



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

EXMO. SR. PRESIDENTE

PL 382/2019

Trata-se de projeto de lei ordinária que “*Dispõe sobre faixa viva na cidade de Sorocaba e dá outras providências*”, de autoria do **Edil Francisco França da Silva**, com a seguinte redação:

“Art. 1º Todas as “Faixas Vivas” para a travessia de pedestres, instaladas na cidade de Sorocaba, deverão ser acompanhadas de lombofaixa.

Art. 2º As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta de verba orçamentária própria.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.”

A despeito da nobre intenção do legislador, o presente projeto de lei **padece de inconstitucionalidade formal**, uma vez que a matéria é da competência exclusiva dos órgãos e entidades executivos de trânsito do Município, nos termos dos arts. 21 e 24 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) e art. 2º da Constituição Federal, vejamos:

A proposição pretende estabelecer a obrigatoriedade de instalação de lombofaixas em todas as “faixas vivas” para travessia de pedestre no município, ou seja, trata do gerenciamento do trânsito no município, no que concerne ao sistema de sinalização.

Encontramos no Código de Trânsito Brasileiro-CTB (Lei Nacional nº 9.503/97) a definição de *sinalização*:

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

SINALIZAÇÃO – conjunto de sinais de trânsito e **dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.** (g.n.)



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

Por seu turno, a Constituição Federal estabelece que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI da CF). Todavia, competências administrativas foram atribuídas aos Municípios com a chamada “municipalização”, por força do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), que autorizou o Município a disciplinar o assunto no âmbito de sua circunscrição, nos termos dos seus Art. 21 e 24, dos quais destacamos:

*“Art. 21. **Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:***

...

*II - **planejar**, projetar, **regulamentar** e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*

*III - **implantar, manter e operar o sistema de sinalização**, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;” (g.n.)*

*“ Art. 24. **Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:***

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

*II - **planejar**, projetar, **regulamentar** e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;*

*III - **implantar, manter e operar o sistema de sinalização**, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;” (g.n.)*

Desse modo, sendo a competência para o gerenciamento do trânsito no município de Sorocaba delegada à **URBES – Trânsito e Transportes**, a regulamentação da matéria é privativa da Sr^a. Prefeita Municipal, uma vez que é ela quem preside o seu Conselho de Administração (órgão supremo da URBES), bem como cabe a ela exercer a direção superior da Administração Municipal (Art. 61, II da LOMS), iniciando o processo legislativo sobre a matéria.

A propósito, no âmbito municipal, a matéria já foi regulamentada pelo Chefe do Poder Executivo, que no uso de sua competência privativa, expediu o Decreto nº 16.186, de 4 de junho de 2008, “*Dispõe sobre a sinalização viária no município e dá outras providências*”, do qual destacamos os seguintes dispositivos:



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

“Art. 1º Toda e qualquer sinalização viária a ser implantada, urbana ou rural, temporária ou permanente, será previamente submetida à aprovação da URBES Trânsito e Transportes. (g.n.)

Art. 2º A sinalização somente será aprovada se obedecer a padrões técnicos e urbanísticos normalizados”.

Observamos que as disposições do referido decreto municipal estão em sintonia com o Código de Trânsito Brasileiro, que no parágrafo único do seu art. 94¹, expressamente, proíbe a utilização das ondulações transversais, salvo em casos especiais, definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Aliás, o CONTRAN, no uso dessa atribuição, editou a Resolução nº 39, de 21 de maio de 1998, que *“Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas disciplinados pelo Parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro”*, merecendo destaque os seguintes dispositivos:

Art. 1º. A implantação de ondulações transversais e sonorizadores nas vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via, podendo ser colocada após estudo de outras alternativas de engenharia de tráfego, quando estas possibilidades se mostrarem ineficazes para a redução de velocidade e acidentes. (g.n.)

(...)

Art. 3º As ondulações transversais às vias públicas denominam-se TIPO I e TIPO II e deverão atender aos projetos-tipo constantes do ANEXO I da presente Resolução. Deverão apresentar as seguintes dimensões:

I - TIPO I:

- a) largura: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) comprimento: 1,50
- c) altura: até 0,08m.

II - TIPO II:

- a) largura: igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial; b) comprimento: 3,70m;

¹ Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. **É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores redutores de velocidade, salvo em casos especiais definido pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN. (g.n.)**



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

c) altura: até 0,10m.

