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

“A CRIAÇÃO DO PROGRAMA MUNICIPAL “VOU DE BIKE” E INSTITUIÇÃO DO SELO EMPRESA AMIGA DO CICLISMO NO ÂMBITO DO 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. 571/2025

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 571/2025

1. CONTEXTUALIZAÇÃO E AMPARO REGIMENTAL

O Projeto de Lei nº 571/2025 institui o Programa Municipal "Vou de Bike" e o Selo Empresa Amiga do Ciclismo. A análise pela Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais fundamenta-se no Artigo 68, inciso IV do Regimento Interno da CMS:

- Alínea "a": Política e sistema municipal de transportes.
- Alínea "b": Sistema viário e trânsito.
- Alínea "c": Serviços públicos e postura municipal (concessão do Selo).
- Alínea “g”: Educação e segurança para o trânsito, visto que o Art. 2º, inciso V do PLE, estabelece a promoção educativa como objetivo central.

2. DESENVOLVIMENTO

A presente propositura materializa o conceito de Mobilidade Ativa — deslocamentos por meios não motorizados que promovem a saúde e a redução de emissões e prioriza a bicicleta como modal estratégico para a qualidade de vida e redução de impactos ambientais.

2.1 FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA E NORMATIVA

2.1.1 Esfera Federal: CF/88, PNMU e CTB

- Constituição Federal: O projeto atende ao Art. 225 (Meio ambiente ecologicamente equilibrado) e ao Art. 6º (Transporte como direito social).
- PNMU (Lei 12.587/2012): Estabelece a prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados (Art. 6º, II). O conceito de Mobilidade Ativa — deslocamentos realizados por esforço físico humano — é a espinha dorsal desta lei.
- Código de Trânsito Brasileiro (CTB): Reforça a segurança do ciclista, determinando que os veículos maiores são responsáveis pela segurança dos menores (Art. 29, §2º).

2.1.2 Esfera Municipal: PDDU, LOUOS, PlanMob e Código de Polícia

- PDDU (Lei 9.069/2016) e LOUOS (Lei 9.148/2016): Determinam a expansão da malha cicloviária e a obrigatoriedade de paraciclos/bicicletários em polos geradores de tráfego.
- PlanMob Salvador (Lei 9.277/2017): Define a bicicleta como modal estratégico para a redução da emissão de gases de efeito estufa e melhoria da saúde pública.
- Código de Polícia Administrativa (Lei 5.503/1999): Regula a ocupação do espaço público e posturas que garantam a segurança e higiene, incluindo o mobiliário urbano de apoio ao ciclista.

2.2 DEFINIÇÃO DE PROGRAMA GOVERNAMENTAL

Uma versão geral criada pela IA do Google acerca de Programa Governamental é, de acordo com a EduCapes, dentro do contexto do planejamento urbano e sociologia. Essa perspectiva enfatiza que o programa não é apenas um documento técnico, mas uma ferramenta política que converte intenções e metas abstratas da administração pública em ações concretas que moldam o ambiente construído e a dinâmica social.

Os elementos principais dessa definição incluem: intenções e metas, intervenção pública, ações físicas e sociais e estruturadas no espaço urbano. O primeiro é o componente estratégico (o que se quer alcançar). O segundo elemento é a ação do governo (prefeitura, estado, união) sobre o território. O terceiro, o programa envolvendo tanto a infraestrutura (obras, habitação, transporte) quanto o aspecto social (programas de inclusão, participação comunitária). As ações estruturadas no espaço urbano traduzem essas políticas na forma da cidade (projeto, desenho urbano).

Essas ações são frequentemente parte de um processo de planejamento que envolve diagnóstico, prognóstico e gestão, visando a melhoria da qualidade de vida e a estruturação do espaço.

2.3 ABORDAGEM MULTIDISCIPLINAR (ESPECIALIDADES)

- Design para Mobilidade Urbana: O projeto de lei incentiva a "infraestrutura de apoio" (Art. 5º). O design de bicicletários deve prever ergonomia e

sistemas antivandalismo (ancoragem em "U" invertido), essenciais para reduzir roubos.

- Engenharia de Tráfego: A promoção da bicicleta reduz o volume de veículos (V/C), otimizando a fluidez viária e diminuindo o desgaste do pavimento asfáltico.
- Administração Pública e Assessoria Executiva: O Selo Empresa Amiga é uma ferramenta de *soft power*[1] - estratégia de governança moderna - que incentiva o setor privado a assumir custos de infraestrutura sem ônus direto ao erário, alinhando-se aos princípios da eficiência e parceria público-privada.

