



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 16 de abril de 2018.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 91/2018

Ref.: Ofício SGP-23 nº 00311/2018

DOCREC

290/2018

Senhor Presidente

Por meio do ofício em epígrafe, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 655/09, de autoria dos Vereadores Chico Macena, Jair Tatto, Nabil Bonduki e Soninha Francine, aprovado na sessão de 20 de março de 2018, que cria o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO e revoga a Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007.

Acolhendo a propositura em apreço, à vista do seu inegável interesse público, sou compelido, entretanto, a apor veto, na conformidade das razões doravante expostas, às seguintes disposições:

- Inciso V do artigo 2º - define a calçada partilhada como espaço exclusivo para a circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego de pedestres, equiparando-se à ciclofaixa:

Segundo a Secretaria Municipal das Prefeituras Regionais, consultada sobre a proposta em pauta, os passeios públicos não comportariam a denominada calçada partilhada. Com efeito, é necessário o respeito às faixas livres para pedestres e de serviços com as larguras mínimas de 1,20 metros e de 70 centímetros, respectivamente, recomendado, também, para as calçadas com mais de 2 metros a faixa de acesso (cf. artigos 7º, 9º, IV e 10 do Decreto nº 45.904, de 19 de maio de 2005).

- Artigo 11 - determina que os parques lineares novos ou existentes sejam contemplados com infraestrutura para a mobilidade por bicicleta:

Essa norma não pode ser imposta de forma genérica a todos os parques lineares em face da inviabilidade de seu cumprimento naqueles cujas características físicas sejam incompatíveis com a implantação dos elementos constitutivos do Sistema Ciclovitário ou, ainda, integrados, em sua maior parte, por Áreas de Preservação Permanente.



Com efeito, a instalação da indigitada infraestrutura nos parques dessa categoria depende da análise da situação individual de cada um, realizada, quando do exame do respectivo projeto, pela Divisão Técnica de Projetos e Obras, do Departamento de Áreas Verdes, da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, ouvido o Conselho Gestor do respectivo parque ou, se inexistente, o Conselho Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, nos termos do artigo 28, § 6º, da LPUOS.

O procedimento se justifica porque a implantação de ciclovias sem a observância de qualquer critério, como proposto, poderia até mesmo desvirtuar a função precípua dos parques lineares, a saber, a proteção e recuperação das áreas de preservação permanente e os ecossistemas ligados aos corpos hídricos.

- Artigo 12 – admite que, nas grandes obras executadas em eixos de transporte de média e alta capacidade, a implantação da estrutura cicloviária seja considerada como medida de compensação ambiental:

Ocorre que aos órgãos técnicos municipais incumbe a definição das medidas de compensação mais adequadas à vista do projeto e dos estudos apresentados para os usos potencialmente geradores de impacto urbanístico e ambiental, a teor da LPUOS (artigos 108 e seguintes), não cabendo, pois, à lei municipal a prévia imposição dessas medidas, conforme preceituado no dispositivo ora vetado.

Ademais, o artigo 12 em alusão contraria a orientação traçada no artigo 155 do Plano Diretor Estratégico, que prevê, nos casos de supressão de espécies arbóreas ou de intervenções em área de preservação permanente, a conversão da compensação ambiental em recursos financeiros prioritariamente aplicáveis em áreas verdes públicas e no pagamento por serviços ambientais, quando inviável o seu cumprimento no local do empreendimento.

Releva destacar também que o Decreto nº 53.889, de 8 de maio de 2013, relativo ao Termo de Compromisso Ambiental, instituído nos termos do artigo 251 do precitado Plano, prevê que as compensações recaiam em exemplares arbóreos e, somente em caráter excepcional, em obras e serviços, se assim for deliberado pelo Colegiado da Câmara Técnica de Compensação Ambiental.



- Artigo 13 - determina que, nos projetos das Operações Urbanas Consorciadas, seja contemplada a infraestrutura para o modo ativo:

Essa previsão conflita com o disposto no artigo 154 do Plano Diretor Estratégico, segundo o qual as regras das Operações Urbanas Consorciadas constantes de lei específica prevalecem sobre a disciplina ordinária, motivo que impede, portanto, a sua sanção.

- Artigo 16, "caput" e seus §§ 1º e 3º - estabelecem a obrigatoriedade de instalação de bicicletários ou paraciclos nos locais com grande fluxo de pessoas, bem como de reserva de 2% da área dos estacionamentos privados para bicicletários:

A questão já se encontra devidamente disciplinada pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, não se revelando adequado, nessa senda, a regulação da matéria de forma pontual, desconectada dos demais parâmetros de ocupação e qualificação da ocupação inseridos na legislação urbanística.

Assim, o Quadro 4A integrante da indigitada lei específica, de acordo com a subcategoria de uso, o número mínimo de vagas para bicicletas por área construída computável ou por número de unidades habitacionais, estando previstos, dessa forma, de forma expressa e precisa, os requisitos técnicos necessários ao dimensionamento do número de vagas.

De outra parte, o Decreto nº 57.776, de 7 de julho de 2017, estabelece que, nos estacionamentos, as vagas destinadas a bicicletas sejam instaladas horizontal ou verticalmente presas em suporte (item 8L do seu Anexo I), assinalando-se que o Código de Obras e Edificações preconiza o atendimento à sua regulamentação quanto ao dimensionamento e configuração das indigitadas vagas (item 8.8 do seu Anexo I).

Demais disso, a previsão de implantação de bicicletários que exigem a disponibilização de serviço de zeladoria, consoante a definição veiculada no inciso VIII do seu artigo 2º, não poderia ser atendida no universo de áreas comerciais, industriais, de serviços e institucionais existentes na Cidade, como proposto no artigo 16, objeto deste veto.

- §§ 4º e 5º do artigo 16 – proíbem que os estacionamentos pagos cobrem, para bicicletas, o valor superior a 10% daquele que é cobrado para automóveis, salvo no caso de Zona Azul:



Trata-se de matéria inserida no campo do Direito Civil e atinente às relações econômicas e de consumo, cuja competência para legislar, nos termos dos artigos 22, inciso I, e 24, incisos I e V, da Constituição Federal, não se encontra afeta ao Município. Outrossim, ao Poder Público é defeso intervir diretamente na atividade econômica, em razão do princípio da livre iniciativa e da livre concorrência, consagrados no artigo 170 do texto constitucional, sendo-lhe, assim, vedado interferir no preço cobrado pelos estacionamento, aspecto fundamental do negócio.

- Artigos 20 e 21 – cominam a aplicação de penalidades e a adequação dos estabelecimentos referidos no artigo 16:

O não acolhimento a tais preceitos decorrem do veto ao artigo 16, pelos fundamentos antes expendidos, lembrando, ainda, que o artigo 139 e seguintes e o Quadro 5 Anexo à LPUOS já estipulam as sanções e os procedimentos fiscalizatórios aplicáveis às hipóteses de funcionamento das atividades em desconformidade com as condições de instalação fixadas no supracitado Quadro 4A.

Nessas condições, assentados os motivos que me compelem a vetar parcialmente o texto aprovado, atingindo os dispositivos acima apontados, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvo o assunto ao reexame dessa Egrégia Casa Legislativa.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência protestos de apreço e consideração.



BRUNO COVAS
Prefeito

Ao
Excelentíssimo Senhor
VEREADOR MILTON LEITE
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo