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

"ISENÇÃO DE PAGAMENTO DE QUAISQUER VALORES, AOS PRESTADORES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO DE PASSAGEIROS (STIP) PELA PERMANÊNCIA EM ESTACIONAMENTOS PÚBLICOS ABERTOS DO MUNICÍPIO DE SALVADOR (ZONA AZUL), DESDE QUE DESTINADA AO EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS"

Autor: vereador Alexandre Aleluia

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

ESTUDO TÉCNICO
PLE Nº. 232/2022

SETEMBRO/2023

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 232/2022

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 232/2022.

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

Primordialmente, a diretriz de gestão do uso do solo é sinalizada no inciso I do art. 7º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012) como integrante das políticas de desenvolvimento urbano e setorial.

O Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo Soteropolitano está disposto na Lei Municipal Nº 9.148, de 2016.

Embora a isenção proposta seja em condição peculiar, sob a forma epigrafada, no contexto de destinação do objeto, ela não será aqui tratada como um termo de cunho prioritário. Assunto, por sinal, de competência também da Comissão Permanente de Finanças, Orçamento e Fiscalização; razão pela qual vale aqui resumir-se a enunciar que dispositivos viários, em sentido amplo, compõem um sistema; por este motivo, deve(m) ser organizado(s).

O acesso generalizado e democrático ao espaço urbano, segundo o artigo 2º da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (2018), trata-se de um dos objetivos desta Política Local.

Em 04/02/2020, a Câmara Municipal de Salvador sancionou uma proposição legislativa assecuratória de melhor mobilidade aos idosos possibilitando-lhes estacionar em zona azul e outras áreas públicas por meio de "cartão especial de gratuidade".

Estatuto Nacional da Metrópole, em seu inciso IX, dentro do art. 2º, comunica que é objetivo da política urbana - ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.

Aparelhos constitucionais, no Brasil, têm "cidadania" como fundamento e um dos objetivos primários. Além de, na atualidade, transformação de padrões vir atinente com "inovação nos costumes e na sociedade", e justiça social é um dos objetivos, no Brasil, da Ordem Social.

Além da importância do acesso aos pontos regulamentados de parada para tais veículos prestadores de serviços, com seus respectivos motoristas e usuários, faz-se necessário conhecer alguns artigos[1] e definições[2] que podem contribuir para a compreensão da amplitude da propositura.

---

[1] No C.T.B., artigos: 161 (*caput*), 162 (*caput*), 167,169, 170, 175, 177 ao 179, 180 ao 182, 192, 195 ao 197, 204, 206 ao 207, 210, 232, 238 e o art. 246. Todos os incisos do art. 176. Artigos 253 e 253-A, 257 até o art. 268, e incisos V e VII do seu artigo 298. Além dos artigos 135 e 136 junto com o disposto no art. nº 329; artigos 301, 331, 332, 334, e aqueles correspondentes às expressões 'medidas administrativas' e 'processo administrativo' no C.T.B – a serem adotadas por autoridade de trânsito e seus agentes.

[2] Logradouro público, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, denomina-se "espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.".
Sem definição de tempo máximo para a sua conclusão, qualquer parada veicular é imobilização com finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros. Enquanto, o termo 'refúgio' é destinado exclusivamente à proteção de andarilhos e passantes, pois, é "parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres" durante sua travessia. Patrulhamento viário é a "função exercida pelos agentes de trânsito dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviário, no âmbito de suas competências, com o objetivo de garantir a segurança viária" de acordo com os termos do § 10 do art. 144 da Constituição Federal.
O § 10 do art. 144 da Constituição Federal especifica o que segue.

> § 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)
> I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à

O Estado vem sendo incumbido da função de planejamento das políticas sociais, e, simultaneamente, “a participação da sociedade nos processos de formulação” tem sido assegurada “na forma da lei”.

Houve outorga, por veículos constitucionais, a fim de comissões - dento de Câmaras Municipais - possuírem competência de órgãos técnicos[3] durante o exercício do Poder Legislativo do Município.

Nos territórios brasileiros, devem ser atendimentos princípios como o da eficiência, eficácia e efetividade no trânsito[4].

“Operação Pontos para a Vida” e “A nova formação dos condutores no Brasil e seus aspectos pedagógicos, técnicos e legais” foram temas, respectivamente, de Painel e Mesa Redonda dentro do IV Congresso Latino-Americano de Segurança no Trânsito e Formação de Condutores, em Belo Horizonte/MG, dia 17/05/2018.

