



# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

EXMO. SR. PRESIDENTE

PL 6482025

A autoria da Proposição é do Nobre Vereador Fábio Simoa Mendes do Carmo Leite.

Trata-se de Projeto de Lei que *“Institui o Protocolo de Desvios Seguros para Ciclistas, no âmbito do município de Sorocaba, e dá outras providências”*.

**Este Projeto de Lei encontra respaldo em nosso ordenamento, com ressalvas**, com base nos fundamentos que se seguem:

Inicialmente, nota-se que a proposição pretende *“preencher lacuna operacional e normativa que hoje expõe usuários de bicicleta a riscos evitáveis sempre que ciclovias, ciclofaixas ou rotas cicláveis são temporariamente interrompidas por obras ou eventos”*, nos seguintes termos:

Art. 1º. Fica instituído, no âmbito do Município de Sorocaba, o Protocolo de Desvios Seguros para Ciclistas, aplicável sempre que ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas ou vias compartilhadas forem temporariamente interrompidas por obras públicas ou privadas, ou por eventos de qualquer natureza.

§ 1º. O Protocolo tem por objetivo assegurar a continuidade, a segurança e a acessibilidade dos deslocamentos de ciclistas durante o período de interrupção da via ciclável original.

§ 2º. Para os efeitos desta Lei, considera-se via ciclável qualquer infraestrutura destinada à circulação de bicicletas, inclusive ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias de tráfego acalmado com sinalização específica para ciclistas.

Art. 2º. O Protocolo deverá contemplar, obrigatoriamente, as seguintes diretrizes:

**I. Sinalização Temporária Adequada**

- a. instalação de sinalização vertical de advertência e orientação, clara e visível, informando sobre a interdição e o desvio, com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas da interdição, em conformidade com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e normas técnicas aplicáveis;
- b. delimitação do desvio por meio de sinalização horizontal temporária quando tecnicamente viável, e por dispositivos de proteção física (cones, balizadores, gradis, barreiras) que segreguem ciclistas de veículos motorizados e pedestres;
- c. garantia de iluminação adequada do trecho desviado e dos pontos de acesso/saída durante o período noturno.

**I. Rota Alternativa Segura e Conectada**

- a. definição de rota alternativa que, sempre que tecnicamente possível, mantenha conectividade, linearidade e nível de segurança compatíveis com a via ciclável original;
- b. superfície regular, contínua e livre de buracos, obstáculos ou elementos que coloquem em risco os ciclistas; manutenção periódica enquanto em uso;





# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

- c. quando houver compartilhamento com veículos motorizados, adoção de medidas de acalmamento de tráfego, com redução da velocidade máxima para 30 km/h no trecho do desvio, acompanhada de sinalização específica “Ciclistas na Via” ou equivalente;
- d. garantia de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida e ciclos adaptados.

## II. Planejamento, Aprovação, Fiscalização e Responsabilização

- a. apresentação e aprovação prévia do plano de desvio cicloviário pelos órgãos municipais competentes;
- b. fiscalização do cumprimento do Protocolo desde a montagem até a desmontagem do desvio;
- c. previsão de sanções administrativas e multas aos responsáveis (públicos ou privados) em caso de descumprimento, cujos valores e gradações serão definidos em regulamento do Poder Executivo.

Art. 3º. Os responsáveis pela execução de obras ou pela realização de eventos que impliquem interrupção de vias cicláveis deverão:

I. comunicar formalmente a interrupção e apresentar o plano de desvio aos órgãos municipais competentes com antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis, salvo situações de emergência devidamente justificadas;

II. promover ampla divulgação do desvio com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas, por meio dos canais oficiais do Município, redes sociais institucionais e, obrigatoriamente, sinalização nos acessos da via a ser interrompida;

III. implantar, operar, manter e conservar o desvio seguro durante todo o período da interdição, até a completa restauração da via ciclável original em condições de uso.

Parágrafo único. Os custos diretos de planejamento, implantação, manutenção, conservação e remoção dos desvios em intervenções promovidas por agentes privados serão de responsabilidade integral do executor ou promotor da obra/evento, sem prejuízo da atuação fiscalizadora do Município.

Art. 4º. Fica instituído o Comitê Gestor do Protocolo de Desvios Seguros para Ciclistas, com as seguintes atribuições e composição:

### I. Atribuições:

- a. acompanhar a implementação e cumprimento desta Lei;
- b. propor atualizações e aperfeiçoamentos; avaliar casos omissos ou de especial complexidade;
- c. emitir recomendações técnicas aos órgãos competentes.

