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

“A OBRIGATORIEDADE DE FORNECIMENTO GRATUITO DE BOLSAS DE TRANSPORTE (BAGS) POR PLATAFORMAS DE DELIVERY AOS ENTREGADORES CADASTRADOS NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador André Fraga

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. 299/2025

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 299/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico tem por objeto analisar o Projeto de Lei nº 299/2025, que estabelece a obrigatoriedade de as plataformas de delivery fornecerem, de forma exclusiva e gratuita, bolsas de transporte (bags) numeradas e identificadas aos entregadores cadastrados no Município de Salvador.

A análise desta matéria pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) encontra pleno amparo no Artigo 68, inciso IV, alíneas "b" e "c" do Regimento Interno desta Casa Legislativa. No que se refere a alínea "b", sobre sistema viário e trânsito, a proposição impacta a segurança viária, uma vez que a identificação numérica individualizada das bolsas (Art. 2º, I) facilita a fiscalização e a rastreabilidade de condutores em caso de incidentes de trânsito. No tocante à alínea “c”, sobre serviços públicos, higiene e postura municipal, o projeto regula a postura municipal relativa à prestação de serviços de entrega e estabelece critérios de higiene (Art. 2º, II) para o transporte de alimentos, garantindo que o serviço delegado ou autorizado por plataformas digitais ocorra dentro de padrões sanitários e de organização urbana adequados.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Cidades brasileiras que já avançaram (ou estão muito próximas) de cadastro de entregadores

Ao pesquisar na internet acerca da existência de um cadastro municipal obrigatório específico de entregadores de delivery (motoboys/ciclistas de apps) em Salvador, como existe, por exemplo, para motoristas de aplicativo (Uber, 99 etc.), foi encontrada a resposta que de forma direta e estruturada, não existe. Salvador regula o ecossistema do delivery, mas não o entregador diretamente.

Diferentemente do transporte de passageiros, o município soteropolitano não exige que o entregador individual se cadastre na prefeitura. Quem faz o “cadastro” do entregador são as próprias plataformas (iFood, Uber Eats etc.), no âmbito privado. Motoristas de app precisam de credenciamento via SEMOB

(Secretaria de Mobilidade). Já os entregadores não têm essa exigência municipal hoje.

A Lei Municipal nº 9.476/2019[1] (alimentação por apps) é um sinal claro de regulação comportamental, não cadastral. Hoje, quem controla o entregador são as plataformas digitais por meio de cadastro, avaliação, bloqueio/ ativação. Enquanto isso, o Município fiscaliza o trânsito (via Transalvador), o uso do espaço urbano e a segurança sanitária (no caso de alimentos). Enfim, o delivery ainda está em uma fase de "tolerância regulatória com ajustes pontuais".

A fim de evitar mal-entendido, a ementa da presente propositura, em estudo, necessita do acréscimo da expressão "que operam no município por plataformas digitais" logo depois de "aos entregadores".

Chat GPT (2026) elucida que Salvador ainda não entrou na fase de "formalização do entregador", mas já entrou na fase de "organização do comportamento urbano do delivery". Isso geralmente antecede (em outras cidades): criação de cadastro municipal, exigência de identificação padronizada, zonas específicas de entrega.

Além de tudo, Chat GPT (2026) esclarece que existem quatro motivos principais pelos quais Salvador ainda não criou cadastro de entregadores: i) natureza jurídica indefinida porque entregadores são vistos como autônomos intermediados por plataformas; ii) o município evita regulamentar diretamente algo que ainda é debatido no nível federal (trabalhista e econômico); iii) modelo nacional descentralizado, ou seja, o Brasil ainda não tem uma lei federal consolidada para entregadores de app e Municípios tendem a regular efeitos (segurança, trânsito) e não a relação de trabalho; iv) custo político e social, pois criar cadastro poderia implicar em taxas, licenças e limitação de acesso ao trabalho, podendo gerar conflito com: trabalhadores, plataformas e consumidores.

---

[1] Bing (2026) orienta que:
"A Lei Municipal nº 9.476/2019, publicada em 28 de agosto de 2019, estabelece a exigência do Alvará de Saúde ou a Autorização Especial para estabelecimentos comerciais cadastrados nos aplicativos de entrega de alimentos, perecíveis ou não, em domicílio". "A lei também exige a divulgação dos dados do estabelecimento, como endereço, CNPJ, telefone, número do Alvará de Saúde e de funcionamento, e a identificação na embalagem do fornecedor direto dos alimentos". "A lei entra em vigor na data de sua publicação e é parte do Código Municipal de Saúde da Bahia".

O Brasil ainda está em fase intermediária dentro dessa temática, mas algumas cidades já deram passos claros, tais como: São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza e Belo Horizonte.

São Paulo já possui regras urbanas para operação, identificação indireta via plataformas e fiscalização ativa; está na fronteira da formalização (a mais avançada do país).

