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

“A CRIAÇÃO DE POSTOS DE APOIO AOS MOTO-TAXISTAS NO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO DE SALVADOR 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. 501/2025

MAIO/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 501/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico tem por objeto a análise do Projeto de Lei nº 501/2025, que institui a criação de Postos de Apoio aos Mototaxistas no Município de Salvador. A análise técnica desenvolvida pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) encontra amparo legal e regimental no Artigo 68, inciso IV, alíneas "a", "b" e "g" do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador.

Conforme o diploma regimental, compete a esta Comissão manifestar-se sobre matérias que envolvam o sistema municipal de transportes, o ordenamento do sistema viário e a prestação de serviços públicos de interesse coletivo. A propositura em tela enquadra-se perfeitamente nessas atribuições, uma vez que busca disciplinar a infraestrutura de apoio a um modal de transporte complementar essencial à mobilidade urbana soteropolitana.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 FUNDAMENTAÇÃO CONSTITUCIONAL E BEM-ESTAR COLETIVO

2.1.1 Disposições Constitucionais e LOM

A proposta encontra sólido arrimo na Constituição Federal (Art. 6º), que elenca a segurança e o lazer como direitos sociais, e na Constituição do Estado da Bahia (Art. 235), que estabelece que a política urbana deve assegurar o bem-estar dos habitantes. No plano local, a Lei Orgânica do Município de Salvador (LOM) confere à municipalidade a competência para ordenar os serviços de interesse local e garantir a proteção da saúde pública e do conforto coletivo.

2.1.2 Estrutura e Localização (Art. 2º e 3º)

O projeto humaniza a categoria ao prever estruturas mínimas de dignidade (água potável, banheiros e descanso). A escolha das áreas de grande movimentação (Art. 3º), como estações de metrô e polos hospitalares, é uma

decisão acertada de Urbanismo, integrando o serviço de mototáxi aos eixos de transbordo e facilitando a intermodalidade.

Como o projeto prevê a instalação de postos em áreas de grande circulação, vale a pena mencionar que a regulamentação deve observar as diretrizes de padronização de mobiliário urbano de Salvador. Afinal, isso garante que os postos, mesmo sendo mantidos pela iniciativa privada, mantenham a harmonia estética da cidade e respeitem as normas de acessibilidade (NBR 9050), evitando que as estruturas se tornem "poluição visual" em áreas históricas ou turísticas.

Enfim, a localização estratégica destes postos junto aos eixos de transporte de alta capacidade (Metrô/BRT) favorece a integração intermodal, permitindo que a micromobilidade cumpra o seu papel de alimentadora do sistema principal, conforme preconizado pelo PlanMob Salvador.

2.2 GESTÃO, PARCERIAS E FISCALIZAÇÃO

2.2.1 Parcerias Público-Privadas e Legislação Federal

O Artigo 4º, que permite a celebração de parcerias com a iniciativa privada, está em plena consonância com a Lei Federal de Concessões e Permissões (Lei nº 8.987/1995), a Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) e as diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Esse modelo permite que a SEMOB firme parcerias – a exemplo de exploração publicitária, para manutenção e custeio das estruturas, desonerando o erário municipal.

2.2.2 Poder de Polícia Administrativa

A fiscalização do funcionamento e da correta utilização do solo público pelos referidos postos será exercida nos moldes do Código de Polícia Administrativa de Salvador (Lei nº 5.503/1999), garantindo que o interesse público e a higiene das instalações sejam preservados.

Além disso, importante sugerir que a fiscalização da SEMOB possa ser auxiliada por denúncias dos próprios utentes e profissionais; pois, isso reforça o controle social e a manutenção contínua dos postos sem sobrecarregar apenas os agentes de campo.

2.3 ANÁLISE DE VIGÊNCIA E PARECERES DAS COMISSÕES

Com relação à vigência, mencionada nos artigos 5º e 6º do projeto de lei em estudo, é louvável a previsão de 180 dias no Art. 5º para a implantação dos primeiros postos. Embora a lei entre em vigor na data da publicação, esse prazo operacional é um exemplo de responsabilidade administrativa, permitindo o planejamento logístico e licitatório necessário.

Quanto ao posicionamento da CCJ e Finanças, este estudo corrobora o parecer favorável da CCJ, que não encontrou óbices de juridicidade. No tocante à Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, ressalta-se que a cláusula de parcerias com a iniciativa privada (Art. 4º) atua como medida saneadora de possíveis impactos orçamentários negativos, conferindo viabilidade financeira à propositura.

Finalmente, a regulamentação através de parcerias com a iniciativa privada deve prever contrapartidas claras (como a exploração de espaços publicitários), garantindo que o equilíbrio econômico-financeiro do contrato permita a manutenção contínua das instalações sem dependência exclusiva de recursos diretos do Tesouro Municipal.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico realizou pesquisa constitucional, examinando dispositivos da Constituição Federal, da Constituição da Bahia e da Lei Orgânica do Município para fundamentar a competência municipal na organização dos serviços de mototáxi.

Também foram analisados os artigos do projeto referentes à estrutura dos postos, sua localização e integração urbanística.

Outra ação importante foi o estudo das possibilidades de parcerias público-privadas, com base nas Leis nº 8.987/1995, 14.133/2021 e 12.587/2012, avaliando a viabilidade financeira da proposta.

Além de apresentar sugestões, o trabalho também examinou o Código de Polícia Administrativa para definir parâmetros de fiscalização.

Por fim, foram avaliados prazos de vigência, impactos administrativos e pareceres das demais comissões, consolidando referências normativas e urbanísticas para embasar a conclusão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.
2. 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.
3. BRASIL. **Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021**. Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Brasília, DF: Presidência da República, 2021.
4. SALVADOR (Município). **Lei nº 5.503, de 18 de fevereiro de 1999**. Institui o Código de Polícia Administrativa do Município de Salvador. Salvador: DOM, 1999.
5. SALVADOR (Município). **Lei nº 9.149, de 2016**. Dispõe sobre a regulamentação do serviço de transporte individual de passageiros por motofrete e mototáxi. Salvador: DOM, 2016.
6. SALVADOR (Município). **Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador**. Salvador: CMS, 2026.
7. OUTROS.