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

“A APLICAÇÃO PRIORITÁRIA DO DISPOSITIVO DE TRAVAMENTO DE RODAS (TRANCA-RODAS) COMO MEDIDA ADMINISTRATIVA PARA OS VEÍCULOS ESTACIONADOS EM LOCAL PROIBIDO NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador JORGE ARAÚJO

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. 300/2025

ABRIL/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 300/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O Projeto de Lei nº 300/2025 propõe a aplicação prioritária do dispositivo de travamento de rodas ("tranca-rodas") como medida administrativa para veículos em estacionamento irregular em Salvador. A análise técnica pela Comissão Permanente dentro da temática Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais fundamenta-se no Artigo 68, inciso IV, alíneas "b" e "g" do Regimento Interno da CMS, que tratam de sistema viário, trânsito e segurança viária.

2. DESENVOLVIMENTO

Exordialmente, o estacionamento irregular é um desafio global. Cidades como Londres, Nova Iorque e diversas capitais europeias utilizam o "tranca-rodas" com sucesso. No Brasil, cidades com centros históricos densos encontram nesta medida uma forma de garantir a mobilidade sem sobrecarregar o sistema de remoção física.

2.1 DEFINIÇÕES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

O Código de Polícia Administrativa de Salvador, ou seja, a Lei Municipal nº 5.503/1999, define medida administrativa como o ato de poder de polícia destinado a prevenir, cessar ou corrigir atividades que infrinjam as normas municipais de ordem pública, segurança e estética.

Quanto ao regulamento da Transalvador, a Transalvador segue o conceito do art. 269 do C.T.B., que trata medidas administrativas tais como a remoção ou o travamento, como atos complementares às penalidades, com o objetivo de restaurar a ordem viária imediatamente.

Em relação à diferença entre ambos os conceitos, enquanto o Código Municipal tem um caráter mais amplo abrangendo postura, silêncio e ordem urbana, o conceito de trânsito é estritamente operacional e focado na desobstrução da via.

2.2 ESTACIONAMENTO EM LOCAL PROIBIDO: IMPACTOS E RECORRÊNCIA

De acordo com o Art. 181 do CTB, “local proibido” é todo aquele onde o estacionamento prejudica a visibilidade (esquinas), a segurança (faixas de pedestres, ciclovias), a fluidez (pistas de rolamento) ou a acessibilidade (guias rebaixadas).

Os impactos negativos deste tipo de infração são: o estrangulamento de vias, aumentando o tempo de viagem do transporte público; riscos de atropelamento ao forçar pedestres a caminhar na pista; e comprometimento da segurança viária.

No que se refere à recorrência, pesquisas indicam que o estacionamento irregular é uma das infrações mais cometidas no mundo. Em cidades densas como Salvador, a procura por vagas e a falta de consciência geram picos de irregularidade em centros comerciais e áreas de lazer, sendo um dos maiores desafios da gestão urbana moderna.

2.3 A REMOÇÃO POR GUINCHO: PENALIDADE E REALIDADE

- Tipo de Medida: A remoção é uma medida administrativa, não é uma penalidade em si, embora gere custos.
- Custos: Para o Município, manter uma frota de guinchos e pátios é oneroso e logisticamente complexo. Para o motorista, a remoção gera o custo do guincho, das diárias de pátio e o transtorno de deslocamento para reaver o bem.
- Benefício da Não-Remoção: O "tranca-rodas" beneficia o condutor por evitar o risco de danos ao veículo durante o içamento e elimina a necessidade de deslocamento até pátios distantes, permitindo a regularização no próprio local.

2.4 VISÃO DO URBANISMO E SEGURANÇA VIÁRIOS

Estudos acadêmicos em urbanismo - como os de Jan Gehl e as diretrizes do ITDP - reforçam que o "direito de ir e vir" do pedestre é soberano. A preservação da segurança viária não é apenas uma escolha técnica, mas uma obrigação legal.

Na Legislação Federal, o art. 1º, §5º, do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece que os órgãos de trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

2.5 ANÁLISE DO ARTIGO 3º DO PROJETO DE LEI

Os procedimentos descritos no Art. 3º (aplicar o dispositivo, lavrar o auto e colar o aviso) são altamente louváveis. Eles conferem transparência ao ato administrativo e demonstram uma gestão humanizada. Ao priorizar o travamento ao invés da remoção, o agente de trânsito age com proporcionalidade, punindo a infração sem causar um ônus logístico excessivo ao cidadão e à cidade.

2.6 REGULAMENTAÇÃO E VIGÊNCIA

A competência para regulamentar o assunto dessa proposição legislativa é da Transalvador, enquanto autarquia executiva de trânsito vinculada à Prefeitura Municipal de Salvador (PMS).

Sobre a regulamentação, Gemini (2026) considera o prazo de 60 dias "desafiador". "Definir a logística de compra dos dispositivos, estabelecer os "casos de exceção[1]" e capacitar a tropa" exigem "um cronograma rígido". "Noventa dias seria um prazo mais exequível".

No tocante à vigência imediata, Gemini (2026) elucida que "não tem cabimento técnico" uma vez que "uma lei que altera a operação de rua precisa de um período de *vacatio legis"* de, pelo menos 60 a 90 dias, "para que a administração se prepare e o cidadão seja educado sobre a nova medida".

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico realizou pesquisa comparativa sobre o uso da tranca-rodas em cidades brasileiras e internacionais, bem como examinou definições legais no Código de Polícia Administrativa Soteropolitano e no Código de Trânsito Brasileiro.

Foram avaliados impactos do estacionamento irregular, além de custos e limitações da remoção por guincho.

[1] Um exemplo de caso de exceção é que os veículos que obstruem hospitais ainda precisarão de guincho

Também foram analisados fundamentos de urbanismo e segurança viária, e foi examinado o Art. 3º do projeto legislativo.

Por fim, prazos de regulamentação foram discutidos assim como foram identificadas exceções operacionais, e referências normativas e técnicas, consolidadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997.

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

SALVADOR (Município). Lei nº 5.503, de 18 de fevereiro de 1999. Código de Polícia Administrativa do Município de Salvador. Salvador: DOM, 1999.

ITDP Brasil. Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: ITDP, 2018.

OUTROS.