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

“INSTITUIÇÃO DO PROGRAMA TRANSPORTE NOTURNO SEGURO NO MUNICÍPIO DE SALVADOR E OUTRAS PROVIDÊNCIAS”
Autor: vereador BECA

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. 515/2025

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 515/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O presente Estudo Técnico analisa o Projeto de Lei nº 515/2025, que institui o Programa Transporte Noturno Seguro no Município de Salvador.

Esta análise técnica no âmbito da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais (CTTSPM) encontra amparo legal e regimental no inciso IV do artigo 68 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Salvador, nas alíneas que dispõem sobre: i) circulação, tráfego e estacionamento; ii) educação e segurança do trânsito; iii) fiscalização e controle de serviços públicos.

A matéria enquadra-se estritamente nas atribuições técnico-regimentais deste colegiado por versar sobre o planejamento da infraestrutura de apoio aos transportes e a formulação de diretrizes de segurança urbana preventiva na malha municipal.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 ANÁLISE LEGAL E COMPETÊNCIAS FEDERATIVAS

2.1.1 Segurança Pública na Constituição Federal e na Constituição da Bahia

A segurança pública é estabelecida como um dever do Estado, direito e responsabilidade de todos.

A proposta em tela aborda uma sensível e necessária interface entre a mobilidade urbana e a proteção social dos cidadãos no período noturno.

Sob o prisma do Artigo 144 da Constituição Federal e do Artigo 147 da Constituição do Estado da Bahia, a segurança pública ostensiva e a atividade de polícia judiciária são competências prioritárias e obrigações do Estado (ente federativo estadual), executadas por meio das Polícias Militar e Civil.

No art. 144 da Constituição Federal do Brasil, consta que a segurança pública ostensiva e a polícia judiciária são competências prioritárias dos Estados-Membros (através das Polícias Militar e Civil). Ao Município, o § 8º faculta a criação de Guardas Municipais destinadas à proteção de seus bens, serviços e instalações.

O art. 147 da Constituição do Estado da Bahia segue a mesma simetria, vinculando a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas ao aparato de segurança estadual.

No entanto, o urbanismo moderno e as cartas magnas reconhecem que o Município atua de forma preventiva na segurança por meio do ordenamento do solo urbano cuidando da iluminação, da poda e do transporte. O Município atua como agente fundamental na prevenção primária da violência por meio do ordenamento do solo urbano.

O projeto legislativo fundamenta-se legitimamente na competência municipal para intervir nos fatores ambientais que geram vulnerabilidade viária e social, promovendo segurança preventiva por meio de serviços públicos de sua alçada.

2.1.2 Divisão dos Modais

O Artigo 2º, inciso I do PLE propõe a ampliação de linhas de ônibus e metrô. Todavia, no tocante às linhas de ônibus e o sistema de metrô, há uma importante distinção de competência administrativa.

Conforme o Artigo 30, inciso V da CF/88, o transporte coletivo municipal é serviço público de interesse local, competindo estritamente ao Município de Salvador organizá-lo e prestá-lo, diretamente ou por concessão.

O Metrô de Salvador e Lauro de Freitas é uma concessão de âmbito estadual, gerida pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (SEDUR) e operada pela CCR Metrô Bahia.

O Município não possui competência legal ou contratual para determinar a ampliação de horários ou alteração de rotas do metrô.

Diante disso, para preservar a harmonia federativa e a precisão técnica, entende-se que a inclusão do modal metroviário na norma municipal funciona como uma diretriz programática de articulação, cuja aplicabilidade prática dependerá da futura celebração de convênios específicos e pactuação bilateral entre o Município de Salvador e o Governo do Estado da Bahia.

2.2 INFRAESTRUTURA, CUSTEIO E GESTÃO TECNOLÓGICA DOS PONTOS DE PARADA

2.2.1. Quem providencia e realiza o levantamento das Paradas Iluminadas?

A qualificação dos abrigos de ônibus – prevista no inciso III do artigo 2º do Projeto de Lei em estudo - configura elemento central para a eficácia do programa.

Em Salvador, o levantamento de necessidades e a instalação de abrigos competem à SEMOB, executados rotineiramente por meio de concessões de mobiliário urbano.

O levantamento técnico de carências e necessidades de novos pontos iluminados compete à Diretoria de Transportes da SEMOB, frequentemente subsidiada por dados e demandas em articulação com o órgão municipal responsável pela iluminação pública.

A literatura acadêmica registra estudos sobre a relação entre iluminação pública e percepção de segurança, a exemplo de dissertação de mestrado disponível na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Universidade Nove de Julho (UNINOVE) no endereço eletrônico TEDE: O Papel dos municípios brasileiros na gestão da segurança pública – estudo de caso sobre a iluminação pública no município de Guarulhos e seus efeitos na sensação de segurança e na incidência de furtos, furto e roubo de veículos em via pública e no período noturno.

2.2.2 Custeio e Manutenção de Câmeras e Botões de Emergência

Para a viabilização das câmeras de monitoramento e dos botões de emergência, o desenho de gestão administrativa indica custeio de instalação e competência de manutenção.

O custeio de instalação pode ser absorvido pelas próprias concessionárias de mobiliário urbano como contrapartida de exploração publicitária (outorga), ou por meio de investimentos diretos do Município previstos no plano de modernização tecnológica do CCO. Contudo, recomenda-se atenuar o impacto direto nas finanças municipais mediante a utilização prioritária de contrapartidas contratuais e parcerias institucionais.

Quanto à competência de manutenção, a manutenção física e operacional das câmeras e botões deve ser vinculada contratualmente à empresa responsável pelo mobiliário ou ao órgão municipal responsável pela gestão tecnológica e integração dos sistemas, devendo os sinais tecnológicos e imagens ser integrados e centralizados no Centro de Controle Operacional

(CCO) do Município, assegurando o acionamento célere das forças de segurança competentes.

2.3 CAPACITAÇÃO INSTITUCIONAL E ESTRUTURAÇÃO DE CADASTROS SOCIAIS

2.3.1 Treinamento e Agentes de Segurança

O treinamento previsto no inciso IV do Artigo 2º exige natureza intersetorial. A coordenação pedagógica das capacitações voltadas a motoristas e prepostos deve ser liderada pela SEMOB em articulação com as áreas técnicas de trânsito.

As capacitações poderão ser ministradas por instrutores especializados em direitos humanos, mediação de conflitos e segurança pública das academias da Guarda Civil Municipal (GCM) e da Polícia Militar.

Os agentes de segurança mencionados englobam, na esfera municipal, o corpo operacional da Guarda Civil Municipal (GCM) além de vigilantes patrimoniais das estações e, de forma externa e integrada, os quadros da Polícia Militar da Bahia (PMBA).

2.3.2 Base de Dados de Trabalhadores Noturnos

Concernente à tarifa social, o Município não possui uma base preexistente restrita a trabalhadores noturnos. Portanto, a regulamentação poderá atribuir à Secretaria de Promoção Social, Combate à Pobreza, Esportes e Lazer (SEMPRE) a estruturação e gestão desse cadastro a partir do cruzamento de dados do Cadastro Único (CadÚnico) e parcerias com sindicatos de setores com forte atividade na madrugada (como vigilantes, profissionais de saúde, hotelaria e gastronomia), viabilizando a emissão de credenciais específicas de bilhetagem eletrônica.

2.3.3 Regulamentação Federal da Guarda Civil Municipal

A regulamentação federal — consubstanciada na Lei Federal nº 13.022/2014 (Estatuto Geral das Guardas Municipais) e autorizada pelo Supremo Tribunal Federal (STF) no julgamento da ADPF 995 — confere às Guardas Civis Municipais natureza de órgão de segurança pública, permitindo plenamente a atuação preventiva e comunitária em articulação com os demais

órgãos de trânsito e segurança. O Artigo 3º do PLE, portanto, mostra-se compatível com o ordenamento federal ao prever a atuação integrada da GCM com a SEMOB e a SSP/BA.

2.4 ANÁLISE DE GESTÃO ADMINISTRATIVA E TÉCNICA LEGISLATIVA

2.4.1. Conceito Técnico de Programa Governamental

Como esclarecimento técnico para o que dispõe o Artigo 4º, a literatura especializada em planejamento urbano e gestão pública define Programa Governamental como um instrumento estruturado de planejamento que articula um conjunto de ações, projetos, metas e recursos financeiros para alcançar um objetivo específico de política pública.