No evento ‘supra’ foram feitas as seguintes considerações: a) o Brasil estava, a nível mundial, na classificação da Organização Mundial de Saúde, em quinto lugar de mortes no trânsito, mesmo sendo, em termos populacionais - o quinto país do mundo, no período citado; b) quase 50% do orçamento da saúde tinha sido destinado a custear consequências de acidentes de trânsito; c) estatísticas da época indicavam: imperícia, negligência, imprudência etc. como razões dos índices de mortes e acidentes no trânsito; d) “muitos desejam mudar o trânsito, mas não seu próprio comportamento” nele.

Indicadores, dentro de estudos científicos devidamente comprobatórios, vem sendo ensinados em cursos da Unyleya (2020, p. 57). Através dos quais evidencia-

---

> mobilidade urbana eficiente; e (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)
>
> II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

Outras definições preliminares e essenciais para o entendimento da presente proposição são aquelas sobre: agente de trânsito, circulação, dispositivo de segurança, estacionamento, fiscalização, infração, operação de carga e descarga, operação de trânsito, sinalização e via urbana.

[3] Especializados, acerca dos assuntos submetidos à sua deliberação e destinados ao estudo e à emissão de pareceres essenciais. A Lei Orgânica de Salvador faz referência, no inciso IV do § 2º do art. 36, ao que confere às comissões.

[4] Também chamado de circulação, a palavra ‘trânsito’, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, não é tão-somente, nas vias terrestres, a movimentação de veículos, pessoas e animais. A imobilização de todos também é participante deste panorama.

se que o desenvolvimento sustentável sofre impactos econômicos e sociais: na dimensão econômica, devido, entre outras causas, a novas atividades de serviço; e, no aspecto social, decorrente de: a) mudanças no número de acidentes e pessoas; b) mortas/ feridas; c) mudanças da população exposta aos efeitos prejudiciais à saúde; d) mudança no mercado de trabalho; e) exclusão social.

Embora no nível da competência de cada órgão e entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito, o direito ao trânsito, deve ser assegurado.

No §3º do art. 1º do C.T.B.:

> Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997).

Também deve haver formulação de programas, projetos e ações, em consonância, e na esfera de competência de cada órgão e entidade do Sistema, de acordo com parágrafo único do artigo 6º da Resolução DENATRAN nº 514/2014. Inclusive, a organização e manutenção dos serviços necessários ao exercício do poder de polícia administrativa[5] do Município do Salvador está preceituada no inciso XXXVIII do artigo 7º da Lei Orgânica do Município Soteropolitano. Ainda, em igual artigo, no seu inciso XXXVII, consta a sua competência municipal em estabelecer e impor penalidades por infração de suas leis e regulamentos.

Política Nacional de Mobilidade Urbana e autores de grande destaque vem acentuando a importância de regras, padrões e normas impostas pela sociedade, processos dinâmicos que “ocorrem na sociedade” e que “apresentam uma grande relação entre si”, tais como: socialização, cultura e instituições sociais. Idem para redução de desigualdades e promoção de inclusão social, fortalecimento da democracia, promoção e expansão da cidadania; liberdade, a fim de satisfazer diversas necessidades, de ir e vir.

[5] Poder de polícia administrativa, consoante o Código Municipal atinente ao assunto, é “a atividade de administração pública que, disciplinando o exercício das liberdades públicas, assegure o gozo pleno dos direitos individuais e coletivos e a defesa de interesses legítimos e regule a prática dos atos”, tendo como objetivo o interesse da coletividade soteropolitana, “concernentes aos costumes”, “à defesa do consumidor, à segurança, ao sossego, à ordem democrática, à estética e paisagem urbana, ao trânsito, ao respeito à propriedade e a sua função social”, ao exercício de atividades econômicas ou não, etc.

Alencastro (2012) já dizia que faz parte da ética empresarial uma execução de compromissos composta de honestidade, participação e amadurecimento; com todos os interrelacionados. E é atribuição do Poder Executivo Municipal – para a legislação existente - seu papel regulamentador.

Com similitude, no art. 5º da P.N.M.U. (2012), a segurança nos deslocamentos das pessoas, bem como a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, possuem, ambos, função norteadora para a aplicação de tal Política Pública.

Posteriormente à publicização da Lei Soteropolitana Nº 9.374, de 2018, que instituiu 'a Política' Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e as determinações do seu Plano Municipal, o Gabinete do Prefeito Municipal desta Cidade, de igual período, instituiu também, por meio do Decreto Nº 29.929, *'o Plano'* de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador.