Quanto ao impacto financeiro, despesas futuras deverão ser supridas por dotações orçamentárias próprias (anulações ou excesso de

---

[1] Gemini (2026) elucida que - de acordo com a literatura especializada, o *soft power* de um país repousa principalmente em três recursos:

1. Cultura: Quando esta é considerada atraente por outras nações (ex: entretenimento, artes, estilo de vida).
2. Valores Políticos: Quando o país os pratica de forma coerente, tanto internamente quanto no exterior (ex: democracia, direitos humanos).
3. Políticas Externas: Quando são vistas como legítimas e dotadas de autoridade moral.

A associação do conceito de Soft Power, conforme formulado por Joseph Nye Jr., ao Selo Empresa Amiga do Ciclismo (previsto no PLE nº 571/2025) reside na substituição da coerção normativa pela atração reputacional.

No referido projeto de lei, o Selo funciona como uma ferramenta de gestão que incentiva o setor privado a adotar infraestruturas (como bicicletários e vestiários) sem a necessidade de imposições legais rígidas ou sanções. Essa dinâmica é a tradução exata do *Soft Power* aplicado à governança pública municipal.

De acordo com as pesquisas acadêmicas sobre o tema, o *Soft Power* opera através da legitimidade. Ao instituir o Selo, a Prefeitura de Salvador não obriga as empresas a investir em mobilidade ativa, mas cria um cenário onde ser reconhecida como "Amiga do Ciclismo" torna-se um ativo estratégico de marca (atração).

Consequentemente, as empresas buscam o Selo para se alinharem aos valores contemporâneos de sustentabilidade e saúde (Agenda 2030), o que atrai consumidores e talentos. Ainda, o programa é visto como legítimo por não onerar o erário e promover o bem-estar social, gerando uma cooperação voluntária entre o setor privado e o poder público.

arrecadação), cabendo ao Poder Executivo a competência privativa para regulamentar os critérios técnicos de concessão do selo, conforme a LC 95/1998.

2.4 IMPACTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS

O programa ataca diretamente o sedentarismo (saúde) e a poluição atmosférica. A redução de impactos ambientais é quantificável pela menor queima de combustíveis fósseis por passageiro/quilômetro.

2.5 ASPECTOS ORÇAMENTÁRIOS E COMPETÊNCIA EXECUTIVA

- Orçamento: Despesas decorrentes de novas leis municipais devem indicar a fonte de custeio (geralmente anulações de dotações ou excesso de arrecadação), conforme a Lei Complementar 101/2000.
- Regulamentação: Conforme a LC 95/1998, cabe ao Chefe do Poder Executivo a competência para regulamentar os critérios específicos de concessão do Selo, respeitando a conveniência e oportunidade administrativa.

2.6 BENCHMARKING: "VOU DE BIKE" NO BRASIL E NO MUNDO

Cidades como São Paulo, Florianópolis e Copenhague já colhem frutos de programas similares.

- Brasil: São Paulo (SP), Curitiba (PR) e Florianópolis (SC) possuem programas de incentivo e selos de sustentabilidade empresarial.
- Mundo: Copenhague (Dinamarca)[2] e Amsterdã (Países Baixos)[3] são referências mundiais onde empresas recebem benefícios fiscais ou certificações por incentivarem o ciclismo.

A parceria com organizações privadas, incentivada pela legislação da Bahia e de Salvador, é o caminho para uma gestão pública eficiente e colaborativa.

---

[2] No canal Youtube, há informações que Copenhague é a capital e a maior cidade da Dinamarca, e que ela é conhecida por ser uma cidade muito organizada, famosa pelas bicicletas, canais charmosos e alta qualidade de vida.

[3] CI Intercâmbio, na internet, explica que Amsterdã é a capital e maior cidade dos Países Baixos, famosa por seus canais históricos, arquitetura, bicicletas e cultura liberal. Na área de transporte, bicicletas e transporte público (VLT, barcos) são os seus principais meios de locomoção.

2.7 DIRETRIZES DE PARCERIA (ESTADO DA BAHIA E SALVADOR)

As diretrizes de fomento à responsabilidade social (ESG[4]) incentivam que organizações colaborem com programas governamentais para melhorar a imagem institucional e obter vantagens competitivas em licitações e índices de sustentabilidade.

---

[4] ESG, segundo Chat GPT (2026), é a sigla para Environmental, Social and Governance (Ambiental, Social e Governança). É um conjunto estruturado de critérios não financeiros utilizados para avaliar o desempenho, os riscos e a sustentabilidade de organizações, considerando seu impacto ambiental, suas relações sociais e a qualidade de sua governança corporativa, com vistas à geração de valor de longo prazo para stakeholders. Gestão da poluição e mudanças climáticas e emissões de carbono estão incluídos na estrutura conceitual a nível ambiental. Direitos trabalhistas e condições de trabalho, diversidade, equidade e inclusão, relações com comunidades estão inseridos na estrutura conceitual na área social. Transparência e prestação de contas, ética corporativa e compliance, estrutura do conselho de administração, políticas anticorrupção fazem parte da estrutura conceitual de governança.
No campo acadêmico, ESG não é apenas um "checklist", mas um modelo analítico multidimensional que conecta: risco não financeiro ao risco financeiro, sustentabilidade ao desempenho econômico, responsabilidade corporativa à legitimidade social . Ele dialoga diretamente com conceitos como: desenvolvimento sustentável, Organização das Nações Unidas (especialmente os ODS), e investimento responsável.
Chat GPT (2026) também afirma que ESG pode ser entendido como:

> Um framework normativo e analítico que integra fatores ambientais, sociais e de governança à avaliação de desempenho organizacional, ampliando a análise tradicional financeira para incorporar externalidades, riscos sistêmicos e criação de valor sustentável no longo prazo.

Quanto à sua natureza jurídica, ele (2026) afirma que "no ordenamento brasileiro, ESG não é uma lei única, mas um conjunto de diretrizes normativas dispersas que já possuem força jurídica", que se ancora principalmente em três pilares constitucionais: art. 170 da Constituição Federal (sobre ordem econômica com função social), art. 225 da Constituição Federal (sobre direito ao meio ambiente equilibrado) e princípios da administração pública (legalidade, moralidade, publicidade, eficiência). Ou seja: ESG no Brasil tem fundamento constitucional implícito; além de já ter base legal ordinária por pilar (ambiental, social e governança).
Relacionando ESG com competência municipal, "os municípios podem legislar sobre ESG com base no art. 30 da Constituição": interesse local e suplementação da legislação federal e estadual. Isto é, na prática: o município NÃO cria ESG, mas operacionaliza ESG.
Chat GPT (2026) sintetizando:

> No Brasil, ESG possui eficácia jurídica indireta, derivada de normas constitucionais e infraconstitucionais já vigentes. No âmbito municipal, sua implementação deve ocorrer por meio de instrumentos regulatórios compatíveis com a competência local, privilegiando modelos de incentivo, regulação de serviços públicos e condicionamento administrativo, sob pena de inconstitucionalidade por invasão de competência ou violação da livre iniciativa.

2.8 ALINHAMENTO COM A AGENDA 2030 (ONU)

Por fim, o PLE nº 571/2025 contribui diretamente para os seguintes Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS): ODS 3 (Saúde e Bem-Estar), incentivando atividade física; ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), promovendo transportes seguros e sustentáveis; ODS 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima), reduzindo poluentes.

3. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este estudo técnico foi iniciado com a análise do Projeto de Lei nº 571/2025, identificando seu objeto — a criação do Programa Municipal “Vou de Bike” e do Selo Empresa Amiga do Ciclismo.

Em seguida, foi feito enquadramento regimental, verificando a competência da Comissão de Transporte, Trânsito e Serviços Públicos Municipais conforme o Art. 68 do Regimento Interno.

Posteriormente, realizou-se uma pesquisa normativa multiescalar, abrangendo legislação federal (CF/88, PNMU, CTB), municipal (PDDU, LOUOS, PlanMob, Código de Polícia Administrativa) e princípios de políticas públicas. Essa etapa permitiu verificar a aderência jurídica da proposta.

O estudo incorporou ainda uma abordagem multidisciplinar, envolvendo engenharia de tráfego, design urbano, administração pública e governança.

Foram analisados aspectos técnicos como infraestrutura cicloviária, ergonomia de bicicletários, impacto no volume de tráfego e conceitos de *soft power* aplicados ao Selo Empresa Amiga do Ciclismo.

Também foram avaliados impactos sociais, ambientais e orçamentários, incluindo redução de poluentes, estímulo à saúde pública e necessidade de previsão de fonte de custeio conforme a Lei de Responsabilidade Fiscal.

A análise destacou a competência do Executivo para regulamentação, conforme a Lei Complementar Nacional nº 95/1998.

Outra ação relevante foi o benchmarking nacional e internacional, comparando experiências de cidades como São Paulo, Curitiba, Copenhague e Amsterdã.

Por fim, o estudo examinou diretrizes de ESG, parcerias público-privadas e alinhamento com a Agenda 2030, especialmente os ODS 3, 11 e 13.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2012.

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

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

SALVADOR (Município). Lei nº 9.069, de 2016. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU. Salvador: DOM, 2016.

SALVADOR (Município). Lei nº 9.277, de 2017. Dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PlanMob. Salvador: DOM, 2017.

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

UNITED NATIONS. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável: Agenda 2030. ONU, 2023.

OUTROS.