

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 409/2006

Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º. O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei.

CAPÍTULO I - DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º. Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I. Pólos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características:

(a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;

(b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego - AET;

(c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;

(d) serviços sócio-culturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;

(e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;

(f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m² (sete mil e quinhentos metros quadrados);

(g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou

(h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 pessoas ou mais;

II. Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Pólos Geradores de Tráfego; e

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo Único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET:

I. AET 1 - Mini Anel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras, inseridas no Mini Anel Viário;

II. AET 2 - na área externa ao Mini Anel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e

III. AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação;

CAPÍTULO II - DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES

Art. 3º. A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Pólos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de

Transportes - SMT, na qual estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento.

Parágrafo Único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Pólos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes.

CAPÍTULO III - DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES

Art. 4º. Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Pólo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura.

Parágrafo Único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:

I. As características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;

II. As características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;

III. As características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra, e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoa com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;

IV. A determinação e análise do impacto do Pólo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e

V. A relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Pólo Gerador de Tráfego.

Art. 5º. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE".

§ 1º. O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 2º. O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 6º. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas.

§ 1º. Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de "COMUNIQUE-SE", fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo.

§ 2º. Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo quando houver necessidade de obtenção pela companhia de engenharia de tráfego de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.

Art. 7º. A Secretaria Municipal de Transportes emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30

(trinta) dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, desde que cumpridas todas as formalidades legais.

CAPÍTULO IV - DAS MEDIDAS MITIGADORAS

Art. 8º. Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará integralmente com as despesas de projeto e implantação das medidas.

§ 1º. O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento.

§ 2º. O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado, elaborado pelo empreendedor conforme as tabelas oficiais utilizadas pelo município de São Paulo, que deverá indicar:

I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item;

II - o custo total do empreendimento; e

III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento;

§ 3º. Se o custo das melhorias viárias ultrapassar o limite estabelecido neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, eleger de forma expressa, dentre aquelas inicialmente previstas, as que deseja que devam ser executadas pelo empreendedor, que ficará desonerado em relação às demais obrigações que superem o mencionado limite no § 1º supra.

§ 4º Todos os empreendimentos classificados como Pólos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessários imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

§ 5º. Para a apuração do custo total do empreendimento em:

I - implantação de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana - SIURB para toda a obra;

II - reforma de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana - SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente; e

III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente;

§ 6º. A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 9º. As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento.

§ 1º. A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.

§ 2º. Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a certidão de diretrizes poderá, a pedido

do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo.

Parágrafo Único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações.

CAPÍTULO V - DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP

Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes.

Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º. O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado nela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º. As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º. Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

§ 4º. Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida.

CAPÍTULO VI - DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria de Habitação - SEHAB.

Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 15. A regularização da edificação e ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE", estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes

§ 1º. Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE", estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será e deferido desde que sejam apresentados os elementos justificativos da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º. As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 4º. Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do sistema viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 10.334, de 13 de julho de 1987 e os artigos 3º e 4º da Lei Municipal nº 10.506, de 04 de maio, de 1988.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.

Lideranças partidárias"

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO DO PROJETO DE LEI Nº 0409/06.

Trata-se de substitutivo apresentado ao projeto de lei nº 409/06, de autoria dos Nobres Vereadores Abou Anni, Adilson Amadeu, Antonio Donato, Aurélio Miguel e Jorge Tadeu Mudalen, que dispõe os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário, oriundo de implantação de atividades, construção ou reforma de edificações.

A nova redação da proposição apresenta definições dos conceitos de pólos geradores de tráfego, certidão de diretrizes, termo de recebimento e aceitação parcial (TRAP) e definitivo (TRAD), além de definir as áreas consideradas especiais de tráfego (AET).

Em outro aspecto, torna obrigatória a emissão de certidão de diretrizes apenas na implantação ou reforma de empreendimentos classificados como pólos geradores de tráfego e nos casos pontuais indicados pela Secretaria Municipal de Transportes. Prevê, também, que os projetos relativos a pólos geradores de tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego, que indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o sistema viário na forma que especifica e eventuais adequações nos projetos viários ou de arquitetura ou ainda poderá solicitar informações complementares através de comunicado, para após emitir parecer conclusivo acerca da expedição da certidão de diretrizes, cuja emissão poderá acarretar a expedição de TRAP ou TRAD.