Rio de janeiro já aprovou regras específicas para entregadores em que projetos incluem normas de segurança, pontos de entrega definidos e controle de circulação (Câmara do Rio). Está em fase de pré-cadastro (regulação comportamental forte).

> A Lei nº 10.885, de 2025, sancionada pelo Governador do Estado do Rio de Janeiro, estabelece que as bolsas de transporte (bags) utilizadas por entregadores de serviços de delivery operados por plataformas digitais no estado devem ser fornecidas exclusivamente e gratuitamente pelas plataformas contratantes, sendo vedada a comercialização por terceiros não autorizados.
> As bolsas devem atender a critérios específicos, como serem numeradas individualmente, apresentar características que garantam a conservação adequada dos alimentos e conter identificação visual da plataforma fornecedora. A vinculação da bolsa ao entregador será feita por meio do cadastro na plataforma, que deve manter um registro atualizado de todos os equipamentos entregues a cada colaborador (BING, 2026).

Fortaleza possui tendência relevante à medida que debate sobre pontos de apoio para entregadores e identificação e organização do serviço, além de receber forte pressão por formalização. Belo Horizonte tem movimento semelhante; vem avançando em termos de segurança e infraestrutura urbana para entregadores, e nela tem havido discussão sobre registro indireto.

2.2 Ajustes para pioneirismo e aumento de viabilidade do projeto

Vale salientar que apesar de Municípios não poderem impor obrigações trabalhistas diretas tampouco interferir no modelo de negócio, eles podem: i) regular o uso do espaço urbano; ii) “garantir condições mínimas de segurança e higiene no transporte”; iii) fortalecer a competência municipal vinculando ao interesse urbano a segurança alimentar, a padronização urbana e a identificação visual.

A ementa desta proposição poderia ser modificada para: “Dispõe sobre diretrizes para garantia de condições mínimas de segurança, higiene e

padronização no transporte de mercadorias por plataformas digitais de entrega no Município de Salvador, e dá outras providências."

As formas de cumprimento poderiam se dar por meio de: disponibilização direta de equipamentos; programas de incentivo, subsídio ou facilitação de acesso aos equipamentos; parcerias com estabelecimentos ou instituições; e outras medidas equivalentes que assegurem o padrão mínimo exigido.

Consequentemente, a regulamentação pelo Poder Executivo poderia estabelecer: I – parâmetros técnicos mínimos para os equipamentos; II – mecanismos de monitoramento e avaliação; III – critérios de reconhecimento de boas práticas.

2.3 Ordenamento Jurídico e Gestão de Serviços (Administração Pública)

Simultaneamente, a regulação do serviço de entrega por aplicativos insere-se na competência municipal de organizar os serviços de interesse local. Sob a ótica de Maria Paula Dallari Bucci, a política pública deve ser eficaz e garantir a proteção do elo mais vulnerável da cadeia. Ao determinar a gratuidade do fornecimento das *bags* (Art. 1º), o projeto desonera o trabalhador de um custo operacional essencial, garantindo a sustentabilidade da atividade econômica e a padronização de um serviço que utiliza o logradouro público como sua principal infraestrutura.

2.4 Segurança Viária e Fiscalização (Engenharia de Tráfego)

A identificação numérica individualizada prevista no Art. 2º, inciso I, é uma medida de alto impacto na Engenharia de Tráfego. Em cidades com alta densidade de motofretes como Salvador, a rastreabilidade visual facilitada permite uma fiscalização mais assertiva contra infrações de trânsito e manobras de risco. Isso contribui para a redução de sinistros e melhora a previsibilidade do fluxo viário, garantindo que o transporte de carga rápida não comprometa a segurança dos demais usuários das vias.

Ademais, a padronização técnica das bolsas fornecidas pelas plataformas atua como um importante item de segurança passiva. Ao garantir que o equipamento possua dimensões e sistemas de fixação ergonomicamente adequados para o transporte em motocicletas e bicicletas, o projeto previne que o uso de acessórios improvisados ou de má qualidade comprometa a

estabilidade do veículo. Tal medida reduz o risco de sinistros causados por deslocamento de carga, protegendo a integridade física do condutor e a fluidez do fluxo viário.

2.5 Equipamento Urbano Móvel e Acessibilidade (Urbanismo / Design para Mobilidade)

A bolsa de transporte deve ser compreendida como um "equipamento urbano móvel". O rigor técnico exigido no Art. 2º, inciso II (isolamento térmico e vedação), dialoga com a postura municipal e a higiene pública. Um design adequado evita o derramamento de resíduos ou líquidos nas vias, preservando a limpeza urbana e garantindo que o fluxo desses profissionais no espaço público ocorra com ordem e higiene, sem criar barreiras sanitárias ou visuais negativas no mobiliário da cidade.

Sob a ótica do ordenamento visual urbano, a padronização prevista no Art. 2º, inciso III, contribui para a redução da poluição visual e para a melhor identificação dos serviços que operam no logradouro público. Em uma cidade com o perfil turístico e o patrimônio histórico de Salvador, a organização estética da frota de serviços de entrega é um elemento de postura municipal que qualifica a paisagem urbana, facilitando a convivência harmônica entre o mobiliário da cidade e os equipamentos móveis de logística.

