

PARECER Nº 196/2012 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 554/11

Trata-se de projeto de lei de autoria do Nobre Vereador Quito Formiga, que visa alterar o artigo 2º da Lei nº 10.907/90 (com redação dada pela Lei nº 11.784/95), a fim de estabelecer a demarcação de ciclofaixas nas avenidas de acesso aos parques e grandes áreas de lazer do Município de São Paulo não apenas aos sábados, domingos e feriados, como também no Dia Municipal sem Carro.

A intenção da propositura é “valorizar o emprego de bicicletas como meio de transporte alternativo aos automóveis, meio muito mais ecológico e saudável” (folhas 02).

O projeto pode prosperar, como veremos a seguir.

O Dia Municipal sem Carro já faz parte do calendário de datas comemorativas do Município de São Paulo e, de acordo com o art. 7º, CXCIX, ‘b’, da Lei nº 14.485/2007, é celebrado anualmente no dia 22 de setembro.

O projeto intenta ampliar a demarcação das ciclofaixas, estabelecendo que elas também sejam demarcadas no Dia Municipal sem Carro.

A competência dessa Casa ampara-se na competência municipal para legislar sobre assuntos predominantemente locais, nos termos dos artigos 13, I, e 37 da Lei Orgânica do Município, bem como art. 30, I, da Constituição Federal.

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, “especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (in “Direito Municipal Brasileiro”, Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363).

Ademais, o Código Nacional de Trânsito (Lei n. 9.503/97), em seu art. 24, incisos II e XVI, determina a competência do Município para “planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas” (destacamos), bem como para “planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes”.

No mesmo sentido, a Lei Orgânica Municipal, em seu artigo 179, I, estabelece que ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar o trânsito no âmbito do seu território.

Sob o ponto de vista jurídico, portanto, o projeto merece prosperar, visto estar embasado nos artigos 22, XI, e 30, I, da Constituição Federal, artigos 13, I, 37, caput e 179, I, da Lei Orgânica do Município, e no Código de Trânsito Nacional, artigo 24, II e XVI.

Para aprovação, a propositura deverá contar como voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do artigo 40, § 3º, XII da Lei Orgânica Municipal.

Ressalte-se, outrossim, que, diante de projeto que versa sobre política municipal de meio ambiente, deverão ser convocadas durante sua tramitação pelo menos 2 (duas) audiências públicas, conforme art. 41, VIII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos PELA LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 07/03/2012.

JOSÉ AMÉRICO - PT - RELATOR

CELSO JATENE - PTB

DALTON SILVANO - PV

FLORIANO PESARO - PSDB

MARCO AURÉLIO CUNHA - PSD

QUITO FORMIGA - PR