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

“ALTERAÇÃO DAS LEIS Nº 9.738/2023 E 9.665/2023 DISPONDO SOBRE A GRATUIDADE NO TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL PARA ATLETAS BENEFICIÁRIOS DE PROGRAMAS DE INCENTIVO AO ESPORTE NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador Marcelo Guimarães Neto

Katiane da Silva Souza
Função: Analista Legislativa
pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 20/2025

SETEMBRO/2025

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 20/2025

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Os estudos técnicos têm o objetivo de apresentar um levantamento documental dos dispositivos legais (municipal, estadual, nacional) relacionados ao objeto do estudo. Assim como, dados e pesquisas de órgãos institucionais relacionados à temática em tela e pesquisas acadêmicas de destaque sobre o assunto.

O papel do estudo técnico é subsidiar, do ponto de vista teórico-conceitual, com base em legislação específica, a votação do Projeto de Lei nº 20/2025.

Vale destacar que não é **foco do trabalho qualquer análise relacionada ao mérito e a constitucionalidade da proposição em questão**. Cumpre-se apenas sistematizar os principais referenciais técnicos e o ordenamento legal relacionado ao tema.

2 DESENVOLVIMENTO

A princípio, o artigo 6º da Constituição Federal do Brasil aponta o transporte como um dos direitos sociais.

O poder de regulamentação da Prefeitura Municipal de Salvador (PMS) está previsto no que funciona como “Constituição Municipal”. O inciso XIV do artigo 7º da Lei Orgânica de Salvador, Bahia, estabelece que o prefeito tem competência para “expedir decretos, portarias e outros atos administrativos para regulamentar leis, organizar serviços públicos e exercer a administração municipal”.

Na C.F.R.B., o artigo 217 garante fomento estatal ao esporte como direito individual, apoio ao esporte de alto rendimento, quando houver interesse público, proteção ao esporte amador e às manifestações culturais brasileiras, como capoeira e jogos tradicionais etc. Segue abaixo o que ele dispõe:

> Art. 217. É dever do Estado fomentar práticas desportivas formais e não-formais, como direito de cada um, observados:
> II - a destinação de recursos públicos para a promoção prioritária do desporto educacional e, em casos específicos, para a do desporto de alto rendimento;

> III - o tratamento diferenciado para o desporto profissional e o não-profissional;
> IV - a proteção e o incentivo às manifestações desportivas de criação nacional.
> § 3º O Poder Público incentivará o lazer, como forma de promoção social.

O Estatuto da Cidade não trata diretamente da gratuidade no transporte público, mas, estabelece princípios e diretrizes para o planejamento urbano, incluindo a mobilidade urbana como direito social e parte essencial da função social da cidade.

No seu art. 2º, sobre diretrizes da política urbana, o Estatuto determina que a política urbana deve garantir: i) o acesso à terra urbana e aos serviços públicos, incluindo transporte coletivo eficiente; ii) a gestão democrática da cidade, com participação da população na formulação de políticas públicas; iii) a sustentabilidade ambiental e social, o que inclui promover modos de transporte acessíveis e não poluentes.

Embora o Estatuto da Cidade não mencione explicitamente a gratuidade, ele serve de base para que municípios criem leis locais que garantam esse benefício a determinados grupos, como idosos, pessoas com deficiência e estudantes. A estes últimos, por meio de legislações estaduais e municipais.

Copilot (2025) esclarece que a gratuidade no transporte público para atletas beneficiários de programas de incentivo ao esporte não é uma política nacional padronizada, mas sim uma iniciativa que varia de cidade para cidade, geralmente vinculada a leis municipais ou programas locais de apoio ao esporte.

Acrescenta que mais de 100 cidades brasileiras já adotaram o modelo de Tarifa Zero, oferecendo transporte público gratuito para toda a população, o que naturalmente inclui atletas beneficiários de programas sociais.

Copilot (2025) explica que, em Salvador, Bahia, o conceito de Tarifa Zero ainda não foi implementado oficialmente. O que existe é um debate embrionário sobre a possibilidade de adotar esse modelo no futuro, mas, ainda sem previsão concreta.

As cidades São Paulo (SP), Maricá (RJ), Caucaia (CE), Vargem Grande Paulista (SP), Cianorte (PR) e Quatro Barras (PR) têm políticas específicas voltadas ao esporte. Na primeira, a gratuidade é aos domingos e feriados, e nela há programas municipais que oferecem transporte gratuito para atletas vinculados a projetos sociais. Maricá oferece transporte gratuito para todos os moradores desde 2013, incluindo jovens atletas em programas esportivos. Caucaia e Vargem Grande Paulista têm Tarifa Zero universal, o que beneficia atletas locais. Cianorte e Quatro Barras

implementaram modelos de gratuidade que podem incluir beneficiários de programas esportivos, dependendo do vínculo com a prefeitura.

Vale ressaltar que nem todas as cidades brasileiras com Tarifa Zero possuem programas específicos para atletas. Em muitos casos, o benefício é indireto, isto é, o atleta tem acesso gratuito por estar incluído na população geral.

Vale elucidar que o Estatuto da Cidade não obriga a gratuidade, mas abre espaço legal para que os municípios implementem políticas de transporte público gratuito ou subsidiado, como parte da função social da cidade e do direito à mobilidade.

Por fim, a Constituição Federal do Brasil reconhece o esporte como uma atividade de interesse público e estabelece diretrizes para sua promoção.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este trabalho trata-se de pesquisa multidisciplinar, que articula direito, políticas públicas, planejamento urbano e um pouco sobre economia.

Nele, foram apresentados dispositivos legais que sustentam o esporte como direito social, e foi estudado um Estatuto Nacional o qual oferece diretrizes para políticas urbanas inclusivas. Além disso, entre outras ações, foi realizada uma comparação entre Salvador e outras cidades brasileiras.

Por fim, a Lei Orgânica de Salvador foi levada em consideração, destacando o poder regulamentar do prefeito para criar decretos e organizar serviços públicos. Essa análise é essencial para entender como políticas locais podem ser implementadas com base na legislação vigente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa**. Brasília, DF: Senado Federal, 2024. Disponível em: < Constituição>. Acesso em: 12 set. 25.

SALVADOR. **Lei Orgânica**. Atualizada Até a emenda nº 41, de 2024. Disponível em: < Lei Orgânica de Salvador - BA>. Acesso em: 12 set. 2025.

OUTROS.