3. ANÁLISE COMPARADA E ESTRATÉGIA (Assessoria Executiva)

Como estratégia de governança, este estudo destaca a correlação com a Lei nº 10.885/2025 do Rio de Janeiro. A proibição da comercialização por terceiros (Art. 1º do PLE) ataca diretamente o mercado paralelo de equipamentos que facilita a atuação de "falsos entregadores". Esta é uma medida de Cidades Inteligentes, onde a regulação digital se traduz em controle territorial e proteção da marca e do serviço prestado em Salvador.

Destaque-se, ainda, que a proibição da externalização de custos (garantindo a gratuidade ao entregador) observa o Princípio da Responsabilidade Compartilhada. Uma vez que as plataformas digitais utilizam a malha viária e o espaço público como base fundamental do seu modelo de

negócio, é imperativo que assumam o ônus do fornecimento de equipamentos que garantam a segurança e a higiene do serviço, evitando que eventuais falhas operacionais decorrentes de equipamentos precários sobrecarreguem o sistema de saúde pública municipal.

4. FUNDAMENTAÇÃO EM SEGURANÇA PÚBLICA (Constituição Federal)

O presente projeto de lei encontra forte amparo nos princípios da Segurança Pública estabelecidos na Constituição Federal de 1988, e no que está relacionado com direitos sociais:

- Art. 144, caput: Estabelece que a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, sendo exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio. A numeração obrigatória das *bags* é um exercício dessa responsabilidade compartilhada, fornecendo ferramentas de identificação que auxiliam as forças de segurança.
- Art. 144, § 8º: Faculta aos Municípios a constituição de guardas municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações. A regulação proposta permite que os agentes municipais exerçam um controle administrativo mais eficiente sobre o serviço de delivery, prevenindo a prática de crimes por indivíduos que se utilizam de equipamentos descaracterizados para burlar a vigilância pública.
- Art. 6º (Direitos Sociais): O Artigo 6º da Constituição inclui explicitamente a segurança como um Direito Social. Ele abre o Capítulo II (Dos Direitos Sociais) afirmando que *"são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados..."*

5. CONSONÂNCIA COM A AGENDA 2030 DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU)

Por fim, ressalta-se que o PLE nº 299/2025 coloca o Município de Salvador em estrita consonância com a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU). Inclusive, ao promover o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), a proposição assegura que a inovação tecnológica no transporte de mercadorias seja acompanhada de inclusão social, segurança pública e resiliência urbana.

6. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Foi analisado o impacto do PLE 299/2025 no sistema viário, na segurança viária e na postura municipal, considerando que “a identificação numérica individualizada das bolsas [...] facilita a fiscalização e a rastreabilidade de condutores”.

Houve recomendação de ajuste na ementa para incluir a expressão “que operam no município por plataformas digitais”, garantindo precisão jurídica e evitando interpretações equivocadas.

Foram mapeadas experiências de outras cidades (São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza, Belo Horizonte) para identificar boas práticas e estágios de formalização dos entregadores.

Houve apresentação de justificativa para a ausência de cadastro municipal de entregadores em Salvador, destacando fatores jurídicos, econômicos e sociais que dificultam essa formalização.

Foi proposta reformulação da ementa para enfatizar diretrizes de segurança, higiene e padronização no transporte de mercadorias por plataformas digitais.

Foram sugeridas alternativas de cumprimento às plataformas: fornecimento direto das bags, subsídios, programas de incentivo ou parcerias institucionais. Também foram indicados parâmetros para futura regulamentação das bags, como padrões técnicos mínimos, mecanismos de monitoramento e critérios de boas práticas.

Neste estudo técnico ocorreu fundamentação da proposta na competência municipal, reforçando que a gratuidade das bags desonera o

trabalhador e padroniza o serviço. Houve evidenciação de benefícios à segurança viária, destacando que a padronização reduz sinistros e melhora a fiscalização.

Outrossim, as bags foram enquadradas como equipamento urbano móvel, reforçando impactos positivos na higiene e na paisagem urbana.

Por fim, o projeto de lei foi relacionado com a segurança pública, citando o Art. 144 da Constituição e a prevenção de crimes por falsos entregadores, e foi alinhado ao ODS 11 da Agenda 2030, fortalecendo a sustentabilidade urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, [2026]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 17 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]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

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

RIO DE JANEIRO (Estado). **Lei nº 10.885, de 2025**. Dispõe sobre a obrigatoriedade de fornecimento gratuito de bolsas de transporte (bags) por plataformas de delivery e dá outras providências. Rio de Janeiro: Assembleia Legislativa, 2025.

SALVADOR (Município). **Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador**. Salvador: CMS, 2024.

UNITED NATIONS. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Nações Unidas Brasil, 2023. Disponível em: https://brasil.un.org/pt-br/sdgs. Acesso em: 17 mar. 2026.

OUTROS.