

DOC 24/06/2005 P.3

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 171/04

OF ATL nº 110, de 23 de junho de 2005

Ref.: Ofício SGP 23 nº 1860/2005

)Senhor Presidente

Nos termos do ofício referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 171/04, de autoria do Vereador Domingos Dissei, que dispõe sobre o credenciamento, bem-estar e circulação dos trabalhadores que usam carretas/carroças movidas a braço no Município de São Paulo.

Sem embargo dos meritórios propósitos que nortearam seu autor, a medida não reúne condições de ser convertida em lei, impondo-se seu veto total, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

A mensagem aprovada determina o cadastramento dos citados trabalhadores, inclusive com o fornecimento de uma credencial de identificação, pelo órgão municipal competente, o qual promoverá cursos de higiene, manipulação de resíduos e orientação no trânsito. Prevê, também, a padronização dos veículos, inclusive com espaço para publicidade, o que deverá ocorrer no prazo máximo de um ano, sob pena de sua apreensão e recolhimento. Dispõe, finalmente, que sua aquisição poderá ser patrocinada pela iniciativa privada ou facilitada por financiamentos de crédito popular. Inicialmente, observa-se que a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro - CTB, em seu artigo 96, inciso I, alínea "c", classifica os veículos de que trata a propositura, quanto à tração, como "veículos de propulsão humana". Como tais, eles se enquadram no campo de abrangência do Código de Trânsito Brasileiro.

Ora, como se sabe, a competência sobre questões relacionadas a trânsito e transporte cabe privativamente à União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, tendo sido outorgada aos Municípios apenas competência para legislar sobre o tema em caráter suplementar, vale dizer, adaptando seu ordenamento local à legislação federal, no que couber, por força do disposto em seu artigo 30, inciso II. Com efeito, a matéria acha-se minuciosamente disciplinada no citado Código que, em seu artigo 97, determina expressamente que "as características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em função de suas aplicações", no exercício das competências que lhe foram atribuídas pelo referido diploma legal, em especial em seu artigo 12, inciso I. A par disso, a mencionada lei federal, em seu artigo 24, confere competências aos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, para, em síntese, planejar e operar o trânsito de veículos e o sistema de sinalização, bem como para executar a fiscalização de trânsito. Para tanto, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no artigo 333 do CTB, sendo defeso instituir vedações ou restrições nele não estabelecidas, como aquelas adotadas pelo texto aprovado.

Além disso, o projeto padece de erros técnicos, uma vez que indica conceitos diversos dos estabelecidos na legislação federal. Conforme o anexo I do CTB, a palavra que designa os veículos de propulsão humana é o vocábulo "ciclo". O termo "carroça" conceitua o "veículo de tração animal destinado ao transporte de carga". Já a denominação "carreta" não é empregada na legislação de trânsito sendo utilizado

"reboque", para a idéia assemelhada, ou seja, "veículo a ser engatado atrás de um veículo automotor".

Nesse particular, o referido Código estabelece, em seu artigo 129, que "o registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários". Portanto, nota-se que a mensagem não se ateve à matéria de disciplina normativa reservada ao Município, no tocante ao trânsito, mas derivou para um campo legisferante vedado ao Poder Local. É que os Municípios não podem definir as características dos veículos, pois tal competência é do CONTRAN, nos termos do citado artigo 97 do CTB.

Por outro lado, de acordo com informações da Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social - SMADS, há um movimento nacional de catadores de materiais, cuja comissão nacional mantém contatos com órgãos federais para tratar de assuntos pertinentes aos seus direitos, condições de trabalho e estratégias de consolidação deste tipo de atuação profissional, como enfrentamento do desemprego e alternativa de trabalho para a população de rua.

A implementação de medidas como a padronização de tais veículos envolve recursos significativos, uma vez que a maioria dos catadores subsiste com baixíssima renda e não tem recursos próprios para este tipo de investimento. Eles utilizam equipamentos construídos artesanalmente com materiais reaproveitáveis, que, muitas vezes, são emprestados pelas cooperativas e associações ou, também, pelos depósitos para os quais trabalham.

Assim sendo, a padronização dos veículos restringiria o acesso a esse tipo de ocupação profissional, sendo importante ressaltar que o trabalho de coleta de material reciclável é uma forma de geração de renda imediata e garantida, uma alternativa de subsistência, que certamente será comprometida no caso de a propositura vir a ser convertida em lei.

Estima-se que atualmente trabalham no Município 10 mil catadores. Em sua grande maioria, são pessoas excluídas do mercado de trabalho que têm nessa atividade a fonte de renda para subsistência pessoal ou de suas famílias. Se considerarmos que cada catador recolha uma média de 150 quilos de materiais recicláveis por dia, estão deixando de ser enviados diariamente aos aterros municipais 1500 toneladas de resíduos sólidos. Com essa atividade o catador, profissional inclusive reconhecido pelo Ministério do Trabalho e Emprego, se torna importante colaborador para o aumento na vida útil dos aterros sanitários.

O Município conta com o Programa Socioambiental Cooperativa de Catadores de Material Reciclável, criado pelo Decreto nº 42.290, de 15 de agosto de 2002, e com o Programa de Coleta Seletiva, da Secretaria Municipal de Serviços, baseado na criação das Centrais de Triagem de materiais recicláveis, operadas e geridas pelos cooperados. Essas Centrais foram formadas com a participação de catadores oriundos de regiões próximas às Centrais, proporcionando a eles inclusão social, pela geração de trabalho e renda.

Organizados em cooperativas, os catadores obtêm melhores condições de trabalho, deixando de puxar carrinhos de madeira, pois a coleta é executada por caminhões coletores ou compactadores, sendo a renda obtida com a posterior comercialização, dividida entre todos os cooperados.

No texto aprovado, deu-se ênfase apenas à questão da regulamentação das carretas/carroças, deixando de lado algumas características de exclusão social, observadas na maioria dos casos, sem o devido tratamento inclusive para fins de cadastramento, tais como a ausência de residência fixa, dificuldade de acesso a meios de comunicação e, até mesmo, falta de documentação pessoal.

É necessário lembrar que o veículo também serve de abrigo para o catador, sendo que sua apreensão, prevista no artigo 4º, § 2º, da propositura, representará um agravante

à sua própria sobrevivência. Segundo o primeiro censo dos moradores de rua, realizado pela SMADS no ano de 2000, mais de 8,7 mil pessoas viviam nas ruas da capital, sendo que 48,6% sobreviviam trabalhando como catadores de papel, papelão, latas de alumínio e ferro velho.

Diante disso, vejo-me compelido a apor veto integral ao texto aprovado com fundamento no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, assim sendo, devolvo o assunto a essa Egrégia Casa de Leis que, com seu elevado critério, se dignará a reexaminá-lo, renovando a Vossa Excelência protestos de elevada estima e distinta consideração.

JOSÉ SERRA, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ROBERTO TRIPOLI

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo