



CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

Parecer Jurídico

Assunto: Projeto de Lei nº 260/2024

Interessado: Presidente da Câmara Municipal de Sorocaba

Data: 08 de novembro de 2024.

Ementa: DIRETRIZES PARA INSTALAÇÃO E OPERAÇÃO DE SEMÁFOROS INTELIGENTES. COMPETENCIA DA UNIÃO. CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO. COMPETÊNCIA DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO PARA EXPEDIR NORMAS REGULAMENTARES E DIRETRIZES. ATRIBUIÇÃO DE ATIVIDADES A ÓRGÃOS ESPECÍFICOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. TEMA Nº 917 DO STF. VÍCIO DE INICIATIVA. TEORIA DA DIVISIBILIDADE DAS LEIS.

1. Relatório

Trata-se de parecer jurídico sobre Projeto de Lei, de autoria do nobre Vereador Ítalo Gabriel Moreira, que *"Estabelece diretrizes para a instalação e operação de semáforos inteligentes nas vias públicas de Sorocaba, visando à melhoria da mobilidade urbana, redução de congestionamentos e aumento da segurança viária"*.

O projeto foi encaminhado à Secretaria Legislativa para instrução quanto a sua constitucionalidade e legalidade, nos termos do art. 96, *caput*, c/c art. 42, parágrafo único, da Resolução nº 322, de 18 de setembro de 2007 (Regimento Interno).

2. Fundamentos

Constata-se, preliminarmente, no que diz respeito à **competência legislativa**, que o conteúdo do Projeto de Lei trata de diretrizes para instalação e operação de semáforos inteligentes, assunto pertinente ao gênero "trânsito".





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

No entanto, conforme disposição expressa do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte:

Constituição Federal

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: [...]

XI - trânsito e transporte; [...]

Conforme o artigo 12, incisos I e VII da Lei Nacional nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) compete ao CONTRAN o estabelecimento de normas regulamentares e diretrizes da Política Nacional de Trânsito e zelar pela uniformidade e cumprimento das normas de trânsito, entre outros.

Código Nacional de Trânsito

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito; [...]

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares; [...]

No tocante à matéria especificamente tratada, verifica-se que os semáforos inteligentes já são regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o qual elaborou o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Neste documento, o CONTRAN informa as características dos sistemas de controle semiatuados e totalmente atuados, os quais utilizam tecnologia de detecção para ajustar os tempos semafóricos em resposta às condições reais de tráfego, o que caracteriza os sistemas semafóricos inteligentes:

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume V Sinalização Semafórica (2022)

4.2 Controle e operação

O controle do tráfego em uma interseção ou seção de via por meio da sinalização semafórica pode ser realizado de acordo com diferentes tipos e estratégias e ser





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

implementado por diferentes modos. Nesta seção as principais alternativas são apresentadas.

4.2.1 Tipos de controle

Basicamente, são dois os tipos de controle proporcionados pela sinalização semafórica. O primeiro é o controle em tempo fixo e o segundo o controle atuado pelo tráfego, que possuem níveis distintos de resposta a variações observadas nos movimentos controlados.

a) Tempo fixo

O controle em tempo fixo utiliza planos semafóricos calculados com base em dados de tráfego disponíveis, obtidos por contagens volumétricas e outros levantamentos de campo. As contagens volumétricas, sempre que possível, devem ser classificatórias. O controle pode ser efetuado com base em um único plano semafórico, ou na adoção de planos específicos para atender a demanda de tráfego histórica de períodos distintos do dia e de diferentes dias da semana.

Ao longo do período de ação de um plano semafórico, o tempo de ciclo, a sequência de estágios, a duração dos intervalos luminosos e a defasagem, no caso das redes semafóricas, são mantidos constantes. Os procedimentos para a determinação desses elementos são apresentados no Capítulo 7 do Manual.

b) Atuado

Os principais tipos de controle atuado pelo tráfego são: semiatuado e totalmente atuado.

b.1) Semiatuado

O controle semiatuado é, em geral, empregado em cruzamentos de vias de grande volume (vias principais) com vias de baixo volume de tráfego (vias secundárias).

Nesse tipo de controle a indicação verde é dada continuamente para os veículos da via principal, sendo interrompida quando detectores implantados nas aproximações da via secundária indicarem a presença de veículos motorizados.

Quando o controle semiatuado for empregado em travessias de pedestres ou ciclistas, a interrupção da indicação verde para os veículos da via principal ocorre quando as botoeiras forem acionadas.

O momento de interrupção do verde da via principal, a partir da detecção na via secundária ou do acionamento da botoeira, e a duração do tempo de verde a ser atribuído à via secundária, **são definidos com base em parâmetros de programação específicos, estabelecidos de acordo com os procedimentos indicados no Capítulo 8 deste Manual.**

b.2) Totalmente atuado





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

O controle totalmente atuado decorre do monitoramento da demanda de tráfego na interseção, mediante a implantação de detectores de tráfego em todas as suas aproximações, permitindo alterações nos tempos dos estágios.

