

DOM 07/06/2001

## RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 77/01

Ofício A.T.L. nº 139/01, de 06 de junho de 2001

Senhor Presidente

Tenho a honra de acusar o recebimento do Ofício nº 18/Leg.3/0270/2001, com o qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 77/01.

De autoria dos nobres Vereadores Antonio Carlos Rodrigues e Toninho Paiva, o projeto dispõe sobre o funcionamento dos semáforos após as 23 horas, no Município de São Paulo.

Sem embargo dos meritórios propósitos que nortearam seus ilustres autores, a medida não reúne condições de converter-se em lei, impondo-se veto total ao texto aprovado, nos termos do disposto no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, ante sua manifesta inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público.

Primeiramente, cumpre destacar que a propositura padece de insanável vício de inconstitucionalidade, tratando de assunto relativo inquestionavelmente a trânsito e transporte, cuja competência legislativa foi outorgada privativamente à União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Com efeito, a matéria acha-se minudentemente disciplinada pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) que, nos incisos II, III e VI de seu artigo 24, confere competência aos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, para planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, bem como para implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos de controle viário, além de executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada.

Importa ainda destacar que, em seus artigos 90, § 2º, e 91, o referido Código de Trânsito Brasileiro determina caber ao CONTRAN editar normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização, bem como estabelecer as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Por conseguinte, exsurge claramente que, além de invadir a esfera de competência legislativa reservada exclusivamente à União, a propositura mostra-se inoportuna e eivada de ilegalidade, por já haver legislação federal regendo a matéria.

Não obstante, o texto ora vetado incorre também em manifesto vício de iniciativa, eis que versa sobre serviço público, cujo impulso oficial para legislar é privativo do Prefeito, "ex vi" do artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, dispondo, ademais, sobre matéria típica de administração de bens públicos municipais, igualmente de competência exclusiva do Prefeito, por força da norma prevista nos artigos 70, inciso VI e 111 da Lei Maior Local.

Inquestionável, portanto, que a propositura, inquinada pelo vício de iniciativa e invasão da competência do Executivo, viola o princípio da harmonia e independência entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Constituição Federal, no artigo 5º da Constituição Estadual e no artigo 6º da Lei Orgânica do Município. Não bastassem as razões de inconstitucionalidade e ilegalidade apontadas para fundamentar o veto total ao texto vindo à sanção, emergem outros óbices, atentando contra o interesse público de que deve imbuir-se a medida para transformar-se em lei.

Inicialmente, há que salientar-se que as disposições contidas no artigo 1º da propositura tratam de assunto eminentemente técnico, da exclusiva competência de órgãos do Poder Executivo, não cabendo ao legislador dispor sobre ele. Por outro lado, impende assinalar que a generalização da medida, consistente no funcionamento dos semáforos apenas com o sinal de alerta (pisca-pisca no amarelo), das 23 às 5 horas, revela-se de alto risco. Basta lembrar-se que, em

várias regiões de tráfego intenso, há cruzamentos perigosos, os quais, muitas vezes, não apresentam boa visibilidade para o motorista ou, ainda, atravessam vias que permitem velocidade relativamente alta, resultando extremamente perigosa a operação dos semáforos com o sinal de alerta nesses locais.

É oportuno esclarecer que estudos técnicos realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV concluíram que a operação de semáforos em amarelo intermitente, durante a madrugada, demanda análise extremamente criteriosa, posto que, na maioria dos locais, sua adoção é impossível, por elevar significativamente o potencial de risco de acidentes, conforme apontam as estatísticas. Por tais motivos, após vistorias de madrugada, optou-se, inclusive, pela retirada do amarelo intermitente em alguns locais.

Outrossim, cabe assinalar que, em seus trabalhos constantes de revisão das programações semaforicas, a CET vem avaliando e implementando esse modo de operação nos locais viáveis, os quais devem obrigatoriamente contar com total visibilidade, baixa velocidade e reduzido fluxo de pedestres.

A medida também não é possível em cruzamentos cujas vias pertençam a níveis hierárquicos semelhantes, pois os motoristas tendem a considerar-se na preferencial, seja qual for a via pela qual estejam transitando.

Releva ainda ressaltar a restrição dos equipamentos que operam nossos semáforos: dos aproximadamente 4.300 semáforos existentes em nosso Município, cerca de 2.000 não comportam tal função, sendo necessário substituí-los por outros mais modernos para atender tão somente à finalidade do texto ora vetado, o que demandaria recursos financeiros da ordem de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), segundo estimativas da CET, revelando-se, pois, a medida francamente contrária ao interesse público, por onerosa e envolver os riscos já mencionados. Finalmente, é mister noticiar que a Prefeitura do Município de São Paulo vem adotando outras alternativas, visando garantir mais segurança e tranquilidade no trânsito para a população, durante a madrugada, quais sejam:

- a) a programação de tempos de sinal vermelho mais curtos, com cerca de 20 segundos, que tem trazido bons resultados, já implantada em cerca de 700 cruzamentos e em fase de implantação em aproximadamente mais 400;
- b) a instalação de botoeiras de pedestres, também já presentes em muitos semáforos, as quais eliminam paradas inúteis dos veículos;
- c) a instalação de laços detectores em transversais, que permitem a abertura do semáforo pelo tempo suficiente para o veículo passar, que dependem da progressiva modernização dos equipamentos controladores dos semáforos;
- d) a implantação do Projeto CTA (Semáforos Inteligentes), já efetivada em área de 1.000 cruzamentos, reduzindo os tempos de sinal vermelho ao necessário para atender a demanda de veículos.

Destarte, as razões ora aduzidas impedem-me de acolher o texto vindo à sanção, compelindo-me a vetá-lo integralmente, por sua manifesta inconstitucionalidade ilegalidade e contrariedade ao interesse público, nos termos acima expendidos, com fulcro no disposto no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, sem olvidar seus meritórios fins.

Assim, restituo a cópia autêntica de início referida, devolvendo o assunto à apreciação dessa Egrégia Câmara que, com seu elevado critério, se dignará a reexaminá-lo.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

MARTA SUPLICY, Prefeita

Ao Excelentíssimo Senhor

José Eduardo Martins Cardozo

DD. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo