



JUIZ DE FORA
PREFEITURA

CÂMARA MUNICIPAL
DE JUIZ DE FORA

Protocolo nº 2349

Em 27 / 8 / 2026

Paulo
EXPEDIENTE

Ofício nº 2418/2026/SG

Juiz de Fora, 27 de agosto de 2026

Exmº. Sr.

José Márcio Lopes Guedes
Presidente da Câmara Municipal
36016-000 - Juiz de Fora - MG

Referência: Ofício nº 1980/2026
Pedido de Informação nº 154/2026
De Autoria do Sargento Mello Casal

Assunto: Informações (presta)

Senhor Presidente,

Em atendimento ao Pedido de Informação referenciado, encaminhamos a presente resposta(s) emitida(s) pela(s) secretaria(s) competente(s), anexa(s) a este ofício.

Sendo o que se apresenta para o momento, colocamo-nos à disposição para os demais esclarecimentos que se fizerem necessários, oportunidade em que renovamos os votos de elevada estima e consideração.

Respeitosamente,

MARIA MARGARIDA
MARTINS
SALOMAO:13521039
668

Assinado de forma digital por
MARIA MARGARIDA MARTINS
SALOMAO:13521039668
Dados: 2026.08.27 14:29:09
-03'00'

Margarida Salomão
Prefeita de Juiz de Fora

Secretaria de Governo

Av. Brasil, 2001 / 9º andar - Centro - CEP: 36060-010 - Juiz de Fora - MG Tel: (32) 3690- 7731 - Fax: (32) 3690 - 7719 - sg@pjf.mg.gov.br



Pedido de Informação nº 154/2026 (Ofício nº 1980/2026-DE).
Autor: Vereador Sargento Mello Casal.

Prezados,

Em atenção ao Pedido de Informação nº 154/2026, de autoria do Vereador Sargento Mello Casal, encaminhado pelo Ofício nº 1980/2026-DE, a Secretaria de Mobilidade Urbana apresenta, na ordem dos quesitos formulados, os esclarecimentos técnicos e administrativos pertinentes, acompanhados da documentação correspondente.

A fiscalização eletrônica de velocidade insere-se nas atribuições do órgão executivo municipal de trânsito e observa as disposições do Código de Trânsito Brasileiro, da Resolução Contran nº 798/2020 e da regulamentação metrológica aplicável aos medidores de velocidade, especialmente a Portaria Inmetro nº 158/2022.

A utilização desses equipamentos integra as ações municipais de segurança viária e de fiscalização do cumprimento das normas de circulação, tendo como referência a proteção dos usuários das vias e a observância das condições técnicas e regulamentares aplicáveis.

Os esclarecimentos a seguir apresentam, de forma individualizada, os documentos, critérios técnicos, procedimentos de implantação, operação, manutenção, sinalização, verificação metrológica e demais informações solicitadas, conforme a matéria tratada em cada quesito.

1. DOS DOCUMENTOS E ESTUDOS

Item 1.1 e 1.3. Os equipamentos de fiscalização de velocidade objeto desta resposta são medidores fixos classificados como controladores de velocidade, destinados à fiscalização do limite máximo regulamentado para a via ou para determinado ponto.

Para essa modalidade de equipamento, a Resolução Contran nº 798/2020 estabelece a realização de Levantamento Técnico com periodicidade bienal, na forma do art. 6º, inciso I, e do Anexo I.

Trata-se do documento técnico formalmente previsto pela regulamentação específica para os controladores de velocidade.

Em atendimento ao solicitado, seguem anexados 56 Levantamentos Técnicos individualizados para controladores de velocidade fixos, reunidos em 277 páginas e





organizados pelos respectivos locais ou trechos fiscalizados. A relação dos equipamentos, discriminada por endereço, consta também do Anexo I.A do Termo de Referência que integra o Contrato nº 01.2021.186.

Os levantamentos técnicos observam a estrutura prevista no Anexo I da Resolução CONTRAN nº 798/2020 e contemplam, nos termos do modelo regulamentar, a localização do ponto de fiscalização, o sentido do fluxo fiscalizado, a classificação viária, o tipo de via e de pista, a quantidade de faixas fiscalizadas, a geometria da via, o Volume Médio Diário de Veículos (VMD), o trânsito de vulneráveis, a existência de obras de arte e a velocidade regulamentada para o local ou trecho de instalação do equipamento.

