

À GPL - Senhora Gerente,

Em atendimento à solicitação de análise e manifestação com relação ao projeto de Lei 0223/17, decretada pela Câmara Municipal de Vereadores na Sessão de 04 de outubro de 2017, informamos que:

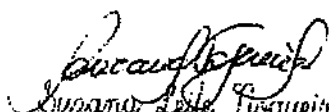
- a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, está definida pela Lei Federal 12.587/12, em consonância com as Leis Federais 10.257/01 (Estatuto da Cidade) e 13.089/15 (Estatuto da Metrópole). A PNMU define como modelo a priorização do transporte coletivo em detrimento ao individual motorizado e o fomento ao transporte não motorizado e ao pedestre, com ônus ao transporte individual motorizado. O texto original da Lei Municipal 14.266/07 já carecia de revisão com relação às novas normas federais, tendo em vista a sua data de aprovação e o novo texto do PL 0223/17 também não observa a legislação federal.

- a Lei Federal 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB) estabelece as diretrizes no seu artigo 24 para o "desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas", com estruturas descritas em seu anexo I (ciclovias e ciclofaixas). No entanto, o CTB também admite situações como circulação de bicicletas sobre passeio (artigo 59), e no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores (artigo 58, parágrafo único). Situações aparentemente inseguras são admitidas pelo CTB, desde que devidamente sinalizadas. Para estes casos, a CET dispõe de manuais de sinalização publicados na sua página eletrônica com soluções técnicas que servem de referência nacional. Portanto, entendemos que conceitos e especificidades técnicas e operacionais não devem ser abordadas em lei. Mais um motivo em que a Lei 14.266/07 deve ser integralmente revista à luz da legislação federal vigente;

- no âmbito municipal, o Plano Diretor Estratégico - PDE (Lei 16.050/14) considera os Planos Regionais Estratégicos como ferramenta participativa e de gestão, desconsiderada no texto do PL;

- o Plano de Mobilidade de São Paulo (Decreto 56.834/15), instituído conforme artigo 229 do PDE, em consonância com a legislação federal vigente, estabelece objetivos, definições, diretrizes, rede estrutural e as metas propostas para o modal bicicleta no horizonte de 2028. O PL 0223 não considerou o Decreto 56.834/15, alterando definições e diretrizes de planejamento.

Portanto, recomendamos o veto integral ao PL 0223/17.


Eugenio Leite Figueira Karajannidis

Reg. CET: 13176
23/10/17

Do Memorando nº. 0431/2017 – ATL III.

Assunto: "Projeto de Lei nº. 223/17, de autoria do Legislativo – Altera a Lei nº. 14.226/07, que dispõe sobre o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo".

CGP – Sr. Chefe de Gabinete,

Trata-se de memorando elaborado em resposta à manifestação encaminhada pela Sr. Suzana Leite Nogueira Karagiannidis, que recomendou, depois de análise, o veto integral ao PL nº. 0223/17, sob justificativa que o mesmo contrariaria a legislação federal, notadamente diretrizes constantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº. 12.587/12, o Estatuto da Cidade (Lei nº. 10.257/01) e o Estatuto da Metrópole (Lei nº. 13.089/15).

Tal projeto faz alterações nos artigos 1º, 3º, inciso II; 4º, incluindo um parágrafo único em seu texto; 6º e parágrafo único. Além dessas alterações, inclui o artigo 4º - A, que faz alusão às diretrizes da implantação do Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo.

Opino.

A Lei Federal nº. 12.587/12 em seu artigo 6º define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sendo que, de fato, o seu inciso II estabelece a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados, assim como referido na manifestação em tela. Ocorre que a mesma norma dispõe que deverá haver prioridade entre os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, bem como que deverá existir integração entre os modos e serviços de transporte urbano.

Outrossim, o artigo 5º da mesma lei, estabelece os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dentre eles, destacamos o disposto nos incisos V e IX da referida norma, *in verbis*:

V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Assim sendo, entendemos que o referido projeto de Lei, ao priorizar em seu artigo 1º (na parte que altera o artigo 6º da Lei nº. 14.266) o uso de faixas compartilhadas no sistema ciclovitário do município de São Paulo, além de determinar a implantação de ciclofaixas apenas quando não houver indicação técnica para a implantação de faixas compartilhadas e quando houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de ciclovias, tem como objetivo melhorar a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana como um todo, permitindo o uso de vias públicas por um número maior de pessoas, não possuindo em seu bojo, portanto, qualquer disposição contrária às referidas leis.

Entretanto, no que conceme à alteração prevista para o artigo 6º, § único da Lei nº. 14.266, salvo melhor juízo, opino pelo seu veto, haja vista que a sua parte final ("desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas") não está em consonância com a Legislação Federal que trata do assunto, mencionada na manifestação referida (fls. 10).

Ademais o Código de Trânsito Brasileiro estabelece em seu artigo 59, que o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, desde que devidamente sinalizado, a circulação de bicicletas nos passeios. Nesse sentido o mesmo diploma legal define o passeio da seguinte forma:

"PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas."

DP, 26 de outubro de 2017.



SEBASTIÃO RICARDO CARVALHO MARTINS
Diretor de Planejamento e Projeto

Do Memorando nº. 0431/2017 – ATL III.

Assunto: "Projeto de Lei nº. 223/17, de autoria do Legislativo – Altera a Lei nº. 14.226/07, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo".

GJU – Sr. Gerente,

Trata-se de Memorando elaborado pela Assessoria Especial da Secretaria do Governo Municipal – SGM e encaminhado à Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade – SMT e redirecionado à CET, por meio da TID 17.035.453, solicitando análise e manifestação quanto à sancão ou veto, inclusive parcial, se for o caso, sobre o Projeto de Lei nº. 223/17, de autoria legislativa, já aprovado, versando sobre a "alteração da Lei nº. 14.266/07, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo".

Em síntese, o Projeto de Lei nº. 223/17 faz alterações nos artigos 1º, 3º, inciso II; 4º, incluindo um parágrafo único em seu texto; 6º e parágrafo único. Além dessas alterações, inclui o artigo 4º - A, que faz alusão às diretrizes da implantação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo.

Sob o aspecto jurídico, verificamos que se trata de projeto de lei ordinária municipal com objetivo de alterar a lei que criou o Sistema Cicloviário no município de São Paulo, razão pela qual não vislumbramos óbice em seu prosseguimento.

DJ1, 24 de outubro de 2017.


RENATO TAVARES SERAFIM

Respondendo pela Supervisão – DJ1

Do Memorando nº 0431/2017 – ATL III

ASSUNTO: “Projeto de Lei nº 223/17 de autoria do Vereador Milton Leite – Altera a Lei nº 14.226/07, que dispõe sobre o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo.”

AJU – Sr. Chefe da Assessoria Jurídica

Ratifico e endosso a manifestação retro, seguindo o Memorando para as providências necessárias.

AJU, 24 de outubro de 2017.


LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS

Gerente Jurídico - GJU

CGP – Sr. Chefe de Gabinete,

Restituo o presente com a manifestação supra, que acolho. Segue para ciência e providências necessárias.

AJU, 24 de outubro de 2017.


RAFAEL RODRIGUES DE OLIVEIRA

Chefe da Assessoria Jurídica - AJU