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

“A INSTITUIÇÃO DE TÁXI-COMPARTILHADO COMO TRANSPORTE ALTERNATIVO E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador Hélio Ferreira

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. 185/2020

MARÇO/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 185/2020

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 185/2020, que propõe a instituição do serviço de Táxi-Compartilhado em Salvador como modal complementar e alternativo.

A análise desta matéria pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) fundamenta-se no Artigo 68, inciso IV, alíneas "a", "b" e "c" do Regimento Interno desta Casa, que versam sobre transportes coletivos e individuais, sistema viário, trânsito e regulação de serviços públicos municipais.

2. DESENVOLVIMENTO

Para Gustavo Silva de Mattos (2024, p. 24):

> Segundo Stoker (2000, p. 93), a governança na questão da política urbana envolve atingir a ação coletiva na gestão do Estado em condições em que não se pode mais recorrer à exclusividade da autoridade estatal. Em seu sentido mais amplo empregado, a principal característica definidora da governança urbana é que a gestão das cidades não é exclusividade do governo ou do setor privado, mas é o reduto de uma grande variedade de atores que interagem entre si para governar cidades (Obeng-Odoom, 2012, p. 206). Essa multiplicidade de atores possui conexões e poder de influência sob a tomada decisória e trata da regulamentação dos assuntos publicamente relevantes (Nuissl; Reinrichs, 2011).

Ankitha Gattupalli (2024) afirma:

> A mobilidade urbana nos Estados Unidos passou por uma transformação radical com a introdução dos serviços de transporte por aplicativos no final dos anos 2000. A adoção generalizada de serviços como Uber e Lyft alterou a forma como os cidadãos se movimentam pelas cidades, oferecendo conveniência, flexibilidade e acessibilidade como nunca antes. O inovador modelo de negócios que se destaca ao auxiliar os usuários individuais falhou em prever as maiores implicações na escala da cidade - congestionamento, sistemas de transporte público e aquisição de carros. Enquanto cidades europeias como Bruxelas se comprometeram a incentivar o transporte público para reduzir problemas de congestionamento, cidades americanas buscam soluções próprias.
> (...)
> Embora esses serviços tenham melhorado a conectividade entre as cidades, eles vêm sendo cada vez mais criticados por

> causar congestionamento urbano em cidades como Nova York, e impactar negativamente o setor de transporte público. O serviço de transporte por aplicativos alterou a mobilidade urbana nos Estados Unidos, introduzindo uma variedade de impactos, tanto vantajosos quanto desafiadores (...)

2.1. Ordenamento Urbano e Integração Metropolitana (Administração Pública)

O projeto encontra-se em perfeita simetria com o Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089/2015). Ao tratar a mobilidade como uma Função Pública de Interesse Comum (Art. 2º, II), o Táxi-Compartilhado atua na escala metropolitana, facilitando o deslocamento pendular e promovendo a governança interfederativa.

Administrativamente, a proposta corrige a ociosidade da frota de táxis e oferece uma resposta célere às demandas de transporte pós-pandemia, conforme a visão de políticas públicas de Maria Paula Dallari Bucci.

2.2. Eficiência Viária e a LOUOS (Engenharia de Tráfego)

Sob a ótica da Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo de Salvador (LOUOS - Lei nº 9.148/2016), a eficácia do sistema viário depende da otimização da infraestrutura existente. O compartilhamento de viagens aumenta a ocupação média dos veículos, reduzindo o volume de automóveis particulares nas vias e mitigando gargalos operacionais sem a necessidade de intervenções físicas onerosas. Estudos acadêmicos confirmam que o transporte compartilhado reduz tempos de viagem e emissões, elevando a fluidez do tráfego em Salvador.

2.3. Design para Mobilidade e Inclusão Social (Urbanismo)

O Táxi-Compartilhado funciona como o "elo perdido" na hierarquia dos transportes, conectando áreas residenciais previstas na LOUOS aos eixos de transporte de massa (Metrô/BRT).

Do ponto de vista do Design para Mobilidade, o serviço oferece segurança e conforto superior ao transporte coletivo tradicional, mas com uma tarifa social acessível, democratizando o espaço urbano e garantindo a equidade no direito de ir e vir.

2.4. Estratégia de Cidades Inteligentes (Assessoria Executiva)

> A melhoria das condições da mobilidade urbana representa um dos maiores desafios das cidades atualmente em todo o mundo. Se, por um lado, a maioria das cidades enfrenta problemas graves relacionados a deficiência dos serviços e conflitos ambientais e econômicos, por outro, existem cidades que estão superando esses problemas, com resultados positivos, melhorando a qualidade de vida da população e reduzindo impactos negativos de ações previamente implementadas.
> As escolhas convencionais de planejamento urbano acumuladas geralmente resultam em problemas urbanos crônicos, e, com isso, as cidades modernas buscam políticas para sustentar sua mobilidade urbana, reduzindo as externalidades de modelo de transportes fundamentado no uso de automóveis individuais. Muitos estudos recorrem a técnicas de benchmarking buscando práticas exitosas de determinadas temáticas para que sejam feitas comparações por meio de valores de referência ou para a utilização ou adaptação de metodologias para a área de interesse.
> Para Miranda e Silva (2012), encontrar cidades para servir como referência (benchmarks) representa possibilidade de aprender sobre as estratégias aplicadas para alcançar um bom desempenho na maioria dos indicadores, podendo sugerir que a cidade oferece condições justas e equitativas de mobilidade para todos os seus cidadãos (POLETTE & TISCHER, 2019).