Os documentos encontram-se subscritos pela Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via, com a respectiva identificação funcional, matrícula e assinatura eletrônica registradas no sistema eletrônico, no âmbito do processo administrativo de execução contratual.

Cada local é individualizado pelo endereço, pelas coordenadas geográficas e pelo respectivo sentido de fiscalização. Os documentos são acompanhados, conforme o ponto, de plantas e croquis de localização, implantação e sinalização, nos quais se encontram representados os elementos necessários à identificação e à compreensão da disposição do equipamento na via.

Esses documentos atendem diretamente à solicitação do item 1.3 quanto às plantas e aos croquis relacionados aos locais fiscalizados.

Quanto aos dados de tráfego, o próprio Levantamento Técnico registra o Volume Médio Diário de Veículos – VMD, além das características geométricas e operacionais da via e da velocidade regulamentada.

A regulamentação aplicável aos controladores não estabelece, como documentos autônomos obrigatórios, formulários denominados “mapa de medição de tráfego”, “estudo de velocidade” ou “relatório de fluxo veicular”. As informações técnicas exigidas são registradas no Levantamento Técnico e nos documentos gráficos que o acompanham.

A documentação formal dos controladores é complementada, no âmbito do planejamento da segurança viária da Secretaria, pela análise de outras informações disponíveis acerca dos locais e trechos avaliados.

Entre essas informações estão os registros de acidentes de trânsito, utilizados para examinar a distribuição espacial das ocorrências e subsidiar a avaliação de pontos que possam demandar medidas de fiscalização ou outras intervenções de segurança viária.





Para instrução desta resposta, são encaminhados os registros de acidentes de trânsito ocorridos no Município de Juiz de Fora nos anos de 2024 e 2025, bem como no período de janeiro a julho de 2026.

A base encaminhada apresenta as ocorrências de forma individualizada, contendo o número do REDS, o tipo de acidente, as coordenadas geográficas de latitude e longitude e a data do fato, além das demais informações associadas a cada registro. A existência de coordenadas individualizadas permite a localização espacial das ocorrências e sua análise segundo o local e o período em que foram registradas.

Esses dados são organizados e analisados pela Secretaria por meio do sistema interno denominado “Mapa de Acidentes JF”, ferramenta utilizada para o georreferenciamento, a consulta e a análise espacial das ocorrências.

A ferramenta permite visualizar a distribuição dos acidentes na malha viária, identificar concentrações em determinados locais ou trechos e relacionar essas informações às características da infraestrutura e da operação da via.

Os arquivos encaminhados constituem, portanto, a base de registros utilizada nessas análises, enquanto o “Mapa de Acidentes JF” é a ferramenta empregada pela Secretaria para o tratamento, a espacialização e a consulta das informações.

Essa metodologia permite examinar os acidentes não apenas pela quantidade absoluta de ocorrências, mas também por sua localização, distribuição espacial e relação com as características específicas de cada trecho.

A sinistralidade integra, assim, o conjunto de informações consideradas pela Secretaria no planejamento da segurança viária. Não constitui, entretanto, critério isolado nem estabelece relação automática entre determinada quantidade de acidentes e a instalação de equipamento de fiscalização eletrônica.

A avaliação técnica considera as condições próprias de cada local e os demais elementos disponíveis, entre eles a classificação e a geometria da via, o volume de tráfego, a velocidade regulamentada, a circulação de usuários vulneráveis, as características do entorno e as condições operacionais observadas.

Os dados de acidentes exercem, portanto, função de subsídio administrativo e técnico complementar para o planejamento, a identificação e a priorização dos locais submetidos à análise.

As áreas técnicas da Secretaria podem considerar, ainda, demandas recebidas pelos canais oficiais da Administração, alterações nas condições de circulação, características do entorno, presença de equipamentos públicos ou polos geradores de viagens e outras circunstâncias relacionadas à segurança e à operação do sistema viário.





Esses elementos são examinados de forma integrada, conforme as características concretas de cada trecho.

Uma vez definido o local a ser submetido à fiscalização por controlador fixo, sua formalização técnica ocorre por meio do respectivo Levantamento Técnico previsto no Anexo I da Resolução Contran nº 798/2020, acompanhado das plantas, croquis e demais elementos correspondentes.

Item 1.2. Para cada trecho, os levantamentos apresentam endereço, coordenadas, sentido de fiscalização, velocidade regulamentada e a data constante do campo 3.1.1, enquanto as plantas técnicas identificam o responsável técnico e o respectivo registro profissional quando essas informações integram a prancha.

Os documentos encontram-se subscritos pela Autoridade de Trânsito com circunscrição sobre a via, com a respectiva identificação funcional, matrícula e assinatura eletrônica registradas no sistema eletrônico, no âmbito do processo administrativo de execução contratual.

A Resolução Contran nº 798/2020 não inclui, entre os campos do Anexo I, prazo de elaboração, ART, processo de contratação, notas fiscais ou recibos.

A contratação decorreu do Pregão Presencial nº 262/2018 e foi formalizada pelo Contrato nº 01.2021.186. O processo de contratação, o termo de referência, o contrato, os termos aditivos e os documentos fiscais constituem registros administrativos distintos do Levantamento Técnico do Anexo I e, por essa razão, devem ser apresentados em bloco documental próprio, sem atribuir ao formulário técnico conteúdo que a regulamentação não prevê.

Item 1.4. No que se refere aos estudos de engenharia e de segurança viária considerados na definição dos locais, os controladores de velocidade são formalizados por meio do Levantamento Técnico previsto no art. 6º, inciso I, e no Anexo I da Resolução Contran nº 798/2020.

Esse documento incorpora os elementos de engenharia expressamente previstos na regulamentação, entre eles a classificação e a geometria da via, o tipo de pista, a quantidade de faixas, o Volume Médio Diário de Veículos – VMD, o trânsito de usuários vulneráveis, a existência de obras de arte e a velocidade regulamentada.

A Secretaria utiliza, adicionalmente, os registros de acidentes de trânsito como subsídio técnico e administrativo para o planejamento da segurança viária e para a avaliação dos locais que possam demandar medidas de fiscalização ou outras intervenções.





Esses registros são organizados e analisados em base própria, por meio do sistema interno “Mapa de Acidentes JF”, que permite o georreferenciamento das ocorrências e a análise de sua distribuição espacial.

Para instrução deste expediente, são encaminhados os registros relativos aos anos de 2024 e 2025 e ao período de janeiro a julho de 2026, contendo informações individualizadas das ocorrências, inclusive número do REDS, tipo de acidente, coordenadas geográficas e data do fato.

A análise de sinistralidade, contudo, não constitui campo obrigatório do modelo de Levantamento Técnico do Anexo I aplicável aos controladores de velocidade. A Resolução Contran nº 798/2020 estabelece tratamento distinto para os redutores de velocidade: o art. 6º, inciso II, exige, nesses casos, Estudo Técnico anual em trechos críticos com índices de acidentes ou em locais de vulnerabilidade dos usuários da via, na forma do Anexo II.

Essa distinção normativa não impede que a SMU utilize os dados de acidentes como elemento complementar de planejamento. Significa apenas que, para os controladores, tais informações não integram os campos obrigatórios do Levantamento Técnico do Anexo I e, por isso, são tratadas em base administrativa própria e analisadas em conjunto com as demais características técnicas e operacionais de cada trecho.

Quanto aos laudos ambientais, a Resolução Contran nº 798/2020 não os prevê como requisito para instalação ou operação de controlador de velocidade. O modelo do Anexo I também não contém campo destinado a essa espécie de documento.

Assim, os documentos técnicos formalmente exigidos para os controladores encontram-se nos Levantamentos Técnicos anexados, enquanto a base de acidentes encaminhada neste expediente documenta as informações de sinistralidade utilizadas pela Secretaria como subsídio complementar ao planejamento e à avaliação da segurança viária.

Item 1.5. Os parâmetros formalmente documentados para cada ponto são aqueles definidos no Anexo I: localização e coordenadas, sentido do fluxo fiscalizado, classificação viária, tipo de via e de pista, quantidade de faixas, geometria, VMD, presença de usuários vulneráveis, obras de arte e velocidade regulamentada.

No conjunto examinado, 44 locais são classificados como vias arteriais e 11 como coletoras, permanecendo um formulário sem classificação viária assinalada; 54 pontos situam-se em pista principal e dois em pista lateral ou marginal; 35 correspondem a pista simples, 17 a pista dupla e quatro a pista múltipla.





Os 56 levantamentos assinalam a circulação de crianças, pessoas com deficiência, pedestres e ciclistas, e 48 também registram a presença de veículos não motorizados.

As plantas técnicas complementares representam a disposição do equipamento, a sinalização vertical e horizontal e as distâncias indicadas para cada local. Esses elementos permitem avaliar o ponto de instalação segundo as condições físicas e operacionais da via, sem converter em requisito do Anexo I critérios que nele não estão previstos, como período fixo de acidentes, proximidade de equipamento público ou comparação obrigatória com outras soluções de engenharia.

Sem prejuízo do conteúdo mínimo regulamentar, a Secretaria utiliza os dados de sinistralidade mencionados nesta resposta como subsídio administrativo complementar para o planejamento da fiscalização e a priorização dos corredores de maior risco.

Essa informação não se confunde com o Levantamento Técnico do Anexo I nem altera a natureza dos documentos exigidos para os controladores de velocidade.

Item 1.6. Informa-se que o Contrato nº 01.2021.186 prevê reajuste pelo IPCA e a remuneração da contratada é fixada por faixa de fiscalização ao mês, em valor certo, independentemente do número de autuações registradas, o que afasta qualquer vínculo entre a receita da empresa e o volume de multas.

O contrato e os termos aditivos constam dos autos, e os valores das multas aplicadas são divulgados no Portal da Transparência da Prefeitura (www.pjf.mg.gov.br/transparencia/transito/multas/).

2. DOS DADOS OPERACIONAIS E DE AFERIÇÃO

Item 2.1. Quanto ao processo de verificação, calibração e certificação dos equipamentos, informa-se que os medidores de velocidade utilizados na fiscalização possuem modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro e são submetidos à verificação metrológica periódica pelo órgão metrológico competente, nos termos da Resolução Contran nº 798/2020 e da Portaria Inmetro nº 158/2022.

A verificação metrológica é obrigatória a cada doze meses. O próprio Inmetro esclarece que, de acordo com o item 6.4.1.1 do Regulamento Técnico Metrológico aprovado pela Portaria nº 158/2022, os medidores de velocidade devem ser verificados obrigatoriamente nesse intervalo, cabendo a execução da verificação ao órgão metrológico competente do Estado em que o instrumento se encontra instalado.

A empresa contratada, MOBIT – Mobilidade, Iluminação e Tecnologia Ltda., responde contratualmente pela instalação, operação e manutenção dos equipamentos,

Secretaria de Mobilidade Urbana
Avenida Brasil, 2001 - 4º Andar - Centro - CEP: 36060-010 - (32) 3690-7255
Juiz de Fora - MG





mas a aprovação metrológica não é realizada pela contratada: trata-se de controle externo executado pelo Inmetro ou por órgão metrológico por ele delegado.

As verificações metrológicas dos equipamentos atualmente em operação encontram-se em dia e com resultado de aprovação, os instrumentos ativos possuem verificações dentro dos respectivos prazos de validade e constam como aprovados no sistema oficial de consulta do Inmetro. Os certificados correspondentes identificam individualmente os equipamentos e registram as respectivas datas de verificação, validade e resultado.

Portanto, quanto ao requisito metrológico, a exigência regulamentar foi cumprida, uma vez que os equipamentos foram efetivamente submetidos à avaliação do órgão competente e considerados aptos para operação sob o aspecto metrológico.

Os certificados, com a data da última aferição, o prazo de validade e a identificação individual de cada equipamento, são de acesso público e permanente no Portal Eletrônico de Serviços do Inmetro nos Estados, no endereço <https://servicos.rbmlq.gov.br/instrumento>, bastando selecionar o tipo de instrumento, o Estado de Minas Gerais e o Município de Juiz de Fora.

Item 2.2. Quanto aos procedimentos adotados para conferência da sinalização vertical e horizontal nos locais fiscalizados, a verificação ocorre na implantação do ponto e durante sua operação, sem prejuízo das inspeções e intervenções de manutenção realizadas pela Secretaria de Mobilidade Urbana.

