



Com efeito, a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos, por força do art. 37, *caput*, da LOM, excepcionadas apenas as matérias expressamente arroladas nos incisos de seu § 2º que não permite interpretação ampliativa (ADI 2103255-42.2020.8.26.0000, TJSP – Órgão Especial, Rel. João Carlos Saletti, j. 27/01/21).



Tecidas essas considerações iniciais, passemos à análise da matéria de fundo propriamente dita, que é a instituição de norma geral prevendo a transformação de todas as ciclofaixas do Município em ciclovias.

Inicialmente, cumpre observar que a determinação da implantação de ciclovia em logradouro específico é medida que afrontaria a iniciativa privativa do Prefeito a quem compete a administração dos bens municipais (art. 111 da LOM). Ademais, a medida invadiria ainda a competência privativa do Executivo para a regulamentação do trânsito, definido como "o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação" (*in* "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, pág. 318).

No entanto, a propositura não impõe a instalação de ciclovias em logradouros públicos determinados, mas apenas institui diretriz voltada à transformação de ciclofaixas em ciclovias, o que, obviamente, será feito com observância das limitações técnicas e disposições do Plano Diretor.

Nesse aspecto, a propositura insere-se no âmbito do Direito Urbanístico e na competência para promover o uso adequado do espaço urbano.

Veja-se, a respeito, a lição de Hely Lopes Meirelles, *in* **Direito Municipal Brasileiro**, Ed. Malheiros, 6ª ed., pp. 380/381 e 384:

"O Direito Urbanístico, ramo do Direito Público destinado ao estudo e formulação dos princípios e normas que devem reger os espaços habitáveis, no seu conjunto cidade-campo. Na amplitude desse conceito, incluem-se todas as áreas em que o homem exerce coletivamente qualquer de suas quatro funções essenciais na comunidade: habitação, trabalho, circulação e recreação.

(...)

O Direito Urbanístico ordena o espaço urbano e as áreas rurais que nele interferem, através de imposições de ordem pública, expressas em normas de uso e ocupação do solo urbano ou urbanizável, ou de proteção ambiental, ou enuncia regras estruturais e funcionais da edificação urbana coletivamente considerada.

(...)

As limitações urbanísticas, por sua natureza de ordem pública, destinam-se, pois, a regular o uso do solo, as construções e o desenvolvimento urbano, objetivando o melhoramento das condições de vida coletiva, sob o aspecto



físico-social. Para isto, o Urbanismo prescreve e impõe normas de salubridade, conforto, segurança, funcionalidade e estética para a cidade e suas adjacências, ordenando desde o traçado urbano, as obras públicas, até as edificações particulares que vão compor o agregado humano. (grifamos)

Além disso, no mérito, o projeto está em sintonia com a Lei Municipal nº 16.885, de 16 de abril de 2018, que cria o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO, cujo artigo 2º traz definições de ciclovía e ciclofaixa, para melhor entendimento do projeto em análise:

“Art. 2º Para efeitos desta lei, são adotadas as seguintes definições:

(...)

III - ciclovía: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;

IV - ciclofaixa: faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, com segregação visual do tráfego lindeiro, utilizando parte da pista ou da calçada;

V - (VETADO)

VI - calçada compartilhada: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado;

.....”

A referida Lei, que objetiva fomentar o uso de bicicletas como meio de transporte, estabelece em seu artigo 10 que todos os projetos de reforma, ampliação ou construção de vias públicas devem contemplar o acesso e a circulação de bicicletas:

“Art. 10. Todos os projetos de reforma, ampliação ou construção de vias públicas devem contemplar o acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com estudos técnicos, incluindo:

I - praças;

II - vielas sanitárias;



III - calçadas;

IV - pontes;

V - viadutos;

VI - túneis;

VII - passagens subterrâneas.”

Ademais, o Plano Diretor Estratégico enuncia, como diretriz a orientar os programas, ações e investimentos públicos e privados no Sistema de Mobilidade, “promover os modos que compõem a micromobilidade e demais modais não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, por meio da criação de uma rede estrutural cicloviária” (art. 228 – Lei 16.050/2014).

Em suma, o projeto encontra respaldo no ordenamento jurídico pertinente ao planejamento da mobilidade urbana.

Por se tratar de matéria relativa ao uso do solo, durante a tramitação do projeto deverão ser convocadas ao menos 2 (duas) audiências públicas, conforme preconiza o art. 41, VI, da Lei Orgânica Municipal.

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, conforme art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Todavia, necessária se faz a apresentação do Substitutivo, com vistas a corrigir a redação dos artigos 5º e 6º do projeto.

Ante o exposto, na forma do Substitutivo que segue, somos **PELA LEGALIDADE**.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 235/24.

*Dispõe sobre a transformação das ciclofaixas
em ciclovias no âmbito do Município de São
Paulo.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:



Art. 1º Ficam transformadas todas as ciclofaixas existentes no Município de São Paulo em ciclovias.

Art. 2º As ciclovias serão demarcadas no passeio, preservando um espaço seguro e exclusivo para o deslocamento de ciclistas.

Art. 3º Fica estabelecido que o alargamento do passeio para a implantação da ciclovia deverá ser executado de maneira a não prejudicar a circulação de pedestres, mantendo-se sempre uma área mínima destinada ao trânsito seguro dos mesmos.

Art. 4º Fica revogada a proibição de estacionamento nas vias onde as ciclofaixas são transformadas em ciclovias, com o intuito de estimular a atividade comercial local e facilitar o acesso de consumidores aos estabelecimentos.

Art. 5º O Poder Executivo Municipal deverá realizar campanhas educativas para conscientização da população sobre a importância da convivência harmoniosa entre ciclistas, pedestres e consumidores.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em