

PARECER Nº 510/2011 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0655/09.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Chico Macena, que visa alterar a Lei nº 14.266/07 que criou o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO.

As alterações propostas pelo presente projeto de lei objetivam o aprimoramento da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, de sua autoria.

O projeto merece prosperar. Vejamos.

Inicialmente cumpre observar que a propositura não incide em vício de iniciativa, vez que pretende alterar Lei em vigor sancionada pelo Prefeito há mais de 4 (quatro) anos.

Há que se observar ainda que, por óbvio, a sanção conferida pelo Executivo à citada Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007 convalidou o vício de iniciativa não só da citada Lei como também da presente propositura que pretende, apenas, a sua alteração, aprimorando-a.

Tal entendimento ganha destaque notadamente quando se tem em pauta tema de envergadura constitucional como a proteção do meio ambiente, objetivo final deste projeto.

Neste ponto, oportuno mencionar ilustrativamente posição doutrinária a respeito:

“...Não é esta a sede adequada para nos posicionarmos sobre a controvérsia de forma genérica. No entanto, na hipótese que ora analisamos (o projeto de lei que visa efetivar norma constitucional), a irregularidade formal desenganadamente deve ceder diante da dupla manifestação de vontade, do Poder Legislativo e do Poder Executivo, ambas fazendo nada mais do que concretizar a chamada ‘vontade de constituição’, na clássica expressão de Konrad Hesse (Wille der Verfassung).

A aplicação do princípio da efetividade, neste caso, encerra toda a controvérsia acima reportada, posto que insustentável a oposição de um vício formal deste quilate à vontade constituinte de efetivar as normas constitucionais.” (in artigo intitulado “A iniciativa privativa no processo legislativo diante do princípio interpretativo da efetividade da Constituição”, de autoria de Sérgio Antônio Ferrari Filho). (grifamos)

Cabe ressaltar, por fim, que ainda que se admita ter o Prefeito iniciativa privativa em algumas matérias, como já vimos, esta não pode ser interpretada de modo absoluto, pois, pelo próprio princípio da indisponibilidade do interesse público, sendo imperioso que algum assunto seja disciplinado por lei, não pode o Município ser privado, por inércia do Chefe do Executivo, de uma legislação indispensável para o interesse público. Este é o caso da propositura sob análise.

Tecidas essas considerações iniciais, cumpre observar que a propositura foi elaborada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 13, I e 37, caput, da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, trata-se de matéria de nítido interesse local, com reflexos sobre o meio ambiente e o trânsito do Município, temas que podem ser objeto de legislação municipal, conforme dispõe o art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal.

Note-se que ao se incentivar o uso de bicicletas, criando as condições necessárias para o uso deste meio de transporte, indiscutivelmente ocorrerá diminuição dos níveis de poluição atmosférica, posto que menos veículos automotores transitarão pelas ruas, sendo que, pela mesma razão, o trânsito também ficará menos congestionado.

Por outro lado, a potencial melhora do condicionamento físico daqueles que optarem pelo uso da bicicleta também é fator que merece ser considerado, uma vez que a realização de atividades físicas sabidamente é necessária à preservação da saúde, ou seja, a propositura traz reflexos, ainda que indiretamente, para a área de saúde pública.

Deve ser consignado, ainda, que a propositura vem ao encontro do disposto na Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo, e em seu art. 1º, parágrafo único, estabelece que o transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Igualmente, o projeto encontra-se em perfeita sintonia com a Política de Mudança do Clima, instituída no Município de São Paulo pela Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, a qual estabelece em seu art. 6º, II, b, que as políticas de mobilidade urbana devem contemplar medidas de estímulo ao transporte não motorizado, com ênfase na implementação de infra-estrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte.

Não há dúvida, portanto, de que a matéria constante da presente proposta é da competência legislativa municipal.

Por fim, abordada a questão sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Nestes termos ensina Hely Lopes Meirelles que "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além de normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.) (grifamos)

Veja-se, a respeito, a lição de José Nilo de Castro:

"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas pluviais; trânsito e tráfego, sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território. Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente do perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais. A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município" (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª Ed., págs.207 e 208).

