

RAZÕES DE VETO

**Projeto de Lei nº 309/07**

Ofício ATL nº 131, de 23 de julho de 2007

Ref.: Ofício SGP 23 nº 3251/2007

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício acima referido, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou a este Gabinete cópia autêntica do Projeto de Lei nº 309/07, de autoria do Vereador Ricardo Teixeira, que "proíbe o estacionamento de veículos automotores e elétricos nas vias estruturais níveis I, II, III e coletoras, onde é realizado o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, mesmo que em locais permitidos que contenham ou não estacionamento rotativo pago em horários predeterminados".

A propositura consiste em vedar o estacionamento de veículos - ressalvados aqueles utilizados nos serviços essenciais que especifica - nas vias estruturais e coletoras, situadas nas áreas abrangidas pelo denominado Sistema de Rodízio de Veículos, nos horários entre 7 e 10 horas e 17 e 20 horas, de 2ª a 6ª feira, à exceção dos feriados, ainda que em locais permitidos, com zona azul ou não, sob pena de aplicação de penalidade prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Sem embargo do meritório intuito que inspirou o autor da proposta, sou compelido a vetá-la integralmente, com fundamento no disposto no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, pelas razões a seguir deduzidas.

Aponte-se, primeiramente, que a iniciativa envolve questões atinentes à administração do trânsito, proibição de estacionamento, parada e sinalização de vias públicas, que constituem elementos dinâmicos, dependentes, sobretudo, do curso da vida urbana. Assim é que um local pouco transitado pode passar a receber um grande fluxo de pessoas e veículos, do mesmo modo que uma região, sem necessidade de estacionamento rotativo, em razão do baixo fluxo no período comercial, torna-se, a qualquer momento, devido a diversos fatores, área de intensa circulação, a necessitar de estacionamentos públicos rotativos em suas cercanias.

Dessa forma, limitações relativas ao trânsito que, a princípio, pareçam imprescindíveis ou convenientes, podem deixar de sê-lo rapidamente, o que desaconselha seu disciplinamento por lei.

Nesse sentido, a medida restritiva estabelecida pelo texto aprovado, ainda que, à primeira vista, pudesse se afigurar oportuna, restaria, num futuro próximo, por impedir a adoção, pelo órgão executivo de trânsito, de ações dela diversas, mesmo que absolutamente necessárias, eis que eventual alteração de ato normativo dessa natureza demanda maior tempo, do qual a dinâmica da Cidade não pode dispor. As necessidades do trânsito surgem e ressurgem diariamente e exigem pronta intervenção, não sendo possível aguardar o trâmite e a conclusão do processo legislativo para seu atendimento, sob pena de se causar enormes prejuízos à coletividade.

A questão, portanto, não comporta regulação por lei, inserindo-se no campo da gestão administrativa, de competência própria do Executivo, que, para tanto, conta com órgãos técnicos e especializados, incumbidos de identificar os problemas do trânsito no Município, bem como de estudar, propor e conferir efetividade às respectivas soluções. De fato, a questão refoge à esfera de atuação do Legislativo, vez que, nos termos do artigo 24, incisos II e X, do Código de Trânsito Brasileiro (instituído pela Lei Federal nº

9.503, de 23 de setembro de 1997, modificada pela Lei Federal nº 10.517, de 11 de julho de 2002), compete exclusivamente aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias.

No caso do Município de São Paulo, cabe ao Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV) da Secretaria Municipal de Transportes não apenas operar o trânsito, mas também planejá-lo, projetá-lo e regulamentá-lo, incluindo-se, dentre outras medidas, a proposição de normas restritivas ao estacionamento em vias públicas, com base em projetos técnicos elaborados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Releva, ainda, considerar outros aspectos, de especial importância.

A proibição estabelecida no projeto abrange as vias estruturais, níveis I, II e III, e coletoras do denominado Centro Expandido, no qual vigoram as restrições de circulação nos horários e condições já conhecidos.

As vias estruturais, de acordo com o Plano Regional Estratégico, são classificadas em 3 (três) modalidades: no 1º nível, as utilizadas como ligação da Capital com os demais Municípios do Estado de São Paulo e Estados da Federação; no 2º nível, aquelas não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação com os Municípios da região metropolitana e com as vias do 1º nível; no 3º nível, aquelas não incluídas nos níveis anteriores, utilizadas como ligações internas no Município.

O projeto de lei parte da premissa de que todas as categorias de vias estruturais apresentam as mesmas características físicas, operacionais e estratégicas, o que não corresponde à realidade, em virtude das características específicas e peculiares por elas apresentadas.

Dessa forma, a definição das vias nas quais será ou não proibido o estacionamento de veículos é norteada por critérios técnicos, determinados por estudos de engenharia de tráfego, que analisam diversos fatores, tais como a segurança de pedestres e veículos, a fluidez do trânsito, a composição do tráfego (abrangendo pedestres, motocicletas, automóveis, ônibus, caminhões e outros), a geometria da via, a demanda de estacionamento, o nível de saturação viária e as regras de uso e ocupação do solo aplicáveis.

As freqüentes e imprescindíveis análises operacionais, efetuadas pelos setores técnicos responsáveis a fim de garantir a segurança e a fluidez de cada via, resultariam sem utilidade se todas as vias estruturais fossem tratadas como idênticas, contrariando todos os procedimentos até então adotados.

Por isso, o sistema de estacionamento rotativo é implantado em vias cujo estacionamento não compromete a fluidez e a segurança do trânsito local, constituindo alternativa prática e confortável nos horários do rodízio municipal.

Observe-se que, nos períodos de maior volume de tráfego, ou seja, das 7 às 10 horas e das 17 às 19 horas, a oferta de vagas é, em geral, superior à procura, não sobrecarregando o sistema, motivo pelo qual o usuário da zona azul, ao estacionar em vagas regulamentadas nos horários de rodízio, não prejudica o trânsito.

De outro lado, a medida certamente acarretará prejuízos às atividades comerciais desses logradouros, além de propiciar a proliferação desordenada de estacionamentos, muitos deles irregulares.

A vedação estabelecida pela propositura afigura-se, pois, em desconformidade com o interesse público, além de gerar grandes dificuldades à fiscalização, exigindo, ainda, para o cumprimento de suas disposições, a implantação de nova sinalização em todos os locais por ela atingidos, providência imprescindível para a aplicação de penalidades correspondentes a esse tipo de infração, conforme disposto no artigo 181, inciso XVIII, do CTB.

A par disso, demanda expressivo aporte de recursos, necessários não apenas para implantar a sinalização pertinente, como também para possibilitar a devida fiscalização dos infratores, mediante o emprego de maior contingente de meios materiais, equipamentos e agentes de trânsito, resultando em significativo dispêndio de verbas públicas, sem que tenha sido indicada a respectiva fonte para suportar tais despesas, o que configura descumprimento às normas previstas na Lei de Responsabilidade Fiscal. Destarte, resta patente que a propositura dispõe sobre tema relacionado à organização administrativa, ao mesmo tempo em que, por importar aumento de despesas, envolve matéria orçamentária, cujo impulso legislativo compete privativamente ao Prefeito, nos termos do artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Maior local, incidindo, assim, em inconstitucionalidade e ilegalidade.

Por todo o exposto, à vista das razões ora expostas, demonstrando os óbices legais e a inviabilidade técnica que impedem a sanção do texto aprovado, vejo-me compelido a vetá-lo na íntegra, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Casa Legislativa. Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo