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

“A REALIZAÇÃO DE CAMPANHA PERMANENTE DE CONSCIENTIZAÇÃO DOS MOTORISTAS SOBRE A FAIXA AZUL (VIA EXCLUSIVA PARA MOTOCICLETAS) NO MUNICÍPIO DE SALVADOR COM O OBJETIVO DE REDUZIR ACIDENTES, PROMOVER SEGURANÇA VIÁRIA E ORIENTAR MOTORISTAS E MOTOCICLISTAS QUANTO AO CORRETO USO DA VIA E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”.
Autor: vereador RANDERSON LEAL

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. 431/2025

JUNHO/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 431/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 431/2025, de autoria do vereador Randerson Leal, que dispõe sobre a realização de Campanha Permanente de Conscientização dos Motoristas sobre a Faixa Azul no Município de Salvador.

A análise técnica desenvolvida no âmbito da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) encontra amparo legal e regimental no Artigo 68, inciso IV, alíneas "b" (ordenamento do sistema viário e segurança) e "g" (educação, segurança e sinalização do trânsito) do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador.

A propositura insere-se estritamente nas competências deste colegiado, pois versa sobre diretrizes de circulação, sinalização viária e políticas públicas de educação para a preservação de vidas no trânsito soteropolitano.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 FUNDAMENTAÇÃO CONSTITUCIONAL E INTERESSE LOCAL

A segurança viária e a proteção aos motociclistas — que figuram entre os usuários mais vulneráveis do sistema de mobilidade — encontram sólida base na Constituição Federal de 1988. Com fundamento nos seguintes dispositivos constitucionais: 'caput' do artigo 5º, artigo 6º, § 10 do artigo 144, e os incisos I e II do artigo 30.

O artigo 5º (*caput)* tutela o direito inviolável à vida e à segurança, princípios que fundamentam qualquer política pública voltada à redução de sinistros viários.

O artigo 6º define a saúde e a segurança como direitos sociais fundamentais de todo cidadão.

O artigo 144 (§ 10) inclui a segurança viária como dever do Estado e direito de todos, competindo aos Municípios a sua estruturação para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

O artigo 30 (incisos I e II) estabelece a competência dos Municípios para legislar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal no que couber.

2.2 COMPETÊNCIA INSTITUCIONAL E CAUSAS DE CONFLITOS NO TRÂNSITO

Além do que está previsto no inciso XV do artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), seu artigo 74 determina que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.

A execução, o planejamento e a coordenação de programas de educação e conscientização de trânsito no âmbito municipal são de competência do órgão executivo de trânsito municipal — no caso de Salvador, a Superintendência de Trânsito de Salvador – TRANSALVADOR.

Estudos científicos catalogados em bases acadêmicas demonstram que: i) as principais causas de acidentes e conflitos entre veículos nas vias urbanas decorrem do fator comportamental (como o desrespeito à distância de segurança lateral e frontal) bem como do fenômeno do "corredor viário"; ii) o tráfego de ciclomotores nos pontos cegos dos automóveis gera pontos de conflito agudos durante as mudanças de faixa; iii) a Faixa Azul atua justamente na organização desse espaço dinâmico, segregando psicologicamente ou fisicamente o fluxo para reduzir a imprevisibilidade do tráfego.

2.2.1 Causas de Acidentes e Conflitos no Trânsito (Evidências Acadêmicas)

Imprudência, desrespeito à distância de segurança lateral e frontal, e a mudança brusca de faixa por automóveis sem o uso de luzes indicadoras (setas) fazem parte do fator humano (comportamental).

O fenômeno do "corredor viário" diz respeito aos conflitos agudos gerados pela diferença de velocidade e massa entre automóveis e ciclomotores

trafegando no espaço dinâmico e invisível (pontos cegos) entre as faixas de rolamento.

A geometria viária inadequada refere-se às falhas de sinalização vertical e horizontal que não delimitam com clareza o espaço seguro de circulação de cada modal.

2.3 ENQUADRAMENTO TÉCNICO DA "FAIXA AZUL" NA LEGISLAÇÃO FEDERAL E NACIONAL

Diferente das faixas de ônibus, a "Faixa Azul" para motocicletas não é uma via exclusiva no sentido estrito da palavra, mas sim um espaço preferencial de segurança. Logo, “Faixa Azul” é “faixa preferencial de circulação, em caráter de sinalização experimental, voltada à circulação de motocicletas”.

