



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 08 de Novembro de 2001

Folha nº 21 do proc.
nº 1 - 203 de 20 1995

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº

LIDO HOJE 446 / 01

AS COMISSÕES DE: 14 NOV 2001

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

POLÍTICA URB., METROP. E M. AMB.

TRANSITO, TRANSP. E AT. E. LON.

Senhor Presidente

[Signature]

PRESIDENTE

RECEBIDO NA A. T. M.

Em 08, 11 / 01

às 18.10 horas.

15 - DOCRFC
15-0328/2001

ACEITO O VETO

08 NOV 2001

[Signature]

PRESIDENTE

Tenho a honra de acusar o recebimento do Ofício nº 18/Leg. 3/0620/2001, pelo qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica de lei decretada por essa Egrégia Câmara, na sessão de 10 de outubro do corrente ano, relativa ao Projeto de Lei nº 293/95.

De autoria do nobre Vereador Gilson Barreto, o texto aprovado dispõe sobre a criação de faixa exclusiva para trânsito de motocicletas nas vias públicas do Município que disponham de três ou mais pistas de rolamento em sentido único de direção. Tais faixas deverão ser demarcadas entre a última e a penúltima via de rolamento, à esquerda, com largura a ser definida em decreto do Executivo.

Não obstante os meritórios propósitos que certamente nortearam seu ilustre autor, impõe-se o veto total à propositura, 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.

Seção de Publicação e Edição de Anais - DT-10

08 NOV 2001

18:25h *[Signature]*

Solange Rainone dos Santos
Assistente Téc. Direção IV
RF 10.501

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

Com efeito, a matéria acha-se minuciosamente disciplinada pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) que, no inciso II de seu artigo 24, confere aos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, competência para planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas.

O texto ora vetado incorre também em manifesto vício de iniciativa, eis que versa sobre serviço público, cujo impulso inicial para legislar é privativo do Prefeito, "ex vi" do artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, dispondo, ainda, 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 de competência do Executivo, viola o princípio da harmonia e independência entre os Poderes, consagrado no artigo 6º da Lei Orgânica do Município.

Neesse sentido, aliás, já se pronunciou a Comissão de Constituição e Justiça, no Parecer nº 895/99, ao manifestar-se pela

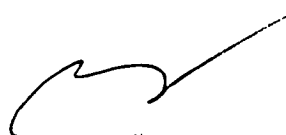
inconstitucionalidade e ilegalidade do Projeto de Lei nº 362/98, que igualmente criava faixas de trânsito exclusivas para motocicletas e similares:

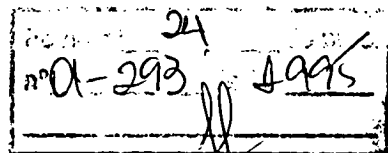
"Com efeito, não pode impor o Poder Legislativo ao Executivo que este tome tais ou quais medidas concretas, sob pena de violação do princípio da separação dos Poderes constitucionalmente previsto (art. 2º da CF/88) e também constante da Lei Orgânica (art. 6º)."

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 a introdução de novas regras para o trânsito — sobretudo numa metrópole como São Paulo —, dada a sua natureza eminentemente técnica, implica a oitiva dos profissionais competentes para o exame de seu impacto no sistema viário, a ser precedido de estudos aprofundados e de propostas calcadas em estatísticas e na observação constante do comportamento do fluxo de veículos.

Embora, pois, elogiável o objetivo do nobre Vereador em querer conferir maior segurança ao tráfego de motocicletas e veículos a elas equiparados, há restrições de ordem técnica que confrontam com o caráter de obrigatoriedade da medida cogitada, seja no que tange à





Solange Raimone das Santos
Assistente Téc. Direção IV
RF 10.801

sua implantação em todas as vias públicas com três ou mais pistas de rolamento, seja quanto à localização da faixa exclusiva.

Com efeito, a demarcação da referida faixa "entre a última e a penúltima via de rolamento à esquerda" viria a dar aos condutores de motocicleta uma falsa sensação de segurança, oficializando uma situação de alto risco, posto que o trânsito de motos entre as filas de carros configura perigo potencial de colisão com qualquer desses veículos no caso de mudança de faixa de rolamento.