A implementação do serviço via SEMOB (Art. 2º do PLE) assegura que a modalidade não "canibalize" o sistema de ônibus, mas sim o complemente. Experiências internacionais em cidades como Nova Iorque e Bogotá demonstram que o táxi compartilhado é uma peça-chave para Cidades Inteligentes, onde a logística urbana é pautada pela eficiência do capital humano e pela redução da ociosidade dos serviços delegados.

3. ALINHAMENTO COM A AGENDA 2030 (ONU)

A proposição coloca Salvador em estrita consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especificamente:

- ODS 11 (Cidades Sustentáveis): Ao promover sistemas de transportes seguros, acessíveis e sustentáveis.
- ODS 13 (Ação contra a Mudança Global do Clima): Através da redução da pegada de carbono por passageiro transportado.

4. NBR 9050 (Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos)

A NBR 9050 é o parâmetro técnico para garantir que o ambiente urbano seja inclusivo. No contexto do Táxi-Compartilhado, ela se aplica em dois pontos principais:

- Pontos de Parada e Embarque: O projeto prevê itinerários e pontos específicos para o serviço. A NBR 9050 exige que esses locais possuam sinalização tátil no piso, guias rebaixadas e espaço de manobra para cadeiras de rodas. O Táxi-Compartilhado, ao utilizar pontos fixos ou áreas de embarque, deve assegurar que o passageiro com deficiência ou mobilidade reduzida consiga acessar o veículo com autonomia.
- Adaptação de Veículos: Embora a norma foque no espaço construído, ela orienta que equipamentos de transporte público (incluindo os complementares) facilitem o acesso. Isso reforça a necessidade de que parte da frota de táxis compartilhados esteja preparada para o transporte de tecnologias assistivas (cadeiras de rodas, andadores).

5. Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)

A PNMU é o marco legal que ampara a criação de novas modalidades de transporte para tornar a cidade mais eficiente. O PLE 185/2020 dialoga diretamente com os seguintes princípios da lei:

- Prioridade do Transporte Coletivo sobre o Individual (Art. 6º, II): O táxi-compartilhado transforma um transporte individual (táxi comum) em um transporte coletivo/seletivo. Isso otimiza o uso do espaço viário, pois transporta mais pessoas em um único veículo, o que é um objetivo central da PNMU.
- Modicidade Tarifária e Equidade (Art. 5º, I e III): A PNMU exige que o transporte seja acessível financeiramente. O Táxi-Compartilhado atende a esse requisito ao oferecer uma tarifa social inferior à do táxi convencional, permitindo que cidadãos de menor renda utilizem um serviço de maior conforto e rapidez que o ônibus convencional.
- Integração entre Modais: A lei federal incentiva a integração entre diferentes meios de transporte. O projeto de Salvador prevê o táxi como

um "transporte alternativo complementar", o que permite que ele funcione como alimentador do sistema de massa (Metrô/BRT), facilitando o deslocamento do passageiro "porta a porta".

6. CONSIDERAÇÕES GERAIS

O estudo técnico do PLE nº 185/2020 foi desenvolvido com base em uma análise multidisciplinar envolvendo Administração Pública, Engenharia de Tráfego, Urbanismo e Assessoria Executiva.

Inicialmente, realizou-se o enquadramento regimental, justificando a competência da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais para avaliar a matéria, conforme o Art. 68 do Regimento Interno.

Em seguida, o estudo incorporou referenciais teóricos contemporâneos, como Stoker, Obeng-Odoom e Nuissl & Henrichs, para contextualizar a governança urbana e a multiplicidade de atores envolvidos na mobilidade.

Este trabalho avaliou o alinhamento do projeto com legislações estruturantes, como o Estatuto da Metrópole, a LOUOS, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a NBR 9050, verificando impactos sobre integração metropolitana, eficiência viária, acessibilidade e inclusão social.

Também foram analisadas experiências internacionais e práticas de benchmarking, destacando cidades como Nova Iorque e Bogotá.

O estudo examinou ainda a aderência do projeto aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, especialmente os ODS 11 e 13.

Ademais, a presente propositura oferece uma solução técnica viável para a mobilidade de Salvador valorizando a categoria dos taxistas e servindo ao interesse público primordial.

Por fim, o PLE 185/2020 não apenas cria uma fonte de renda para os taxistas, mas cumpre uma obrigação federal (PNMU) de buscar eficiência energética e social, respeitando os parâmetros técnicos de desenho universal (NBR 9050) para que ninguém seja excluído do uso do sistema.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 30 mar. 2026.

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.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito Administrativo e Políticas Públicas**. São Paulo: Saraiva, 2006.

SALVADOR (Município). **Lei nº 9.148, de 2016**. Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador (LOUOS). Salvador: DOM, 2016.

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

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

SCIELO. **Sistema de Avaliação de Cidades de Referência em Transportes e Mobilidade Urbana Sustentável**. Polett, Marcus; Tischer, Vinícius. 2019. P.482. Disponível em: < scielo.br/j/cm/a/9q4p4rF5zcCYTGsygSWMyQr/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 30 mar. 2026.

UNITED NATIONS. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: Agenda 2030**. Nações Unidas Brasil, 2023.

OUTROS.