(...)

Art. 5º As ondulações transversais são:

I - TIPO I: Somente poderão ser instaladas quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades até um máximo de 20 km/h, em vias locais, onde não circulem linhas regulares de transporte coletivo;

II - TIPO II: Só poderão ser instaladas nas vias: LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS – CEDI

a) rurais (rodovias) em segmentos que atravessam aglomerados urbanos com edificações lindeiras;

b) coletoras;

c) locais, quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades até um máximo de 30km/h.

Art. 7º Recomenda-se que após a implantação das ondulações transversais a autoridade com circunscrição sobre a rodovia monitore o seu desempenho por um período mínimo de 1 (um) ano, devendo estudar outra solução de engenharia de tráfego, quando não for verificada expressiva redução do índice de acidentes no local.

(...)

Art. 13 As ondulações transversais deverão ser executadas dentro dos padrões estabelecidos nesta Resolução.

Art. 14 No caso do não cumprimento do exposto anteriormente a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via deverá adotar as providências necessárias para sua imediata remoção.

Art. 15 A colocação de ondulação transversal sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via sujeitará o infrator às penalidades previstas no 3º do art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro.

Corroborando com nosso entendimento, é oportuno destacar que, em caso análogo, o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo assim decidiu:

ADIN – Pretensão que envolve a Lei nº 4.836/2014 que "dispõe sobre a instalação de "lombofaixas" no município de Suzano – Interesse local que se encontra dentro das atribuições constitucionais do município – Deliberação de regras sobre planejamento do trânsito com criação de obrigações à Administração Pública, as quais dependem de gastos públicos com obras e colocação de sinalização no local e mobilização de servidores para tanto – Matéria que se encontra dentro da reserva da administração que pertence ao Poder Executivo, cuja respectiva competência para legislar sobre o assunto é exclusiva – Iniciativa da lei pelo Poder Legislativo que ofende o princípio da separação de poderes – Inviabilidade da elaboração, pelo Legislativo, de lei autorizativa para atuação do Executivo – Ação procedente. (g.n.)

(ADI: 2253917-57.2016.8.26.0000, Órgão Especial. Relator: Alvaro Passos. Julgamento em 26/04/2017)



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

Por fim, cabe ainda mencionar que esta Secretaria Jurídica já se manifestou sobre o tema, quando analisou proposições que tratam de matéria correlata, tendo opinado em todas as ocasiões pela sua inconstitucionalidade, dentre elas destacamos:

- **PL nº 128/2013**, que “Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de travessia elevada ou outro tipo de redutor de velocidade próximo a escolas e hospitais localizados em nosso município, de autoria do Vereador **Saulo da Silva**.”
- **PL nº 40/2010**, que “Dispõe sobre a implantação de faixa exclusiva para motociclista ‘Motovias’ nos futuros complexos viários ‘Ulisses Guimarães’, ‘André Franco Montoro’ e ‘Mário Covas’, no Município de Sorocaba e dá outras providências”. de autoria do Vereador **Anselmo Rolim Neto**.
- **PL Nº 175/2009**, que “Dispõe sobre obrigar a Prefeitura a realizar a sinalização de trânsito horizontal e vertical, instalação de lombo travessia e realizar a limpeza, a construção de calçadas e muros dos terrenos localizados em torno de todas as escolas localizadas no município e dá outras providências”, de autoria do Vereador **Emilio Souza de Oliveira**.
- **PL nº 179/2006**, que “Dispõe sobre a criação de corredores ou faixas exclusivas para veículos ciclomotores nas avenidas do município de Sorocaba e dá outras providências”, de autoria do Vereador **Benedito de Jesus Oleriano**.

Sendo assim, a presente proposição **padece de ilegalidade**, por contrariar as disposições do Código de Trânsito Brasileiro (Arts. 21, 24 e 94), bem como **padece de inconstitucionalidade formal**, posto que ao invadir as atribuições legais do órgão executivo de trânsito do município, viola o Princípio Constitucional da Independência e Harmonia entre os Poderes (art. 2º da CF).

É o parecer.

Sorocaba, 20 de dezembro de 2019.

Roberta dos Santos Veiga
Procuradora Legislativa

De acordo:

Marcia Pegorelli Antunes
Secretária Jurídica