A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET vem elaborando estudos que apontam a possibilidade, em determinados casos, de implantação dessas faixas no espaço do leito carroçável junto ao canteiro central naquelas vias, a exemplo da Avenida Vinte e Três de Maio, em que os veículos comerciais (ônibus e caminhões) trafegam pelo lado direito, no qual se verifica, também, a maior influência do uso lindeiro da via, com entrada e saída de veículos e manobras de conversão.

Já na Rua Teodoro Sampaio, que conta com três faixas de tráfego em sentido único de direção, sendo uma destinada para ônibus, a implantação da faixa para motocicletas revelar-se-ia totalmente impraticável.

De outra parte, a boa técnica recomenda que os modais de transporte devem ter seus usos disciplinados, sempre que possível, de maneira a minimizar os conflitos entre modais díspares, critério não considerado na formulação da propositura. É o caso dos Corredores de Transporte Coletivo, cujo modelo operacional adotado atualmente prevê

25
01-293 1995
Solange Ruth
Assistente Técnica Direção IV
RF 10.801

faixas de rolamento exclusivas do lado esquerdo, com aberturas de portas também do lado esquerdo e plataformas elevadas.

A implantação das duas modalidades de transporte — ônibus e motocicletas — com faixas exclusivas do lado esquerdo da via traria, inevitavelmente, conflito entre os dois tipos de veículos, com evidente desvantagem para as motocicletas. Além disso, vias cujas configurações geométricas e características operacionais permitem conversões à esquerda, junto ao canteiro central, não devem receber o tratamento preferencial proposto no projeto ora aprovado, por conta do previsível conflito entre motocicletas e outros veículos usuários do logradouro.

É imprescindível, portanto, que em cada caso concreto seja feita, pelas áreas técnicas competentes, criteriosa avaliação das peculiaridades locais. Nessa conformidade, a CET vem, ao longo do tempo, implantando medidas diferenciadas, que podem ser adotadas isolada ou conjuntamente, de acordo com as características das vias a serem acessadas.

O texto aprovado, se transformado em lei, viria impedir ou, no mínimo, prejudicar sobremaneira a adoção de todas essas soluções administrativas, que são sempre disciplinadas em portarias, o que permite sua rápida adequação às modificações das condições do sistema viário. Leis específicas, como esta que se propõe, são de difícil alteração e nem sempre traçam a melhor solução para questões — como as de trânsito — eminentemente técnicas, repita-se, e que exijam flexibilidade.



26
01-293
Solange Kamen
Assistente Técnica Direção IV
RF 10.804

Destarte, as razões aduzidas impedem-me de acolher o texto vindo à sanção, compelindo-me a vetá-lo na íntegra, por razões de inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, com fulcro no disposto no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto à apreciação dessa Egrégia Câmara que, com seu elevado critério, se dignará a reexaminá-lo.

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



MARTA SUPLICY
Prefeita

Ao
Excelentíssimo Senhor
JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



Folha nº 2871 do
Processo nº 293/95
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Folha nº 28 do
Processo nº 293/95
Ribeiro de Castro Paiva
Reg. 11.120

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER CONJUNTO N° /2002 DAS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA; DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE E DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA SOBRE O VETO TOTAL AO PROJETO DE LEI N° 293/95.

Trata-se de veto total ao Projeto de Lei n° 293/95, de autoria do nobre Vereador Gilson Barreto, que visa dispor sobre a criação de faixa exclusiva para trânsito de motocicletas nas vias públicas do Município de São Paulo.

Aprovado em 10 de outubro de 2001 e, encaminhado à sanção, foi vetado totalmente, por entender a Sra. Prefeita que existe inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público.

Alega a Sra. Prefeita, nas suas razões de veto, que "a propositura padece de insanável vício de inconstitucionalidade, tratando de assunto relativo a trânsito, cuja competência legislativa foi outorgada privativamente à União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal" e que "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, § 2°, inciso IV, da Lei Orgânica do Município".