Transalvador (2023) declara que redução em sinistros de trânsito podem advir do aumento da fiscalização sobre itens de segurança e revisão sobre velocidades admitidas em algumas vias da Cidade.

Com relação à Zona Azul Digital[6], no território soteropolitano, o sítio eletrônico https://www.estacionamentodigital.com.br/salvador comunica informações importantes, sobretudo, colaborativas para com o maior entendimento da sua operação com o fim de realização de cadastro e a independência de compras de cartelas com monitores, adquirindo créditos virtuais. Facilitando, por conseguinte, o controle e fiscalização da placa do veículo por agentes de trânsito.

Como analogia, ao fazer uso da Análise (2021) - pelo Tribunal de Justiça do Distrito Federal - acerca da concessão de gratuidade de justiça, percebe-se consistente relativização na medida em que são encontrados, em tais pensamentos e decisões, pressupostos legais para essa concessão. Os quais são: exigência que o interessado apresente, com efetividade na comprovação, sua condição de

[6] Suas regras no que tange a Salvador-Bahia podem ser encontradas no 'site' https://www.zuldigital.com.br . Sua finalidade é regularizar estacionamento de veículo em vias sinalizadas com placas contendo a mensagem "Obrigatório Cartão Azul". O preço a ser pago pela cartela azul digital é em consonância com o local de estacionamento e o horário de sua utilização. Além do que, o tempo de cada cartela varia por local de estacionamento, e o estacionamento digital permite tolerância de quinze minutos ao estacionar em área de zona azul.

hipossuficiência financeira, como impeditivo para assumir despesas “sem comprometimento da manutenção de patrimônio mínimo”.

Por fim, o transporte das bagagens de pessoas também é garantido na definição, constante no Anexo I do C.T.B., acerca do que vem a ser “veículo de passageiros”; assim como, por onde transitam: veículos, pessoas e animais. Ocorrendo tanto em ‘pistas’ quanto nos acostamentos, calçadas, ilhas e canteiros centrais. Isto é, em qualquer superfície, via ou via urbana.

3 CONSIDERAÇÕES GERAIS

A princípio, o aspecto da ‘cidadania’ no presente trabalho denotou o quanto ela é imprescindível e abrange toda a sociedade.

Em seguida, conceitos do Código de Trânsito Brasileiro, que lhe são fundamentais, tiveram suas concepções utilizadas em todo o desenvolvimento deste estudo técnico, especialmente, em notas de rodapé, apesar de alguns não virem ‘literalmente’ escritos.

Havia a intenção também de uma maior abordagem sobre: embarque, desembarque, obstrução ao tráfego de veículos e ao trânsito em geral.

De igual modo, infrações por desobediência às projeções do C.T.B., em especial, aquelas em que se preceitua o dever de parada do veículo, além dos de dar preferência de passagem. Sugeriu-se, portanto, a leitura de alguns dispositivos legais do Código Nacional.

É preciso assinalar que a nota de rodapé nº 4 complementa a contextualização em que fica evidente que não há como separar estacionamento, tampouco parada, de circulação, tráfego. Em contrapartida, U.S.P. esclarece sobre a atuação da engenharia de tráfego em torno de: i) tornar eficiente a operação do tráfego; ii) envolver aspectos operacionais que podem se transformar em conflitos; iii) exigir a “adoção de um princípio organizativo capaz de reduzir os impactos dos conflitos”. Adicionalmente, que algumas ações de ordem operacional, portanto, sujeitas à dinâmica crescente de intervenção sobre o seu ordenamento, vem sendo,

via instrumentos do tipo resoluções e decretos; porventura, seja posto em prática o teor do artigo 2º do Decreto Municipal Soteropolitano Nº 32.615, de 2020[7].

Ademais, U.S.P., em ano não identificado, porém, acessível no sítio eletrônico abaixo, afirma o que consta a seguir, a respeito de "operacionalização de uma concepção de hierarquização funcional das vias".

> Do ponto de vista da Engenharia de Tráfego, o aspecto crucial é perceber que a hierarquização funcional deve ser concebida e implantada de forma a obter um sistema viário organizado e eficiente. A implantação da hierarquização funcional concebida visa fazer com que o uso real e o uso projetado sejam correspondentes, e utiliza diversas ações físicas e de controle como as ferramentas básicas a serem manuseadas (POLI.USP.BR, Capítulo 2A).

A disponibilidade de parada organizada e planejada de modais de serviços de transporte individual (ou compartilhado), a nível privado, em 'zonas azuis', precisa estar lastreada em diversificados dispositivos não menos que congruentes com a matéria em estudo. Também com fatores relacionados ao que a população necessita ter garantidos em concomitância com a sua circulação.

Lembrando, por outro lado, que o uso de estacionamento estima um tempo estático superior ao de parada para embarque e desembarque, e salientando que necessita ocorrer dentro do tempo escrupulosamente inevitável, sem ater-se a qual função deve receber mais enfoque.

Contudo, a partir de uma determinada idade, comprovada por estudos dentro da temática de saúde, este trabalho limitou-se a citar que pessoas têm sua atenção em geral, compenetração durante deslocamentos, e algumas mobilidades, todas diminuídas, além da anteposição que merecem junto com os indivíduos portadores de necessidades especiais.

A antiga prática nesta cidade acerca do que vem a ser 'zona azul' e sua abordagem no referido projeto em estudo tornaram desnecessário trazer de modo detalhado a sua conceituação para este trabalho, perante outras prioridades de

[7] Seu artigo 2º reverbera que "titulares dos órgãos da Administração Direta, Autarquias e Fundações, no âmbito de sua competência, poderão expedir normas complementares, relativamente à execução deste Decreto, e decidir casos omissos". Tal Decreto entrou em vigor em data do mês julho do ano 2020, restabelecendo a exigência do pagamento pela utilização dos estacionamentos públicos abertos localizados em vias públicas; "a partir de entendimentos mantidos" entre P.M.S. e Governo do Estado da Bahia. No que faz referência a um acordo em prol de um plano de "fases e indicadores garantidores das retomadas de atividades econômicas e sociais" etc.

abordagem; porém, vale o conhecimento acerca de sua regulamentação original e as posteriores, até a presente data.

Vale averiguar ainda se as localidades das atuais ‘zonas azuis’ em uso e as que serão (re)ativadas recebem ou não contribuição positiva da categoria urbana das vias que as circundam: local, coletora, arterial e de trânsito rápido. No sentido de tais logradouros da sua circunvizinhança, a depender da infraestrutura de que dispõem, pelos quais veículos precisam permear para adentrar nestas zonas - são favorecedores ou impedimentos de fluxo contínuo de carros em igual correspondência com a devida precaução contra acidentes e mortes.

Cabe observar que educação do trânsito surgiu, como consequência dos aspectos com necessidade de não serem negligenciados. Esta matéria também tensiona os assuntos de competência desta comissão de transporte, trânsito e serviços públicos municipais.

Enfim, devido aos motivos expostos, este trabalho está fundamentado nas referências assecuratórias de transparência e democracia para a devida discussão acerca de tal propositura legislativa.

REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, M. S. C. **Ética empresarial na prática: liderança, gestão e responsabilidade corporativa**. Curitiba: Inter saberes, 2012.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 27 setembro 23.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2022. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 2023.1.

BRASIL. **Lei Nº 10.257**. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Secretaria Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm> Acesso em: 02 março 23.

BRASIL. **Lei Nº 12.587**. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Secretaria Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: <

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em: 02 março 23.

LEGISWEB. **Resolução Nº 514**. Denatran, 2014. Disponível em: < normasbrasil.com.br>. Acesso em: 01 março 23.

LEITE, R. M. **Política Nacional de Trânsito**. Portal Jurídico Investidura, Florianópolis/SC, 2009. Disponível em: <investidura.com.br>. Acesso em: 01 março 23.

PAIXÃO, A. E. **Sociologia Geral**. Curitiba: Inter saberes, 2012. P. 145-166.

SALVADOR. **Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável**. 2018. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2018/938/9374/lei-ordinaria-n-9374-2018-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-institucionaliza-as-determinacoes-do-plano-de-mobilidade-urbana-sustentavel-de-salvador-e-da-outras-providencias. Acesso em: 03 março 23.

SALVADOR. **Lei orgânica**. 2022. Atualizada até a Emenda nº 34. Disponível em: < https://leismunicipais.com.br/lei-organica-salvador-ba>, Acesso em: 01 março 23.

SALVADOR. **Regimento Interno - Resolução nº 910, de 16 de maio de 1991**. Câmara Municipal, 2015. Atualizado até a Resolução Nº 3.096/2022. Disponível em: < https://www.cms.ba.gov.br/uploads/regimentointerno/2c7b84fa30f0cea96a90729afe2970a0_1649700935.pdf>. Acesso em: 01 março 23.

OUTRO(S).