

Onde:

	Mantida a classificação anterior
	Redução da tarifa
	Aumento da tarifa

O maior impacto da utilização deste cenário seria que os Terminais Rodoviários que compõem atualmente a CLASSE ESPECIAL II passariam a compor a CLASSE I, **fazendo jus à cobrança de tarifa inferior à atual.**

3.4. COMPARATIVO ENTRE A CLASSIFICAÇÃO ATUAL E OS CENÁRIOS PROPOSTOS

A classificação utilizada atualmente por esta Agência Reguladora divide os terminais em seis Classes, sendo duas classes denominadas como Especiais (I e II) e quatro classes gerais (de I a IV), para as quais se desconhecem os parâmetros utilizados para definição.

Nesta senda, apresentamos a seguir um quadro comparativo entre as classes atuais dos terminais objetos da amostragem adotada no presente estudo e das classes correspondentes, de acordo com cada um dos cenários propostos.

			CENÁRIO 1	CENÁRIO 2
	CIDADES	CLASSE ATUAL	CLASSE NOVA	CLASSE NOVA
	BARREIRAS	I	I	I
	VDC	I	I	I
	ALAGOINHAS	ESPECIAL II	I	I
	TEIXEIRA DE FREITAS	ESPECIAL II	I	I
	JACOBINA	I	I	I
	JUAZEIRO	I	I	I

CIDADES POLO	SR DO BONFIM	I	I	II
	GUANAMBI	II	I	II
	BRUMADO	I	I	II
	SERRINHA	I	I	II
	BOM JESUS DA LAPA	II	I	II
	AMARGOSA	III	I	II
	SEABRA	I	II	III
	IRECÊ	II	II	III
	ITABERABA	I	II	III
	XIQUE XIQUE	III	III	III
	CRUZ DAS ALMAS	I	III	III
	RIBEIRA DO POMBAL	III	III	III
	CAETITÉ	II	IV	IV
DEMAIS CIDADES	COARACI	IV	II	III
	RIO REAL	IV	IV	III
	VARZEA DO POÇO	IV	IV	IV
	APORÁ	IV	IV	IV
	CIPÓ	IV	IV	IV
	VARZEA NOVA	IV	IV	V
	SAUBARA	IV	IV	V
	MAIRI	IV	IV	V
	CONDE	IV	IV	V
	PIATA	IV	IV	V
	CRISÓPOLIS	IV	IV	V
	ANTONIO GONCALVES	IV	IV	V
	JAGUARARI	IV	IV	V
	JOSÉ GONÇALVES	IV	IV	V
	RIACHO DE SANTANA	IV	IV	V
	TAPEROA	IV	IV	V
	Veredinha	IV	IV	V

Onde:

	Mantida a classificação anterior
	Redução da tarifa
	Aumento da tarifa

Consoante à tabela acima, nota-se a mudança de Classe de alguns terminais, de acordo com o método de classificação adotado, o que pode interferir diretamente na receita dos terminais que arrecadam a Tarifa de Utilização de Terminais (TUTE).

Portanto, no cenário 1, 6 (seis) terminais sofrerão redução da classificação entre as Cidades Polo, sendo em dois deles a redução superior a uma classe. Em contrapartida, serão 3 (três) beneficiários do aumento de classificação, na qual uma delas é superior a uma classe. Nas demais cidades, haverá o aumento de apenas 1 (um) dos terminais, sendo esse superior a uma classe.

No cenário 2, entre as Cidades Polo, 10 (dez) terminais sofrerão redução da classificação, sendo em quatro deles a redução superior a uma classe. Em contrapartida, 1 (um) terminal seria beneficiado com o aumento da classificação, mudança essa que impactaria diretamente na TUTE. Dentre as demais cidades, 12 (doze) terminais sofrerão redução de classificação e 2 (dois) serão beneficiados com o aumento da classificação.

4 - CONCLUSÕES

- 1) Após os estudos realizados, não foi possível estabelecer metodologia que justificasse a existência da CLASSE ESPECIAL II nos moldes atuais. Os Terminais Rodoviários que compõem esta categoria (Alagoinhas e Teixeira de Freitas) não apresentaram quaisquer particularidades que os destacasse dos demais terminais das cidades de porte semelhante;
- 2) Os terminais de Feira de Santana e Salvador foram desconsiderados neste estudo por possuírem cláusulas contratuais tarifárias específicas. Dessa maneira, não há necessidade para a sua classificação;
- 3) **Considerando o impacto das alterações propostas e visando à modicidade tarifária, este Grupo de Trabalho sugere a adoção do CENÁRIO 1, acima exposto.**
- 4) A aplicabilidade de quaisquer dos cenários propostos depende da disponibilidade das informações sobre População, Área construída do Terminal e Número de partidas de **TODOS** os Terminais Rodoviários do Estado da Bahia.

Salvador, 06 de novembro de 2023.

Mariana Pitanga Lôbo

Especialista em Regulação/DPE

Camila Soares Lessa



Documento assinado eletronicamente por **Camila Soares Lessa, Técnico em Regulação**, em 06/11/2023, às 16:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Pitanga Lobo, Especialista em Regulação**, em 06/11/2023, às 16:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **00072806622** e o código CRC **FC63C32A**.