A razão não assiste à Sra. Prefeita.



Folha nº 28 # do
Processo 799/95
Carlos Roberto Silva
Reg. 11130

Folha nº 29 do
Processo 799/95
SENADO
Câmara de Castro Paiva
Reg. 11.120

Câmara Municipal de São Paulo

Inicialmente cumpre observar que, consoante o entendimento do ilustre doutrinador Hely Lopes Meirelles¹ "o trânsito e o tráfego são daquelas matérias que admitem a tríplice regulamentação - federal, estadual e municipal - conforme a natureza e âmbito do assunto a prover. De um modo geral pode-se dizer que cabe à União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover os aspectos regionais e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (CF, art. 30, I e V)".

Assim a propositura, diferente do que quis fazer crer o Executivo não usurpa de competência privativa da União.

Tanto é assim que o próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) é expresso ao enunciar:

"Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

...

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas".

¹ In Direito Municipal Brasileiro, Malheiros Editores, 6ª ed., pág. 318



Folha nº 30^a do
 Processo 293/95
 Carlos Roberto Silva
 Nº. 1112

Folha nº 30^a do
 Processo 293/95
 Sala de Castro Paiva
 Reg. 1.120

Câmara Municipal de São Paulo

SENA EFETIVO

Por fim, cumpre observar que a propositura não interfere na prestação de um serviço público. Pelo contrário, objetiva, tão somente, fazer observar que as vias públicas que disponham de três ou mais pistas disponham de faixa exclusiva para trânsito de motocicletas e afins.

O projeto encontra fundamento no art. 30, I e nos arts. 13, I e 37, caput da Lei Orgânica do Município, razão pela qual somos,

PELA REJEIÇÃO DO VETO

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 20.3.02

RELATOR

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

A Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 25/09/83

200003

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130

À ATM, face ao prazo estabelecido
pelo artigo 55 da Lei nº 17.063/83

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130
SEM EFEITO

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEQUE, desta data para fins de informação, publicação e arch.

data n.º 31 / 17 / 04 / 02, 7MS

MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA
Secretária da Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O VETO TOTAL APOSTO PELA SENHORA PREFEITA AO PROJETO DE LEI Nº 293/95.

Trata-se de manifestação da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, sobre o veto total apostado pela Senhora Prefeita ao projeto de lei nº 293/95, de autoria do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre a criação de faixa exclusiva para trânsito de motocicletas nas vias públicas do Município de São Paulo.

Aprovado pela Câmara Municipal, em 10 de outubro de 2002, o projeto foi enviado para a sanção da Prefeita que o vetou integralmente.

As razões alegadas pelo Executivo, para justificar o seu veto, são os de inconstitucionalidade e de contrariedade ao interesse público.

A inconstitucionalidade pois trata-se de assunto relativo a trânsito, cuja competência legislativa foi outorgada privativamente à União nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal. A matéria acha-se minuciosamente disciplinada pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997)

Quanto ao interesse público considera que executar faixas exclusivas para motocicletas, significa introduzir novas regras para o trânsito, que precisam ser precedidas de estudos técnicos aprofundados para o exame de seu impacto no trânsito, bem como de propostas calcadas em estatísticas e na observação constante do fluxo de veículos.

Há restrições de ordem técnica que confrontam com o caráter de obrigatoriedade para a criação de uma faixa exclusiva para trânsito de motocicletas seja no que tange à sua implantação em todas as vias com 3 ou mais pistas de rolamento, o que não é possível, seja quanto à localização da faixa exclusiva, entre a última e a penúltima faixa de rolamento o que viria representar riscos, por conta do previsível conflito entre motocicletas e ônibus que podem circular na pista da esquerda.

Dessa forma as vias deverão ser estudadas caso a caso.

Esta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, examinando o veto total, relativamente ao mérito considerado, entende que as razões de veto são procedentes e se revestem de interesse público, manifestando-se pela **manutenção** do veto total apostado pela Prefeita Municipal.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 17-04-02