No plano contratual, a execução material das adequações necessárias à implantação dos pontos também integra as obrigações da empresa contratada. O Contrato nº 01.2021.186 abrange o fornecimento, a instalação, a operação, a conservação e a manutenção dos equipamentos e incorpora as condições do Termo de Referência. A contratada deve executar o objeto segundo as especificações da SMU e a legislação vigente, ficando a Secretaria responsável pela fiscalização permanente da prestação.

Desta forma, os equipamentos atualmente ativos foram submetidos a essa última verificação e encontram-se aprovados, o que comprova que a etapa metrológica obrigatória foi cumprida e o equipamento foi considerado apto para operação sob esse aspecto, inclusive com relação às condições de sinalização.

Item 2.3. Quanto aos critérios de manutenção preventiva e corretiva, a responsabilidade contratual pela manutenção dos equipamentos de fiscalização eletrônica é da MOBIT – Mobilidade, Iluminação e Tecnologia Ltda., que realiza manutenções preventivas trimestrais nos equipamentos de campo.





A manutenção corretiva, por sua própria natureza, é realizada quando identificada situação que demande reparo, ajuste, reposição ou outra intervenção técnica. O contrato atribui à contratada a responsabilidade pela execução desses serviços e estabelece, paralelamente, mecanismos de acompanhamento pela SMU, que fiscaliza a prestação, comunica as ocorrências identificadas e exige as providências necessárias à regularização.

Com relação ao histórico de execução dos serviços, as intervenções corretivas identificadas possuem caráter pontual e individualizado, vinculando-se às condições verificadas em cada equipamento ou componente.

Em 17 de outubro de 2024, foi determinada manutenção corretiva em laços de equipamentos de fiscalização eletrônica instalados em vias submetidas a serviços de recapeamento.

A intervenção decorreu do rompimento dos laços provocado pela fresagem do pavimento, tendo sido expedida a Ordem de Serviço nº SPAT-002/2024, com início previsto em 17/10/2024 e prazo máximo de execução até 15/11/2024.

A ocorrência teve, portanto, causa externa determinada e objeto técnico específico: a recomposição dos componentes afetados pela intervenção realizada no pavimento. Situações dessa natureza são tratadas individualmente, mediante identificação do ponto atingido e encaminhamento da medida corretiva correspondente, sem que a necessidade de reparo localizado represente, tecnicamente, condição uniforme dos demais equipamentos integrantes do sistema.

As intervenções de manutenção inserem-se na rotina de conservação prevista desde a contratação dos serviços e destinam-se justamente à preservação das condições adequadas de funcionamento dos sistemas de fiscalização eletrônica.

A identificação de necessidade corretiva em determinado componente conduz à atuação específica sobre o ponto afetado, preservando-se o acompanhamento técnico dos demais equipamentos segundo suas condições próprias.

Em síntese, a manutenção preventiva é realizada trimestralmente e as manutenções corretivas são promovidas conforme a necessidade técnica constatada em cada ponto, cabendo à contratada sua execução e à SMU o acompanhamento e a fiscalização dos serviços.

No histórico analisado, a intervenção corretiva expressamente identificada em outubro de 2024 decorreu de dano físico provocado por obra de fresagem e recapeamento, com determinação específica de reparo dos laços atingidos.

Com relação aos prazos, informa-se que não há nas cláusulas contratuais um único prazo genérico, expresso em horas ou dias, aplicável indistintamente a toda espécie





de manutenção corretiva. O comando contratual é de pronta regularização da ocorrência, de acordo com sua natureza e com as determinações da fiscalização.

3. DO IMPACTO FINANCEIRO E ADMINISTRATIVO

Item 3.1. Os custos de implantação e operação constam do contrato, dos termos aditivos e do termo de referência. O contrato vigora até 4 de novembro de 2026, com valor global atualizado de R\$ 5.544.142,11 após o quarto termo aditivo, e os valores unitários, por faixa de fiscalização ao mês, estão discriminados nesses instrumentos.

Item 3.2. Os valores das multas de trânsito aplicadas no Município são divulgados de forma pública e permanente no Portal da Transparência da Prefeitura, no endereço <https://www.pjf.mg.gov.br/transparencia/transito/multas/>.

A receita possui aplicação legalmente vinculada, restrita a sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito, nos termos do art. 320, caput, do Código de Trânsito Brasileiro, com publicação anual dos dados de arrecadação e destinação, na forma do §2º do mesmo artigo.

