

PROJETO DE LEI Nº 809, DE 2014

Proíbe a atividade dos ambulantes na faixa de domínio das rodovias estaduais.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Fica proibida a atividade dos ambulantes na faixa de domínio das rodovias estaduais.

Parágrafo único - Reputa-se como ambulante o vendedor ou prestador de serviço que exerça sua atividade:

1. carregando consigo a sua mercadoria ou equipamento, de modo a facilitar a abordagem dos passantes, sejam estes pedestres, motoristas ou passageiros de veículos automotores;
2. em pontos móveis, com o auxílio de veículos automotivos ou de equipamentos desmontáveis e removíveis;
3. em pontos fixos, por meio de barracas não removíveis.

Artigo 2º - Aplicar-se-á ao infrator desta lei, sem prejuízo de outras penalidades previstas na legislação em vigor, multa no valor de 50 (cinquenta) Unidades Fiscais do Estado de São Paulo (UFESP), duplicada na reincidência.

Parágrafo único - Sem prejuízo do disposto no “caput”, o infrator ficará sujeito à apreensão da mercadoria ou dos equipamentos empregados na prestação de serviço.

Artigo 3º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Artigo 4º – Esta lei entra em vigor na data da publicação.

JUSTIFICATIVA

A presente proposição objetiva a proibição da atividade desenvolvida pelos ambulantes nas margens das rodovias estaduais.

Como sabemos, boa parte dos ambulantes que atua à beira das estradas costuma ingressar na pista de rolamento para abordar motoristas e passageiros. Tal prática constitui-se em conduta temerária e perigosa, totalmente adversa aos princípios que fundamentam a legislação de trânsito. Por outro lado, a mesma conduta oferece um disfarce perfeito aos meliantes, pois, acostumados à abordagem dos ambulantes, os motoristas não tem sequer a possibilidade de esboçar uma fuga ou pedido de socorro. Pior, ainda, a recorrente aglomeração de ambulantes no mesmo ponto de uma estrada não permite à polícia reconhecer o criminoso ou perceber a possibilidade de um assalto. No entanto, mesmo acontecimentos menos dramáticos podem produzir danos importantes, como no caso do trauma sofrido por aquele que, involuntariamente, atropela o ambulante imprudente que, de repente, irrompe na pista, sem que dele se possa desviar.

Não por acaso, o Código Brasileiro de Trânsito (Lei Federal n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002) considera infração o ato do pedestre que (1) permanece ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido, (2) cruza pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão, (3) atravessa a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim, (4) utiliza-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente, (5) anda fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea e (6) desobedece à sinalização de trânsito específica (art. 254). No art. 245, por seu turno, a lei tipifica como infração grave o uso da via “para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito”. Por estas e outras disposições, depreende-se que o espírito da legislação do trânsito atribui à faixa de domínio das estradas de rodagem uma finalidade exclusiva, que é a circulação.

Tal exclusividade decorre também da própria natureza da rodovia como bem público de “uso comum do povo”, que só em casos excepcionais, devidamente autorizados pelo Poder Público, pode ser objeto de “uso especial”, principalmente aquele que implica vantagem privada.

Hoje, contudo, devido ao caráter genérico das leis que versam sobre o assunto no âmbito do Estado, a Administração Pública dispõe de amplo poder discricionário para decidir sobre a concessão ou não das autorizações ou permissões de uso necessárias à

instalação e funcionamento de estabelecimentos privados na faixa de domínio das rodovias de propriedade do Estado. Nada impede, porém, que tal esfera de discricionariedade seja estreitada, mesmo que de forma drástica, pelo legislador. É o que ocorreu quando a Lei n. 1.093, de 22 de setembro de 1976 permitiu expressamente a venda de hortifrutigranjeiros nas margens das rodovias estaduais, roubando assim à Administração a possibilidade de denegar autorização de uso com fundamento na inconveniência de tal atividade. Ora, se a lei pode permitir, pode também proibir. Não existe, portanto, objeção legítima à validade jurídica da lei decorrente da aprovação do presente projeto.

No que respeita aos efeitos sociais adversos que poderiam decorrer da norma ora proposta, não se pode ignorar a evolução vivida pelo comércio de rua nos últimos anos.

Segundo um estudo de Jorge Arbage, assessor do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a acentuada queda do crescimento demográfico que o País experimentou nas últimas décadas produziu tamanha redução da população em idade ativa (PIA) que de 2003 a 2010 a taxa de desemprego caiu de 11,7% para 6,7%, ao mesmo tempo em que a renda média do trabalhador sofria um aumento de 18,9% [“Transformação demográfica e competitividade internacional da economia brasileira”. Texto publicado na Rede Mundial de Computadores (WEB): http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/Rev3610.pdf].

Os efeitos de tal conjuntura não se fizeram esperar. Conforme outro estudo, constatou-se na década passada uma relação direta entre a evolução do mercado de trabalho e o número de ambulantes em atividade na Cidade de São Paulo. Se na primeira metade da década (2000 a 2004), o comércio de rua aumenta, no período ulterior (2005 a 2009), há uma nítida inversão de tendência, de que resultou nada menos do que 33 mil ambulantes a menos (PAMPLONA, João Batista. O Comércio de Rua na Cidade de São Paulo: Evolução Recente, Perfil e Política de Regulação: [http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/rodutos/download/PDE2009_PUCSP_Pamplona.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/produtos/download/PDE2009_PUCSP_Pamplona.pdf))!

O mais animador neste refluxo do comércio de rua na Capital é que, segundo o texto citado, a redução de 33 mil pessoas no número de comerciantes de rua em São Paulo entre o ano de 2004 e 2009 (...) foi em grande parte (cerca de 2/3) caracterizada pela saída da atividade daqueles comerciantes de rua que não dispunham de instalações fixas nem equipamentos, ou seja, o segmento mais frágil do comércio de rua”. Em 2004 havia em São Paulo cerca de 47 mil comerciantes de rua nessa condição; em 2009, esse número já havia caído para 26 mil. “Assim, na segunda metade da década, deixaram a condição de comerciantes sem instalações e sem equipamento cerca de 21 mil pessoas.

A recuperação do mercado de trabalho diminui em particular o segmento mais frágil do comércio de rua, ou seja, aquele composto por pessoas desprovidas de qualquer capital que aí tentaram a sorte para contornar a situação de desemprego, ou de muito baixa qualidade do emprego, anteriormente existente.”

A redução do comércio de rua é um dado dos mais importantes quando se considera a possibilidade de restringir tal atividade nas rodovias estaduais. Como os dados disponíveis nos permitem supor que o número de ambulantes tende a se reduzir de forma progressiva nos próximos anos, torna-se possível ao Poder Público *racionalizar o comércio de rua*, o que significa, inclusive, confiná-lo aos locais onde sua presença atenda ao interesse público e não cause danos à atividade dos lojistas.

Quanto às faixas de domínio, acreditamos que, ante os riscos e problemas de segurança apontados neste de trabalho, a melhor coisa a fazer é a proibição pura e simples. Não há hoje nenhum motivo relevante – se é que existiu algum dia – para que se tolere a atividade do ambulante onde ela tem se mostrado tão adversa ao interesse público.

Ante o exposto, solicitamos a concurso dos Nobres Pares para a aprovação da presente medida.

Sala das Sessões, em 27-5-2014

a) Jooji Hato - PMDB