ESTUDO TÉCNICO
PARA A COMISSÃO DE TRANSPORTE, TRÂNSITO E SERVIÇOS PÚBLICOS MUNICIPAIS

“A PROIBIÇÃO DE COBRANÇA DE TARIFA PARA ACESSO ÀS ÁREAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.
Autor: vereador CARLOS MUNIZ

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa,
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais
com Abordagem de Engenharia de Tráfego, Assessoria Executiva,
Administração Pública e Urbanismo

ESTUDO TÉCNICO
DO
PLE Nº. 108/2026

AGOSTO/2026

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Coordenação das Comissões, tampouco da Câmara Municipal de Salvador, sendo exclusiva responsabilidade de seus autores.

ESTUDO TÉCNICO DO PLE Nº 108/2026

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O Projeto de Lei nº 108/2026 tem como objeto “proibir cobrança para acesso de veículos às áreas de embarque e desembarque”. A análise técnica pela C.T.T.S.P.M. fundamenta-se no Artigo 68, inciso IV, alíneas “**b”, “c”, “d” e “e”**, eventualmente “**i”** do Regimento Interno da C.M.S., abrangendo, nesta ordem: operacionalização e tarifa; fiscalização e controle; circulação, tráfego e estacionamento; estações de transbordo, ascensores e elevadores públicos; e, por fim, fiscalização da concessão ou permissão dos serviços públicos de interesse local.

2. DESENVOLVIMENTO

Exordialmente, o Projeto de Lei nº 108/2026 é alinhado aos princípios do Direito à Cidade e da Mobilidade Urbana Sustentável.

2.1. Fundamentação Normativa

O PDDU de Salvador estabelece diretrizes para prevenção e mitigação dos impactos gerados por polos de tráfego, para a fluidez da circulação e para a definição de áreas de parada rápida destinadas ao embarque e desembarque junto a equipamentos de conexão.

O Código de Polícia Administrativa de Salvador, isto é, a Lei Municipal nº 5.503/1999 efetivamente disciplina o poder de polícia municipal relacionado, entre outros temas, ao trânsito, segurança, ordem, paisagem urbana e uso do espaço municipal.

O Estatuto da Metrópole – Lei Federal nº 13.089/2015 - reforça a necessidade de governança interfederativa nas funções públicas de interesse comum, entre elas aquelas relacionadas à mobilidade urbana de caráter metropolitano.

A intervenção municipal na regulação do acesso às áreas de transbordo fundamenta-se no exercício pleno do Poder de Polícia e da ordenação do solo urbano.

Nos termos do Artigo 30, incisos I e VIII, da Constituição Federal, compete ao Município legislar sobre assuntos de interesse local e promover o adequado ordenamento territorial.

Atribuição tal ratificada pela Lei Orgânica do Município de Salvador (LOM) e pelo Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089/2015), que preconizam o dever do ente local em disciplinar o trânsito, assegurar a livre circulação e fiscalizar os Polos Geradores de Tráfego (PGT) no seu território.

No âmbito da legislação soteropolitana, a proposta alinha-se às diretrizes do PDDU de Salvador, da Regulamentação Soteropolitana do STIP e do Código Municipal de Polícia Administrativa. Que, respectivamente: i) exige que a acomodação de veículos em áreas de embarque e desembarque ocorra sem causar impactos negativos ou represamentos no sistema viário lindeiro; ii) garante a parada técnica e a livre circulação de motoristas de aplicativo e táxis para operações de embarque e desembarque; iii) proíbe a instalação de obstáculos ou barreiras físicas não autorizadas que restrinjam a livre fruição de espaços de uso coletivo.

Ademais, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU - Lei nº 12.587/2012) e o PlanMob Sustentável de Salvador asseguram a modicidade, a acessibilidade universal e a equidade no uso do espaço público por todos os modais.

2.2 Exemplos Nacionais

Em Congonhas/São Paulo, no ano 2023, havia uma proposta popular para implantação de cancelas com tolerância de dez minutos; e isso não poderia ser apresentado naquele momento como prática consolidada do aeroporto.

2.3 Benchmarking internacional

Madrid-Barajas dispõe de áreas de estacionamento expresso destinadas a embarque e desembarque, com período inicial gratuito; atualmente, a AENA[1] informa tolerância gratuita de 10 minutos em determinadas áreas expressas.

[1] Historicamente, a AENA anunciou 15 minutos gratuitos quando implantou o sistema em 2017/2018.

Lisboa é um bom benchmarking, porém, não de acesso permanentemente gratuito. O Aeroporto Humberto Delgado implantou oficialmente o sistema Kiss & Fly, com 10 minutos gratuitos para largada de passageiros. Ele garante período inicial gratuito para embarque/desembarque, seguido de cobrança destinada a desestimular permanências prolongadas.

Resumindo, Madrid e Lisboa (Espanha e Portugal) são bons exemplos reais, contudo, modelos de tolerância gratuita por tempo limitado e não de proibição absoluta de cobrança.

2.4 Análise da Organização dos Modais e Garantia de Fluidez

O artigo 4º da proposição em estudo estende acertadamente a proteção a todos os modais — veículos particulares, táxis, aplicativos e transporte coletivo/complementar. Para cumprir o disposto no seu artigo 5º (garantia da organização, sinalização e fluidez), os administradores dos terminais devem adotar sinalização vertical/horizontal clara e baias dimensionadas para a demanda, garantindo que o direito de circulação dos prestadores de serviço e consumidores seja pleno.

2.5 Outras observações

A presente propositura não se limita a terminais municipais. Seu art. 2º alcança terminais de transporte aéreo, terminais rodoviários, estações metroviárias e ferroviárias, terminais urbanos de transporte coletivo e quaisquer outros equipamentos públicos ou privados de uso coletivo destinados ao transporte de passageiros.

O art. 30, incisos I e VIII, da Constituição, dá ao Município competência sobre interesse local e ordenamento territorial, mas isso não significa competência irrestrita para interferir na gestão econômica ou operacional de aeroportos, metrôs, ferrovias ou equipamentos submetidos a outros entes federativos e contratos de concessão.

Quanto aos artigos 7º e 8º da proposição legislativa em estudo, observa-se que a vigência da lei na data de sua publicação não afasta o prazo de 30 (trinta) dias concedido aos estabelecimentos e terminais para adequação às novas disposições. Esse período de adaptação mostra-se relevante sob a perspectiva operacional, considerando que o cumprimento da norma poderá

envolver planejamento e execução de medidas relacionadas à organização dos fluxos de veículos, sinalização, adequação das áreas de embarque e desembarque e demais providências necessárias à implementação das novas regras.

Finalmente, a proposta apresenta mérito sob a perspectiva da mobilidade urbana e da fluidez das operações de embarque e desembarque, sem prejuízo da necessária análise de sua compatibilidade com as competências dos diferentes entes e administradores dos equipamentos abrangidos.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Esse estudo técnico verificou a pertinência temática da proposta dentro das competências da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais, especialmente no que se refere ao ordenamento territorial, circulação, fiscalização e controle de serviços públicos.

Em seguida, realizou uma investigação jurídica sobre o poder de polícia municipal, examinando o Código de Polícia Administrativa, o PDDU e a Lei Orgânica para fundamentar a atuação do Município na regulação de áreas de embarque e desembarque. Também foram analisados dispositivos da Constituição Federal e do Estatuto da Metrópole para delimitar a competência municipal sobre polos geradores de tráfego e circulação local.

Outra ação importante foi o levantamento de práticas nacionais e internacionais, como os modelos de tolerância gratuita em Madrid e Lisboa. O estudo também avaliou impactos operacionais, como organização dos modais, sinalização, baias e fluidez viária.

Examinou a abrangência da norma sobre diferentes terminais, avaliou aspectos relacionados às competências dos diferentes entes e administradores dos equipamentos abrangidos e analisou a relevância operacional do prazo de adequação estabelecido no art. 7º do projeto de lei.

Por fim, consolidou referências normativas, urbanísticas e administrativas para embasar recomendações técnicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole. Brasília, DF: Presidência da República, 2015.

MADRID. Ayuntamiento de Madrid. **Ordenanza de Movilidad Sostenible para el Municipio de Madrid: Regulaciones de zonas de parada rápida**. Madri: Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, 2021.

SALVADOR (Município). **Lei Orgânica do Município de Salvador**. Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1990.

SALVADOR (Município). **Lei nº 9.069, de 30 de junho de 2016**. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador - PDDU. Salvador: DOM, 2016.

SALVADOR (Município). **Lei nº 9.488, de 18 de dezembro de 2019**. Regulamenta a prestação do serviço de transporte individual privado de passageiros (STIP). Salvador: DOM, 2017.

SALVADOR (Município). **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PlanMob**. Salvador: SEMOB, 2018.

SALVADOR (Município). **Lei nº 5.503, de 28 de dezembro de 1999.** Institui o Código de Polícia Administrativa do Município de Salvador. Salvador: DOM, 2019.

SALVADOR (Município). **Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador**. Salvador: CMS, 2026.

OUTROS.