4. DA COMUNICAÇÃO E DA PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

Item 4.1. A implantação dos controladores fixos de velocidade foi conduzida de acordo com o procedimento técnico próprio estabelecido pela Resolução CONTRAN nº 798/2020, que direciona a atuação administrativa para a observância dos requisitos diretamente relacionados à segurança e à regularidade da fiscalização, especialmente os estudos técnicos, as condições metrológicas e operacionais, a sinalização e a publicidade. Esse modelo regulatório permite que a definição e a operação dos equipamentos sejam orientadas por critérios objetivos de engenharia de tráfego, em consonância com a finalidade preventiva e de proteção à vida que fundamenta o controle de velocidade.

Nesse contexto, a instrução administrativa concentrou-se na produção e na análise dos elementos técnicos pertinentes à implantação e ao funcionamento dos equipamentos. A realização de consulta ou audiência pública, a notificação geral da população e a manifestação da Comissão de Trânsito não integram o procedimento específico previsto pela regulamentação nacional para essa modalidade de fiscalização.

Por essa razão, não foram produzidos documentos correspondentes a essas etapas, permanecendo disponíveis para apresentação os registros técnicos e administrativos que efetivamente fundamentaram a medida.

Essa circunstância não se confunde, contudo, com ausência de publicidade, comunicação ou abertura à manifestação dos cidadãos. A Prefeitura adotou instrumentos de transparência ativa e de informação pública compatíveis com a natureza





da medida, tanto por meio de divulgações institucionais quanto pela sinalização nas vias, por ações educativas e por canais permanentes de consulta e participação.

Em 29 de abril de 2022¹, antes do início da operação, a SMU publicou a relação dos 54 pontos de fiscalização eletrônica então previstos, informou as modalidades de infração fiscalizadas, registrou a instalação da sinalização horizontal e vertical e comunicou que os equipamentos se encontravam em fase final de aferição e validação pelo Ipem-MG.

Na mesma divulgação, foi disponibilizada à população a possibilidade de encaminhar, pela plataforma Prefeitura Ágil, sugestões para o aperfeiçoamento da fiscalização eletrônica.

Em 16 de maio de 2022², a Secretaria voltou a informar que os equipamentos entrariam em efetivo funcionamento no dia 20 daquele mês, reiterou a relação completa dos pontos e anunciou a instalação de faixas nas vias para alertar os condutores sobre a data de início da operação.

A comunicação pública prosseguiu nas intervenções posteriores.

Em 3 de abril de 2025³, a Prefeitura informou a redução do limite de velocidade na Serra do Bandeirantes e as alterações realizadas na sinalização horizontal e vertical.

Em 7 de maio do mesmo ano⁴, a SMU promoveu no local uma blitz educativa com cerca de 350 abordagens, orientações sobre trânsito seguro e distribuição de materiais educativos, além da instalação de faixas com mensagem de incentivo à redução da velocidade, integrando comunicação, educação para o trânsito, sinalização e fiscalização eletrônica.

Em 7 de agosto de 2025⁵, nova publicação institucional comunicou a inclusão de seis pontos de fiscalização, identificando os endereços, os sentidos de circulação e as

¹ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. SMU informa pontos de fiscalização eletrônica de licitação realizada em 2018. 29 abr. 2022. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=75016>. Acesso em: 12 ago. 2026.

² PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Operação da fiscalização eletrônica inicia no dia 20*. 16 maio 2022. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=75243>. Acesso em: 12 ago. 2026.

³ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Serra do Bandeirantes: limite de velocidade passa a ser de 50 km/h no trecho*. 3 abr. 2025. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=85942>. Acesso em: 12 ago. 2026.

⁴ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Maio Amarelo: blitz educativa na Serra do Bandeirantes marca início da programação da campanha*. 7 maio 2025. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=86169>. Acesso em: 12 ago. 2026.

⁵ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *Mais segurança viária: Prefeitura realiza melhorias na fiscalização eletrônica de trânsito para a prevenção de sinistros*. 7 ago. 2025. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=86943>. Acesso em: 12 ago. 2026.





modalidades de monitoramento, e esclareceu que a escolha considerou estudos técnicos, registros de sinistros e solicitações de moradores.