Por fim, lembre-se, ainda, a alteração da Lei Orgânica, efetivada por meio da Emenda nº 28/06, que ao alterar a redação do art. 37, § 2º, IV, da Lei Orgânica do Município, excluiu o serviço público das matérias reservadas à iniciativa legislativa do Chefe do Executivo, espelhando assim, o disposto na Constituição Federal e na Constituição do Estado de São Paulo.

Por se tratar de matéria atinente à política municipal do meio ambiente, deverão ser convocadas pelo menos 2 (duas) audiências públicas durante a tramitação da proposta, nos termos do art. 41, VIII, da Lei Orgânica.

A aprovação da proposta depende do voto da maioria absoluta dos membros para deliberação, conforme disposto no art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica Paulistana.

Pelo exposto, somos PELA CONSTITUCIONALIDADE E PELA LEGALIDADE, na forma do seguinte Substitutivo proposto para adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa:

SUBSTITUTIVO Nº **DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA**
E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 655/09

Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A :

Art. 1º Altera o artigo 1º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo - SICLO, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, com as seguintes diretrizes:

I – aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura cicloviária;

II – implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;

III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município;

IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;

V – promover o desenvolvimento sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população. (NR)

Art. 2º Acresce artigo 1-A à Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 1º-A. Para efeitos desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

I – bicicleta: veículo de transporte individual, não motorizado, não poluente e não emissor de ruído;

II – ciclista: condutor, sujeito às leis de trânsito vigentes, no que couber.

§ 1º Os triciclos não motorizados equiparam-se a bicicletas, no que couber.

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e metrô, em qualquer dia ou horário, desde que dobrada e com o sistema de pedal, câmbio, corrente, coroa e catraca protegidos de contato direto com outros usuários, e suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

Art. 3º Acresce incisos III e IV ao artigo 2º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 2º ...

I - ...

II - ...

III - procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV – órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária. (NR)

Art. 4º Altera a alínea IV do art. 3º da Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 3º ...

...

IV – implantar estacionamento de bicicletas nos terminais de ônibus, de trens, de metrô ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros públicos; (NR)

Art. 5º Altera o parágrafo único do art. 6º da Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007 que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 6º ...

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia. (NR)

Art. 6º Altera o art. 8º da Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, centros educacionais, faculdades pública ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infra-estrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na proporção de 1 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de automóveis.

§ 2º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 33% (trinta e três por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 3º A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 7º Altera o art. 10 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007 que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condição essencial para a escolha do local e da implantação de bicicletários e paraciclos.

Art. 8º Altera o artigo 12 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 12. O Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 9º Altera o artigo 15 da Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 15. O Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO promoverá ações:

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte;

II – de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III – de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV – de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semaforica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V – de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização,

compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

VI – de negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

VII – de estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios limítrofes para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias.

Art. 10. Acresce artigo 16-A, 16-B e 16-C à Lei nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, com a seguinte redação:

Art. 16-A Para conduzir a implementação do SICLO e a formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo, fica criado o Conselho Municipal de Política Cicloviária – CMPC.

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação destas políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

§ 2º O CMPC será composto por dois representantes da Secretaria Municipal de Transportes, um representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras, um representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, dois representantes eleitos pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

§ 3º O Executivo regulamentará a criação do CMPC num prazo de 90 dias a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 16-B A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei, sujeitará o infrator as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), dobrada na reincidência;

III – cassação do alvará de funcionamento.

Parágrafo único. O valor da multa será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

Art. 16-C Os estabelecimentos mencionados no art. 8º deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias.

Art. 11. O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

Art. 12. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 15/06/11.

Arselino Tatto – PT – Presidente

Adilson Amadeu - PTB - Relator

Abou Anni - PV

Adolfo Quintas - PSDB

Aurélio Miguel - PR

Dalton Silvano

José Américo - PT