### II. Composição mínima:

- a. 01 (um) representante da Secretaria de Mobilidade (SEMOB);
- b. 01 (um) representante da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (SEPLAN);
- c. 01 (um) representante da Secretaria de Serviços Públicos e Obras (SERPO) ou equivalente;
- d. 02 (dois) representantes de entidades da sociedade civil com atuação comprovada em mobilidade por bicicleta, indicados por suas organizações;
- e. 01 (um) representante da Câmara Municipal de Sorocaba.

§ 1º. O Comitê poderá convidar representantes de outros órgãos públicos, agências técnicas ou instituições de ensino e pesquisa quando necessário.

§ 2º. A participação no Comitê será considerada serviço público relevante, não remunerado.

§ 3º. O funcionamento do Comitê será disciplinado por regimento interno aprovado por maioria simples de seus membros.

Art. 5º. Fica autorizado o Poder Público a celebrar contratos, convênios ou parcerias com organizações não-governamentais, instituições de ensino técnico-profissionalizantes, de ensino superior, empresas públicas ou privadas, entidades de classe e demais interessados, visando à plena execução das atividades da presente Lei, devendo ser priorizadas e incentivadas as parcerias de caráter voluntário.





# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

Art. 6º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, definindo, no mínimo: a composição e o regulamento do Comitê Gestor do Protocolo de Desvios Seguros para Ciclistas e os critérios operacionais de implantação do Protocolo (manuais técnicos mínimos como: modelos de plano de desvio, checklists de sinalização, critérios de avaliação técnica e de segurança, critérios de gradação de penalidades e procedimentos emergenciais).

Art. 7º. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

No **aspecto formal orgânico**, o art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal, prevê que é dever do Município legislar sobre assuntos de interesse local, e suplementar a legislação federal e estadual, no que couber, sendo que, no tema em exame, o Município tem competência para legislar sobre a sinalização em vias públicas, bem como definição da organização do espaço público das ciclovias, o que não significa legislar sobre trânsito e transporte.

Defende-se o exposto acima, considerando que as medias previstas nos arts. 1º, 2º e 3º, no geral, não tratam de disposições normativas de trânsito e transporte, mas sim, de sinalizações urbanísticas e de mobilidade para lidar com a segurança e a saúde dos usuários, no caso de obras públicas que inviabilizem o uso normal do local.

Contudo, no **aspecto formal subjetivo**, os arts. 4º, 5º e 6º do PL são inconstitucionais pois tratam de medidas autorizativas, e outras concretas (criação de órgão público, autorização para celebração de ajustes e prazo de regulamentação da norma), que **ferem a iniciativa reservada do Chefe do Executivo**, conforme art. 61, § 1º, II, “b” e “e”, da CF, bem como a Separação entre os Poderes, e o Tema 917, do Supremo Tribunal Federal, conforme posição consolidada no jurídico desta Casa.

Por seguinte, no **aspecto material da proposta**, retornando a análise dos arts. 1º, 2º e 3º, vê-se que o PL está alinhado à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), que prioriza modos não motorizados e segurança dos ciclistas, e também converge com o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), que estimula mobilidade sustentável





# CÂMARA MUNICIPAL DE SOROCABA

ESTADO DE SÃO PAULO

e uso democrático do espaço urbano, **sem definição de critérios ou condições que afrontem o Código de Trânsito Brasileiro** (art. 95, Lei Federal 9.503/1997), **com exceção da alínea “c”, do inciso II, do art. 2º do PL**, que estabelece limitação de velocidade em 30 km/h, sendo que, tal análise técnica decorre do Código de Trânsito Brasileiro e das Resoluções do Contran, que conferem ao órgão executivo de trânsito municipal a competência técnica para avaliar a matéria, sendo portanto, **recomendável a supressão de tal previsão**.

Nota-se, que a proposta, com a exceção acima, não impõe diretamente ao órgão executivo de trânsito a adoção de medidas concretas acerca da circulação de ciclistas, mas sim, determina padrões urbanísticas e de obras em prol da segurança dos usuários das vias, não se notando ilegalidade aparente na temática.

Por último, quanto à melhor técnica-legislativa, recomenda-se apenas a **correção da numeração dos incisos do art. 2º**, que constam com dois incisos I, o que pode ser feito pela **Comissão de Redação**.

Portanto, conclui-se pela **ilegalidade e inconstitucionalidade apenas do art. 2º, inciso I (a ser corrigido como II), alínea “c”; e arts. 4º, 5º e 6º do PL 648/2025**.

Sorocaba-SP, 03 de setembro de 2025.

LUCAS DALMAZO DOMINGUES  
Diretor de Divisão de Assuntos Jurídicos



# 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 390036003000330037003A00540052004100

Assinado eletronicamente por **LUCAS DALMAZO DOMINGUES** em **03/09/2025 16:36**

Checksum: **6CBCFADDD78DAD4D0809EB8D8C3B0C83BC46F81ECC6BE3DB4F36ED5EF0A7EB47**