2.3.1 No CONTRAN

O Conselho Nacional de Trânsito atua por meio de Projetos Experimentais de Sinalização (Art. 80, § 2º do CTB). A sinalização da Faixa Azul foi autorizada de forma pioneira e experimental pelo CONTRAN para testar a sua eficácia em grandes metrópoles, necessitando de autorização prévia do órgão máximo federal caso fuja dos padrões do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (MBST).

2.3.2 Na ABNT

Normas técnicas da ABNT aplicáveis à sinalização horizontal viária, como a NBR 7396 e normas correlatas de materiais e desempenho auxiliam na padronização dos materiais utilizados na demarcação viária.

2.3.3 No CTB

Não há, originalmente, o termo "Faixa Azul" no Código. A circulação de motos em corredores é tolerada desde que em velocidade compatível. O CTB permite no seu Artigo 21 que os órgãos de trânsito criem áreas de circulação especial.

2.4 REDUÇÃO DE SINISTROS E CONFLITOS

2.4.1 Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito

O PNATRAN - instituído pela Resolução CONTRAN nº 870/2021, baseia-se no princípio dos "Sistemas Seguros", que reconhece que os seres humanos cometem erros e que a infraestrutura urbana deve ser desenhada para perdoar esses erros e evitar mortes. O plano incentiva explicitamente o redesenho viário e a separação de modais conflitantes para proteger os usuários vulneráveis (motociclistas).

2.4.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

A PNMU, isto é, a Lei Nacional nº 12.587/2012 preconiza como diretrizes a priorização dos modos de transporte não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo, além da segurança nos deslocamentos das pessoas, chancelando intervenções que organizem os modais nas vias saturadas.

2.5 MEIOS DE EXECUÇÃO DA CAMPANHA

O Artigo 3º da presente propositura traz os meios de execução da campanha (divulgação midiática e instalação de placas).

2.5.1 Previsão de Meios de Comunicação

Os meios de comunicação institucional e os canais de publicidade oficial do município encontram amparo na Lei Municipal de Organização Administrativa do Poder Executivo (que rege a Secretaria de Comunicação - SECOM) e na própria Lei Orgânica do Município, que define os parâmetros constitucionais de publicidade oficial (Art. 37, § 1º da CF/88) para fins educativos e de orientação social.

2.5.2 Existência de Sinalização sobre Faixa Azul (Vertical e Horizontal)

Já existem padrões específicos aprovados nas experiências autorizadas pelo CONTRAN: sinalização horizontal e sinalização vertical.

A primeira consiste em demarcações azuis no pavimento dispostas no espaço entre as faixas de rolamento tradicionais, acompanhadas de pictogramas de motocicletas.

A segunda consiste em placas de regulamentação e advertência especiais instaladas ao longo da via informando aos motoristas de automóveis sobre a linha de circulação preferencial de motociclistas e a necessidade de atenção redobrada nas mudanças de faixa.

2.5.3 Governança

O Artigo 4º do projeto de lei - que faculta a celebração de convênios e parcerias com o setor privado e ONGs, é uma excelente ferramenta de Assessoria Executiva, permitindo que o município amplie o alcance da campanha sem onerar excessivamente as dotações orçamentárias próprias previstas no Artigo 5º.

2.6 BENCHMARKING: CIDADES COM EXPERIÊNCIAS CONSOLIDADAS

Kuala Lumpur (Malásia) e Taipé (Taiwan), no exterior, são frequentemente citadas em estudos internacionais sobre segregação ou tratamento preferencial para motocicletas.

Londres (Reino Unido) adota campanhas permanentes para detecção de motociclistas em corredores (*"Think!" Campaign*).

No Brasil (Legislação e Prática), São Paulo (SP) é o maior caso de sucesso e pioneirismo no Brasil. A prefeitura implementou a Faixa Azul em avenidas críticas (como a Av. 23 de Maio e a Av. Bandeirantes) sob o carimbo experimental do CONTRAN. Os resultados oficiais apontaram ausência de óbitos em trechos sinalizados específicos e redução de sinistros, o que levou à expansão do projeto. Há discussões e iniciativas em outros centros urbanos.

2.7 REGULAMENTAÇÃO E VIGÊNCIA DENTRO DO PROJETO

Artigo 6º da propositura legislativa em estudo concede até 60 dias para o Poder Executivo regulamentar a lei, enquanto o Artigo 7º estipula vigência imediata na data de sua publicação.