Em 26 de junho de 2026⁶, outra divulgação informou a instalação de equipamento no acesso ao Viaduto Roza Cabinda e o reforço do monitoramento em cinco outros trechos, com a indicação dos locais e dos limites de velocidade aplicáveis, registrando, inclusive, que a intervenção no viaduto já havia sido previamente comunicada.

Além dessas comunicações, a Prefeitura mantém página específica no Portal de Serviços da SMU⁷, com mapa interativo e localização dos radares de velocidade e mistos instalados no Município, possibilitando consulta direta e permanente pela população.

Desse modo, embora não tenham sido instaurados procedimentos formais de consulta ou audiência pública especificamente para a implantação dos equipamentos, a atuação administrativa não se limitou à instrução técnica.

O Município associou o controle de velocidade a medidas sucessivas de transparência ativa, aviso prévio, sinalização, educação para o trânsito, disponibilização permanente das localizações e abertura de canal para sugestões, assegurando à população acesso às informações relevantes sobre a implantação, o funcionamento e o aperfeiçoamento do sistema de fiscalização eletrônica.

Item 4.2. O Município integra o Sistema Nacional de Trânsito e detém circunscrição sobre suas vias, o que lhe confere competência própria para definir a localização, a sinalização, a instalação e a operação dos equipamentos, nos termos do art. 5º da Resolução Contran nº 798/2020, sem dependência de anuência de órgão estadual ou federal.

5. DAS PERGUNTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS

Item 5.1. Os registros de acidentes de trânsito são considerados pela Secretaria de Mobilidade Urbana no planejamento, no monitoramento e na avaliação dos locais sujeitos a medidas de segurança viária, inclusive fiscalização eletrônica de velocidade.

Cumprir, contudo, essa utilização administrativa das exigências formais previstas na Resolução Contran nº 798/2020. Para os controladores de

⁶ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. *PJF realiza fiscalização eletrônica no acesso ao Viaduto Roza Cabinda e reforço do monitoramento em outros trechos.* 26 jun. 2026. Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/view.php?modo=link2&idnoticia2=89257>. Acesso em: 12 ago. 2026.

⁷ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA. *Radares de velocidade e mistos: localização dos radares em Juiz de Fora.*

Disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/smu/portal-de-servicos/servicos/radares.html#mapa>. Acesso em: 12 ago. 2026.

Secretaria de Mobilidade Urbana

Avenida Brasil, 2001 - 4º Andar - Centro - CEP: 36060-010 - (32) 3690-7255

Juiz de Fora - MG



velocidade, o art. 6º, inciso I, exige Levantamento Técnico com periodicidade bienal, na forma do Anexo I.

A periodicidade bienal refere-se à realização e à atualização desse levantamento e não corresponde à imposição de período obrigatório de dois anos para análise de acidentes. A referência expressa a índices de acidentes consta do art. 6º, inciso II, aplicável aos redutores de velocidade.

Encaminham-se, em anexo, os arquivos contendo os registros de acidentes de trânsito ocorridos no Município de Juiz de Fora nos anos de 2024 e 2025, bem como no período de janeiro a julho de 2026.

Esses dados integram a base de informações utilizada pela Secretaria de Mobilidade Urbana para subsidiar as análises técnicas relacionadas à segurança viária e à identificação e avaliação de locais que possam demandar medidas de fiscalização eletrônica de velocidade.

Os arquivos encaminhados consistem em extrações da base de registros de acidentes de trânsito, contendo, de forma individualizada por ocorrência, o número do REDS, o tipo de acidente, as coordenadas geográficas e a data do fato, além de informações complementares de natureza temporal e espacial, como faixa de horário, dia da semana, bairro e logradouro.

Esse conjunto de dados permite localizar e georreferenciar as ocorrências, examinar sua distribuição no território municipal e realizar consultas e análises segundo o local, o período e as características dos sinistros.

O acompanhamento e a análise dessas ocorrências são realizados por meio do sistema interno da Secretaria, ferramenta que possibilita a organização, o georreferenciamento, a consulta e a análise dos registros, permitindo verificar sua distribuição espacial, identificar concentrações de acidentes em determinados locais e trechos e confrontar essas informações com as características da infraestrutura e da operação viária.

Os arquivos encaminhados representam, portanto, a base de dados utilizada nas análises, enquanto o sistema interno constitui a ferramenta interna empregada para o tratamento, a espacialização, a consulta e a análise dessas informações.