O princípio básico do funcionamento em modo totalmente atuado é o da determinação do tempo de verde associado a cada estágio de sinalização, variando entre um valor mínimo e um valor máximo pré-estabelecidos. Esse tipo de controle pode permitir o ajuste em tempo real dos valores de alguns dos parâmetros de programação, como por exemplo, a prioridade a ser dada para uma aproximação congestionada. **Sua implantação requer a definição desses e de outros parâmetros de programação, apresentados no Capítulo 8 deste Manual.**

Em síntese, conforme os itens 4.2.b1 e 4.2.b2 do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume V: Sinalização Semafórica, a implementação de sistemas semafóricos atuados dependem de parâmetros específicos de programação. Esses parâmetros, detalhados no Capítulo 8 do manual, asseguram a operação uniforme desses sistemas em todo o território nacional, o que esvazia a competência local para tratar da matéria.

Apenas para ilustrar o detalhamento técnico já existente sobre o assunto, ilustra-se os parâmetros de instalação de sistemas atuados presentes no referido manual:

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume V Sinalização Semafórica (2022)

8 COORDENAÇÃO SEMAFÓRICA

8.1 Aspectos gerais da coordenação semafórica

8.1.1 Objetivos

8.1.2 Configuração das redes

8.1.3 Aspectos que podem comprometer a eficácia da coordenação

8.2 Tipos de sistemas de coordenação semafórica

8.3 Determinação da programação para coordenação de sinalizações semafóricas operando em tempo fixo

8.3.1 Escolha do tempo de ciclo da rede

8.3.2 Cálculo dos tempos de verde

8.3.3 Determinação das defasagens





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

- 8.3.3.1 Determinação da defasagem por meio de diagrama espaço-tempo
- 8.3.3.2 Alternativa para definição do valor da defasagem para vias de mão única
- 8.3.3.3 Alternativas para definição do valor da defasagem para vias de mão dupla
- 8.3.3.4 Defasagens em sistemas de controle em área
- 8.3.3.5 Defasagem com travessia de pedestres
- 8.3.3.6 Largura da banda e eficiência da progressão
- 8.4 Coordenação de sinalizações semafóricas operando em modo atuado
 - 8.4.1 Redes com sinalização semafórica atuada pelo tráfego
 - 8.4.2 Redes de tempo fixo com presença de sinalização semafórica semiatuada
- 8.5 Programação em situações de congestionamento

Já em relação à **iniciativa**, verifica-se que apesar do projeto buscar estabelecer diretrizes, também adentra diretamente no campo das atribuições de órgãos públicos específicos, determinando-lhes atividades a serem executadas:

Projeto de Lei nº 246/2024

Art. 3º - A implementação dos semáforos inteligentes deverá ocorrer prioritariamente nos corredores viários com maior fluxo de veículos e nos locais identificados com altos índices de congestionamento, **conforme estudos técnicos realizados pela Secretaria de Mobilidade e Transportes.**

Art. 4º - **Compete à Secretaria de Mobilidade e Transportes:**

- I. Elaborar o plano de implantação dos semáforos inteligentes, definindo cronograma e áreas prioritárias;
- II. Realizar estudos técnicos para identificar os pontos críticos de tráfego que necessitam de intervenção;
- III. Promover a integração dos semáforos inteligentes com os sistemas existentes de gestão de trânsito;
- IV. Monitorar e avaliar continuamente a eficácia dos semáforos inteligentes, promovendo ajustes quando necessário.

Em outras palavras, o projeto de lei não veicula meramente ações programática, como também confere diretamente novas atribuições a órgãos do Poder Executivo. Conseqüentemente, o





CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

SECRETARIA JURÍDICA

projeto contraria o entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal no Tema de Repercussão Geral nº 917, o que configura inconstitucionalidade formal, decorrente de vício de iniciativa:

Tema 917 do STF

Não usurpa a competência privativa do chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a administração pública, não trata da sua estrutura ou da **atribuição de seus órgãos** nem do regime jurídico de servidores públicos (ARE 878.911 RG, rel. min. Gilmar Mendes, j. 29-9-2016).

Por fim, constata-se que as demais disposições do projeto de lei limitam-se a definições ou normas que não inovam por si só o ordenamento jurídico. Por consequência, o projeto não poderia subsistir pela dependência normativa dos artigos 3º e 4º mencionados. Essa interpretação alinha-se com a concepção prevalente no Supremo Tribunal Federal e no Tribunal de Justiça de São Paulo que, em suas funções de jurisdição constitucional, vêm adotando a **teoria da divisibilidade das leis**, pela qual "*os dispositivos legais que puderem subsistir autonomamente não são abarcados pelo juízo de inconstitucionalidade*" (ADI 1.942, rel. Min. Edson Fachin, j. 18.12.2015).

3. Conclusão

Ante o exposto, opina-se pela inconstitucionalidade formal orgânica e por vício de iniciativa do projeto de lei.

É o parecer.

LUIS FERNANDO MARTINS GROHS
Procurador Legislativo



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <https://sorocaba.camarasempapel.com.br/autenticidade> utilizando o identificador 360036003500340030003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **LUIS FERNANDO MARTINS GROHS** em 08/11/2024 12:08

Checksum: **FCF82A742F7B6E414416AE13620248A22B9E21978E1C574D136C8E9AE9F9299D**