Para que a norma possua plena eficácia operacional e técnica - permitindo que a Transalvador e a SECOM desenhem as peças publicitárias e obtenham as autorizações necessárias perante o CONTRAN para a sinalização física (Art. 3º, II) —, este estudo opina pela aprovação da matéria, com a recomendação de uma Emenda de Redação no Artigo 7º, alterando a cláusula de vigência para: *"Esta Lei entra em vigor após 60 (sessenta) dias de sua publicação oficial"*, harmonizando-a com o prazo de regulamentação.

Por fim, como a instalação das placas e pinturas horizontais exige que a Transalvador verifique a conformidade com as autorizações experimentais do CONTRAN, vale sugerir o alinhamento da vigência para 60 dias a fim de garantir a segurança administrativa indispensável para o sucesso da lei.

2.7.1 Como funciona a Verificação de Conformidade junto ao CONTRAN

A "Faixa Azul" não é uma sinalização padrão que a prefeitura pode simplesmente desenhar na rua quando bem entender; ela é considerada uma sinalização experimental.

O processo funciona sob regras estritas do Conselho Nacional de Trânsito. O Artigo 80, § 2º do CTB proíbe expressamente a utilização de qualquer sinalização que não seja a prevista no código, *a menos que seja em caráter experimental* e expressamente autorizada pelo CONTRAN.

É necessário haver solicitação do Município. A Transalvador precisa enviar um projeto técnico robusto ao CONTRAN demonstrando a geometria da via, o fluxo de motos, o tipo de tinta (padrão ABNT) e os KPIs (indicadores) de acidentes.

Haverá Portaria de Autorização do CONTRAN. Ele analisa e publica uma Portaria específica autorizando aquele município, naquela avenida específica, a

testar a faixa por um período (geralmente 1 ou 2 anos), exigindo relatórios periódicos de sinistros.

Com relação ao desenho das Campanhas previsto no art. 3º do PLE, a Transalvador e a SECOM não podem criar anúncios institucionais ou placas de trânsito com formatos e dizeres livres. Tudo precisa seguir o padrão visual aprovado nessa autorização federal.

2.7.2 Conflito puramente de técnica legislativa (segurança administrativa)

Se a lei entra em vigor imediatamente, a prefeitura passa a ter a obrigação legal de realizar a campanha e instalar as placas no dia seguinte. Contudo, se a Transalvador instalar sinalização ou placas sem que a portaria experimental do CONTRAN para Salvador esteja vigente e publicada no Diário Oficial da União, o município estará cometendo uma ilegalidade de trânsito.

Prorrogar a vigência para 60 dias (casando com o prazo de regulamentação) serve apenas como um "escudo" para o prefeito e para a Transalvador, dando o tempo mínimo para que os atos administrativos federais e locais estejam alinhados.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico verificou a pertinência temática da proposta dentro das competências da Comissão, especialmente no que se refere à segurança viária, educação para o trânsito e ordenamento do sistema viário.

Realizou pesquisa constitucional para identificar os fundamentos jurídicos que legitimam a criação de campanhas permanentes de conscientização.

Examinou a competência institucional da Transalvador para confirmar que a execução da campanha se enquadra nas atribuições do órgão municipal de trânsito.

Efetuou levantamento técnico sobre a Faixa Azul, incluindo sua natureza jurídica, o enquadramento no CTB, a autorização experimental do CONTRAN e as normas da ABNT aplicáveis à sinalização horizontal.

O estudo incorporou ainda pesquisas acadêmicas sobre causas de sinistros envolvendo motociclistas, analisando fatores comportamentais, pontos cegos e conflitos de tráfego.

Também foram avaliadas políticas nacionais, como o PNATRAN e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de benchmarking nacional e internacional.

Por fim, foram examinados os prazos de regulamentação e vigência, sugerindo ajustes para garantir segurança administrativa. Ademais, o estudo consolida referências normativas, técnicas e científicas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, 1997.

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.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução nº 870, de 13 de setembro de 2021**. Dispõe sobre a aprovação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRAN). Brasília, DF: CONTRAN, 2021.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução nº 973, de 18 de julho de 2022**. Institui o Regulamento de Sinalização Experimental de Trânsito. Brasília, DF: CONTRAN, 2022.

MENEZES, T. S.; SILVA, J. A. **A Segurança dos Motociclistas e o Impacto do Espaço Segregado em Vias Urbanas**. *Revista Brasileira de Engenharia de Tráfego e Mobilidade*, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 77-91, 2024.

SÃO PAULO (Município). Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito. **Relatório Técnico de Avaliação de Segurança Viária: Projeto Piloto Faixa Azul**. São Paulo: CET, 2023.

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