Ele deve, obrigatoriamente, englobar um diagnóstico claro do problema, indicadores de monitoramento, cronograma, definição das fontes de custeio no Orçamento Municipal (PPA, LDO e LOA) e delimitação das responsabilidades dos órgãos executores.

O Artigo 4º do projeto de lei age corretamente ao delegar essa densidade técnica ao decreto regulamentador do Executivo.

2.4.2 Cláusula de Vigência

O Artigo 5º do projeto — que prevê a entrada em vigor na data de sua publicação — apresenta severa dificuldade de execução prática. A criação de um cadastro inédito de trabalhadores, o redesenho de linhas e tabelas horárias por parte das concessionárias de ônibus, a aquisição de tecnologias de monitoramento e a pactuação de convênios com o Estado exigem tempo hábil de maturação administrativa.

A vigência imediata tornaria a norma inócua no curto prazo. Recomenda-se, portanto, a apresentação de uma Emenda Modificativa estipulando o prazo de 120 a 180 dias para a entrada em vigor, conferindo à municipalidade o interregno necessário para o planejamento financeiro e logístico.

2.4.3 Relação Estadual

Dado o desenho institucional do projeto, o sucesso do programa não se dará de forma isolada pelo Município. Trata-se de uma política que convida o

Estado a uma parceria estratégica, somando o poder de polícia ostensiva da Polícia Militar com a capilaridade logística do transporte gerido pela SEMOB.

2.4.4 Integração e Alinhamento com a Política de Mobilidade Urbana

Os objetivos fixados no último parágrafo da justificativa são de elevado valor técnico e social. Tais objetivos contribuem para o atendimento dos princípios da modicidade tarifária, da universalidade do serviço público e da redução das desigualdades socioterritoriais no acesso à cidade.

Reconhece-se que a implementação imediata e universal desses objetivos é complexa devido aos custos operacionais da hora-quilômetro rodado na madrugada. Para facilitar a aplicação da lei e torná-la plenamente exequível, este estudo técnico sugere que a regulamentação do Poder Executivo preveja uma implantação escalonada por fases piloto. O programa deve iniciar preenchendo as rotas de maior demanda noturna e vulnerabilidade social comprovadas (eixos de grandes hospitais, polos de serviços e universidades com turmas noturnas), expandindo-se progressivamente à medida que a infraestrutura de monitoramento e os cadastros sociais forem consolidados.

Dessa forma, o projeto não se impõe de maneira rígida, mas apresenta-se como uma política pública de interesse social que convida o Estado a uma parceria estratégica, unindo o transporte municipal ao policiamento ostensivo.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico verificou a pertinência temática da proposta dentro das competências da Comissão, especialmente no que se refere ao ordenamento do sistema viário, segurança urbana preventiva e gestão de serviços públicos de transporte.

Em seguida, realizou uma análise jurídica detalhada sobre segurança pública, examinando dispositivos da Constituição Federal e da Constituição da Bahia para delimitar as competências municipais e estaduais.

Também avaliou a divisão de responsabilidades entre modais, destacando que a ampliação do metrô depende de pactuação com o Governo do Estado.

Outra ação importante foi o estudo da infraestrutura necessária ao programa, incluindo levantamento de abrigos iluminados, responsabilidades dos

órgãos municipais competentes em cada área, além da análise de custeio e manutenção de câmeras e botões de emergência.

O trabalho também examinou a necessidade de capacitação intersetorial, envolvendo GCM, PMBA e equipes técnicas.

Além disso, foi avaliada a criação de cadastros sociais para tarifa diferenciada, analisada a regulamentação da GCM e estudado o conceito de programa governamental para orientar a execução administrativa.

Por fim, foi analisada a cláusula de vigência, foram sugeridos ajustes para garantir exequibilidade e foi destacada a necessidade de implantação escalonada e articulação com o Estado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

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. Lei nº 13.022, de 8 de agosto de 2014. Dispõe sobre o Estatuto Geral das Guardas Municipais. Brasília, DF: Presidência da República, 2014.

BAHIA (Estado). Constituição do Estado da Bahia. Salvador: Assembleia Legislativa do Estado da Bahia, 1989.

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

OUTROS.