Contudo, necessário salientar que a definição dos pontos objeto de estudo não se baseia exclusivamente na quantidade absoluta de acidentes. A análise considera o conjunto das informações disponíveis, as características de cada local, a distribuição e a frequência das ocorrências e os demais elementos relacionados à segurança e às condições operacionais da via.



Item 5.2. O ponto de instalação é definido no Levantamento Técnico, observadas a classificação e a geometria da via, a velocidade regulamentada e a sinalização existente.

Informa-se que a Secretaria realiza o mapeamento georreferenciado dos sinistros de trânsito, inclusive com elaboração de mapas de calor, permitindo identificar os pontos críticos e trechos com maior concentração de ocorrências. Essa análise também é considerada na avaliação dos locais que demandam medidas de fiscalização eletrônica e segurança viária.

Item 5.3. O sistema disponibiliza os dados estatísticos de velocidade média, de distribuição por faixa de velocidade e de ocupação da via, gerados a partir dos registros dos próprios equipamentos, por obrigação contratual.

Item 5.4. A verificação metrológica dos medidores de velocidade é realizada pelo Inmetro ou por órgão da RBMLQ-I competente, observada a periodicidade obrigatória de doze meses. Conforme conferência administrativa realizada pela Secretaria para esta resposta, os equipamentos atualmente em operação encontram-se com verificações vigentes e resultado APROVADO, condição que pode ser conferida no Portal de Serviços do Inmetro nos Estados – PSIE.

Item 5.5. A Resolução Contran nº 798/2020 exige o estudo do local de instalação, e não um comparativo entre o medidor de velocidade e outras soluções de engenharia. A ausência dessa exigência normativa explica a inexistência do comparativo solicitado.

Item 5.6. Não há inconformidade de sinalização apta a comprometer a legalidade das autuações. Os ajustes de sinalização, quando necessários, são executados como manutenção ordinária da via, conforme exposto no item 2.2.

A esses controles soma-se a verificação metrológica periódica. Os medidores atualmente em operação encontram-se, segundo a conferência realizada pela Secretaria, com verificação vigente e resultado aprovado no sistema oficial do Inmetro.

Essa aprovação reforça o conjunto de evidências de regularidade técnica dos pontos.

Assim, eventual necessidade de repintura, substituição, reforço ou reposicionamento de elemento de sinalização deve ser compreendida como parte do processo normal e contínuo de conservação da via.

Identificada uma inadequação que importe descumprimento da regulamentação, a providência correta é sua imediata correção, pela contratada, quando abrangida pelas obrigações do contrato, ou pelo setor competente da SMU.





Item 5.7. A revisão formal dos Levantamentos Técnicos dos controladores de velocidade ocorre bienalmente, sem prejuízo do monitoramento contínuo realizado pela Secretaria de Mobilidade Urbana quanto às condições de segurança e operação do sistema viário.

A SMU realiza inspeções e serviços de revitalização sempre que as condições do local assim exigirem, enquanto a contratada permanece vinculada às obrigações de instalação, manutenção e adequação previstas no Contrato nº 01.2021.186 e no Termo de Referência.

Dessa forma, além das hipóteses previstas no art. 6º, §1º, da Resolução CONTRAN nº 798/2020, eventuais alterações identificadas no monitoramento técnico podem ensejar a revisão da necessidade de permanência de determinado equipamento, inclusive com seu remanejamento para outro local que, segundo avaliação técnica da Secretaria, apresente maior necessidade de fiscalização.

A responsabilidade pela avaliação e pela adoção das providências cabíveis compete à autoridade executiva de trânsito municipal, observadas as disposições da regulamentação vigente.

Diante do exposto, conclui-se que os elementos técnicos e documentais apresentados demonstram que a fiscalização eletrônica de velocidade integra a política municipal de segurança viária e é acompanhada por procedimentos de controle, manutenção, verificação metrológica, sinalização e análise dos registros de sinistros nos locais fiscalizados.

Esta Secretaria reitera sua permanente disposição em prestar os esclarecimentos técnicos adicionais que Vossa Excelência entender necessários.

Respeitosamente,

Marcelo Frederico Pianta de Oliveira
Subsecretário de Trânsito
Secretaria de Mobilidade Urbana