Traz, por fim, os requisitos indispensáveis à aprovação definitiva do empreendimento.

De acordo com a nova redação apresentada, a matéria não esbarra em qualquer óbice legal, estando amparada no art. 13, I, da Lei Orgânica do Município e no art.

30, I, da Constituição Federal, bem como no exercício do poder de polícia, que confere ao Poder Público a faculdade de limitar e condicionar a liberdade e a propriedade em benefício do bem comum e impor sanção administrativa, a fim de coibir as infrações às regras de conduta que estabeleça no exercício de tal competência.

Ademais, de acordo com o art. 160, da Lei Orgânica do Município, compete ao Poder Público Municipal disciplinar as atividades econômicas desenvolvidas em seu território.

Ressalte-se, ainda, o art. 160, inciso IV e parágrafo único, da Lei nº 13.885/04, segundo o qual os empreendimentos com potencial gerador de tráfego são classificados como pólos geradores de tráfego - PGT e sua instalação está sujeita à fixação de diretrizes nos termos da legislação específica, relativas a, entre outros, medidas mitigadoras para reduzir o impacto do empreendimento no sistema viário, devendo ser listadas em decreto as atividades consideradas como pólos geradores de tráfego; bem como o art. 158, § 3º, da Lei nº 13.885/04, segundo o qual "de acordo com a legislação própria, serão exigidas para instalação e funcionamento das atividades classificadas como nR3, medidas mitigadoras dos impactos no tráfego, de vizinhança e ambiental".

Insera-se o projeto, também, no âmbito da polícia das construções que segundo o administrativa Hely Lopes Meirelles (in "Direito Municipal Brasileiro", Malheiros Editores, 5ª edição, pág. 353):

...efetiva-se pelo controle técnico-funcional da edificação particular, tendo em vista as exigências de segurança, higiene e funcionalidade da obra segundo a sua destinação...

O regulamento das construções urbanas, ou seja, o Código de Obras e normas complementares, deverá estabelecer minuciosamente os requisitos de cada modalidade de construção (residencial, comercial, industrial etc.), objetivando a segurança, a higiene, a funcionalidade e a estética da obra, em harmonia com a planificação e o zoneamento da cidade. Dentre as exigências edilícias, são perfeitamente cabíveis as que se relacionam com a solidez da construção, altura, recuos, cubagem, aeração, insolação, coeficientes de ocupação, estética das fachadas e demais requisitos que não contrariem as disposições da lei civil concernentes ao direito de construir.

Dentro deste contexto, portanto, nada obsta que, como o propugnado pelo projeto, se busque impor ao particular que promove atividade geradora de tráfego, a obrigação de executar obras e ou serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário.

É manifesto, portanto, o interesse público a ser tutelado sob o fundamento do poder de polícia do Estado.

Verifica-se que o substitutivo apresentado aperfeiçoa a redação original do projeto, em obediência aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Ante o exposto, somos pela LEGALIDADE.

Quanto ao mérito, a Comissão de Mérito entende ser inegável o interesse público do substitutivo apresentado, razão pela qual manifesta-se FAVORAVELMENTE.

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor na medida em que as despesas com a execução do projeto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Ushitaro Kamia (DEM)

Ítalo Cardoso (PT)

Floriano Pesaro (PSDB)

Agnaldo Timóteo (PR)

João Antônio (PT)

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

José Police Neto (PSDB)

Toninho Paiva (PR)

Claudio Prado (PDT)

Paulo Frange (PTB)

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

José Américo (PT)

Carlos Apolinario (DEM)

Eliseu Gabriel (PSB)

Penna (PV)

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO,
LAZER E GASTRONOMIA

Juscelino Gadelha (PSDB)

Senival Moura (PT)

Wadih Mutran (PP)

Quito Formiga (PR)

Marta Costa (DEM)

Goulart (PMDB)

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Adilson Amadeu (PTB)

Donato (PT)

Roberto Tripoli (PV)

Souza Santos (PSDB)

Milton Leite (DEM)

Aurélio Miguel (PR)

Arselino Tatto (PT)