

RAZÕES DE VETO

**Projeto de Lei nº 156/07**

Ofício ATL nº 133, de 25 de julho de 2007

Ref.: Ofício SGP-23 nº 3254/2007

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício acima referido, por meio do qual encaminhou-se à sanção cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 156/07, de autoria de Vossa Excelência, que dispõe sobre a constituição, organização e montagem do Sistema Municipal de Transporte Público Urbano sobre Trilhos na área e nos termos que especifica.

De plano, há que se registrar o inegável mérito da propositura, que se volta à área central da Cidade, procurando, com a iniciativa em questão, beneficiá-la, para devolver, à região, melhores condições para a fluidez de seu tráfego.

Ainda assim, e pelas razões abaixo alinhadas, vejo-me na contingência de vetar o inteiro teor dos dispositivos integrantes do texto aprovado a seguir indicados: o parágrafo 1º do artigo 1º; o artigo 4º, "caput", seus sete incisos e parágrafo único; o artigo 5º, "caput", seus três incisos e parágrafo único, e o artigo 6º.

Com efeito, o parágrafo 1º do artigo 1º estabelece que o sistema em evidência poderá ser implantado na área central da Cidade de São Paulo, de modo articulado com os terminais de ônibus, as estações de trólebus e as estações do Metrô, voltado especialmente para a ligação do "centro velho" com o "centro novo" da cidade e para a circulação nas vias principais dessa região. No entanto, inconveniências e dificuldades de ordem técnica se antepõem à utilização de veículos leves sobre trilhos no centro da Cidade, impondo-se o veto ora aposto.

Efetivamente, a primeira das dificuldades diz respeito à localização dos pontos de parada do chamado VLT. É que a maioria das vias da área em tela é de pista única, sem canteiro central. Assim, os pontos de parada demandariam a implantação de plataformas no meio da via, provocando, em consequência, seu estreitamento e inevitáveis obstruções no local.

De outra parte, a via permanente para tais veículos não deve se situar junto à calçada, a fim de não incorrer em inafastáveis conflitos com veículos entrando e saindo de garagens e edificações ou com embarques de passageiros de táxi, por exemplo. Outro conflito a assinalar seria aquele relativo ao entrelaçamento com o tráfego geral e pedestres nas conversões de quadras, uma vez que o veículo em causa teria que abrir a curva para obter raio de giro compatível.

Ademais, como as vias situadas na área central têm grande circulação de pedestres, haveria maior risco de atropelamentos, na medida em que é notório ter o VLT baixa taxa de frenagem quando acumula a poeira do ar.

Por fim, impõe-se ressaltar que, por falta de flexibilidade à utilização de itinerários alternativos, o sistema ficaria inteiramente paralisado em caso de quebra de veículo, acidente na via ou queda de energia.

Consoante deflui do exposto, o VLT caracteriza-se como tecnologia mais adequada a eixos radiais ou diametrais, que poderão comportar inserção funcional de via exclusiva ou com poucos cruzamentos veiculares. No mais, sabe-se que a demanda de usuários em vias centrais é superior à capacidade de transporte do VLT, de modo que, também sob esse prisma, a medida não se mostra adequada.

No que concerne ao artigo 4º, "caput", seus sete incisos e o parágrafo único, são dispositivos que determinam, como de cunho obrigatório, as características dos veículos em questão, dispondo, até mesmo, sobre os trilhos do sistema.

No caso, o veto é de rigor.

De fato, ao explicitar as características de que devem tais veículos, necessariamente, ser dotados, o Legislativo impõe ao Executivo obrigações que não lhe cabe estabelecer, seja porque à Administração Municipal compete gerir o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, avaliando, inclusive, as características dos veículos que o integrem, ou venham a integrar, seja porque as particularidades de cada tipo de veículo podem se alterar no curso do tempo, até mesmo em razão de avanços tecnológicos, de forma que sua especificação não comporta regulação por lei.

A propósito do artigo 5º, "caput", seus três incisos e o parágrafo único, verifica-se que nesses dispositivos são detalhadas as três linhas de implantação inicial, com descrição, em cada um dos três incisos ora vetados, dos respectivos itinerários. Ainda, o parágrafo único do indigitado artigo 5º estabelece que o sistema poderá ser completado por quatro estações de ligação com outros elementos do sistema de transporte urbano, na forma que especifica.

Mais uma vez, deixa, o texto aprovado, no que tange ao sobredito artigo, de levar em consideração que o Sistema de Transporte Coletivo Urbano é gerido por órgãos da Administração Direta e Indireta do Município, os quais, em decorrência das atribuições que exercem, detêm a prerrogativa de dispor sobre linhas de transporte público, sempre respeitado o disciplinamento legal que rege a espécie, bem como atendido, a toda evidência, o interesse público subjacente à matéria em comento.

Relativamente ao artigo 6º, cuida-se de dispositivo que assegura a possibilidade de que cada veículo integrante do sistema conte com um monitor, que, afirma o texto, poderá ser um guarda civil metropolitano, encarregado da segurança interna do veículo e do atendimento às necessidades especiais dos usuários.

Trata-se de dispositivo cujo veto se faz igualmente obrigatório.

Com efeito, a Guarda Civil Metropolitana tem suas atribuições fixadas por regramento específico, não figurando, dentre elas, aquela que o texto aprovado pretende, de modo impróprio, instituir.

Enfim, pelas razões expostas, resulta claro que os dispositivos ora impugnados não podem ser acolhidos, seja por colidirem com disciplinamento legal próprio da matéria que abordam, seja porque - não obstante a intenção de que se revestem - acabariam, se implantados, por desatender ao interesse público.

Em assim sendo, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aponho, ao texto aprovado, o presente veto parcial, atingindo o parágrafo 1º do artigo 1º; o inteiro teor do artigo 4º, ou seja, seu "caput", os sete incisos e o parágrafo único; o inteiro teor do artigo 5º, ou seja, seu "caput", os três incisos e o parágrafo único, e, finalmente, o inteiro teor do artigo 6º.

Nessa conformidade, e com as considerações expendidas, restituo o assunto ao conhecimento dessa Egrégia Câmara, para a competente deliberação.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de elevado apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo