



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Substitutivo nº 02, do Vereador Aurélio Nomura (PSDB), ao Projeto de Lei 312/2013

""Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder, mediante procedimento licitatório, a exploração de serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, em áreas públicas situadas na Cidade de São Paulo.

Parágrafo único - A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

I - as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais;

II - instalação de sanitários públicos e sanitários para uso exclusivo de motoristas, cobradores e fiscais;

III - uso racional da água, incluindo captação de água de chuva e reuso da água;

IV - uso racional da energia elétrica, incluindo e eficiência energética;

Parágrafo único - Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social - ZEIS.

Art. 3º A concessão de que trata esta lei poderá ser outorgada pelo prazo máximo de 30 (trinta) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público Municipal.

§ 1º O prazo da concessão mencionado no "caput" deste artigo deverá ser definido no edital de licitação, observado, em cada caso, o estudo de viabilidade econômico financeira.

§ 2º Cumprido o termo previsto no "caput" deste artigo, as áreas serão restituídas ao Município, com todas as construções, equipamentos e benfeitorias a elas incorporadas, sem nenhum direito de retenção e independentemente de qualquer pagamento ou indenização, podendo o Município delas fazer o uso que entender conveniente, de forma direta ou por intermédio de terceiros.

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

§ 1º Na hipótese de ser necessária a desapropriação de áreas para a execução das obras e dos serviços a que se refere esta lei, os custos respectivos também poderão ser suportados pela concessionária, na forma definida no edital de licitação.

§ 2º A concessionária, por sua conta e risco, poderá contratar empresa para a execução da obra, a qual deverá atender às exigências de qualificação econômico-financeira, regularidade jurídico-fiscal e capacitação técnica, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre essa empresa e o Poder Público Municipal.

§ 3º Compete ao órgão concedente o acompanhamento e a fiscalização do cumprimento do cronograma de obras, de acordo com o projeto aprovado e as condições e prazos fixados no edital.

§ 4º Compete à concessionária a elaboração e aprovação dos estudos e relatórios de impacto ambiental.

Art. 5º A concessionária será remunerada, exclusivamente, mediante a cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação e no contrato.

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

Art. 8º Além das exigências legais e de outras que forem julgadas pertinentes pelo Poder Público Municipal, do edital de concorrência e do contrato deverão constar:

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;

b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;

c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;

d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;

f) atender às normas legais e regulamentares;

g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

Art. 10. Aplicam-se à concessão prevista nesta lei as hipóteses de extinção estipuladas na Lei Federal nº 8.987, de 1995.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003. Às Comissões competentes."

"JUSTIFICATIVA

O projeto de lei em questão dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, precedida de execução de obra pública, visando a exploração de estacionamentos de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

A concessão de serviços públicos tem a base de seu regime jurídico estatuída no art. 175 da Constituição Federal, o qual dispõe:

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Conforme se pode observar, o dispositivo constitucional deixa assente, já no caput, que toda concessão ou permissão de serviço público pressupõe a realização de processo licitatório, exceto nos casos de dispensa e inexigibilidade, os quais deverão, em todo caso, observar as formalidades e requisitos previstos na lei, especialmente na Lei nº 8.666/1993.

Em obediência ao supracitado mandamento constitucional, no sentido de que lei viria a dispor sobre o regime jurídico das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, foi promulgada a Lei nº 8.987, de 13.02.1995.

Dentre os princípios que regem as concessões de serviços públicos destaca-se, por sua relevância, o princípio da modicidade tarifária, o qual somente pode ser compreendido à luz do princípio do equilíbrio econômico-financeiro, os quais devem, por conseguinte, ser analisados em conjunto.

O equilíbrio econômico-financeiro da concessão constitui princípio constitucionalmente assegurado, podendo ser inferido do art. 37, XXI, da Constituição Federal, quando se refere à exigência de "manutenção das condições efetivas da proposta" nos pagamentos relativos aos serviços contratados mediante licitação.

Consoante Maria Sylvia Zanella di Pietro, o princípio do equilíbrio econômico-financeiro da concessão fundamenta-se em quatro princípios, quais sejam, (i) eqüidade, (ii) razoabilidade, (iii) continuidade e (iv) indisponibilidade do interesse público. Como já esclareceu o Superior Tribunal de Justiça, "a finalidade da cobrança da tarifa é manter o equilíbrio financeiro do contrato, possibilitando a prestação contínua do serviço público". Maria Sylvia Zanella di Pietro menciona que um dos aparentes paradoxos da teoria do equilíbrio econômico-financeiro da concessão reside na necessidade de se conciliar o direito do concessionário ao equilíbrio com a idéia de que os riscos associados à execução do serviço devem correr por sua conta.

Em resposta a essa aparente contradição, a autora observa que os riscos ordinários da atividade devem ser atribuídos ao concessionário e, por conseguinte, não lhe conferem direito à recomposição de eventuais perdas, pois que, nesses casos, não se pode falar propriamente de desequilíbrio.

Mas o fundamental se encontra no princípio da indisponibilidade do interesse público. Em primeiro lugar, impõe a necessidade de evitar que a Administração arque com desembolsos superiores aos necessários à satisfação dos seus fins.

A Administração necessita selecionar a proposta mais vantajosa (...) A consagração desse princípio representa a garantia à Administração de que receberá as propostas mais vantajosas e de menor preço, porquanto o direito assegura ao particular que a relação entre encargos e remuneração não será alterada(...) O particular não necessita incluir em suas previsões os eventos futuros prejudiciais, pois o direito lhe assegura a manutenção do arcabouço contratual delineado no momento inicial da contratação.

Significa que o princípio da indisponibilidade do interesse público exclui a viabilidade de uma contratação sujeitável a riscos de imprevisão ou de modificações da relação econômica subjacente.

A modicidade tarifária encontra previsão expressa no art. 6º, §1º, da Lei nº 8.987/95, o qual dispõe:

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§1º. Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas

O princípio da modicidade tarifária, em um regime de concessão de serviço público, exige, por outro lado, o adimplemento por parte dos usuários no que tange ao pagamento da tarifa. Sem mecanismos efetivos de cobrança, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão poderá vir a romper-se, pondo em risco o funcionamento da concessionária e, por conseguinte, a continuidade dos serviços públicos para os demais usuários.

A lei e os contratos de concessão prevêem alguns mecanismos capazes de garantir ao concessionário e ao poder concedente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, como o reajuste e a revisão tarifária. Sobre a diferença entre os institutos, Marçal Justen Filho observa que "o reajuste corresponde à modificação do valor da tarifa para enfrentar elevações normais de custos, relacionadas ao fenômeno inflacionário". Já a revisão "envolve a possibilidade de modificações imprevisíveis na formação dos custos necessários à prestação dos serviços".

O tema das tarifas praticadas por concessionárias de serviços públicos envolve sempre questões complexas, sendo geralmente distintas as percepções dos agentes afetados: para o poder concedente, a alta da tarifa pode produzir impacto negativo sobre o desenvolvimento econômico e um custo político; para a concessionária, liga-se à sua receita e conseqüente retorno sobre os investimentos realizados; já os usuários têm em regra uma sensação de que a tarifa se apresenta elevada, produzindo impacto significativo sobre o custo de vida.

Como já visto, a concessão corresponde a uma forma descentralizada de prestação de serviço público que se consubstancia por meio de um contrato administrativo, pelo qual o Poder Público concedente transfere a um concessionário a execução de determinado serviço público, sob sua efetiva regulação, mediante o pagamento de tarifas pagas pelos usuários.

Sobre a natureza jurídica da concessão, salienta Celso Antonio Bandeira de Mello, que a mesma constitui "uma relação jurídica complexa, composta de um ato regulamentar do estado que fixa unilateralmente condições de funcionamento, organização e modo de prestação do serviço, isto é, as condições por meio do qual o concessionário voluntariamente se insere debaixo da situação jurídica objetiva estabelecida pelo Poder Público, e de contrato, por cuja via se garante a equação econômico-financeira, resguardando os legítimos objetivos de lucro do concessionário".

Em se tratando a concessão de um contrato administrativo, esta se formaliza por intermédio de um instrumento escrito, onde são fixadas as cláusulas indispensáveis à validade do negócio jurídico. Com efeito, deve o contrato de concessão obrigatoriamente enunciar o objeto, a área e o prazo da concessão; o preço do serviço; os critérios e procedimentos para reajuste e revisão das tarifas; os direitos e deveres dos usuários para desfrute das prestações; os direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades futuras de alteração e expansão do serviço; as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária; os casos de extinção da concessão; os bens reversíveis; os critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária; as condições de prorrogação do contrato; a forma de prestação de contas da concessionária ao poder concedente; e, finalmente, o foro e o modo de solução das divergências contratuais.

Cumpra salientar que a reversão de bens constitui um preceito tradicional nas leis brasileiras referentes às concessões de serviços públicos. Nesse sentido, a normativa vigente estabelece que, extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis,

direitos e privilégios transferidos ao concessionário conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

É de notar-se que a reversão pode ser definida como a entrega pelo concessionário ao poder concedente dos bens vinculados à concessão, por ocasião do fim do contrato, em virtude de sua destinação ao serviço público, de modo a permitir sua continuidade. Essa devolução constitui um corolário do contrato em que o concessionário se coloca transitoriamente em lugar do Poder Público concedente para a prestação de um serviço que incumbe a este.

Assim é a lição de Celso Antônio Bandeira de Mello, "a reversão é a passagem ao poder concedente dos bens do concessionário aplicados ao serviço, uma vez extinta a concessão. Portanto, através da chamada reversão, os bens do concessionário, necessários ao exercício do serviço público, integram-se no patrimônio do concedente ao se findar a concessão."

O ponto nodal nesse campo de questões está em saber se a reversão atinge a todos os bens que entraram no acervo da concessão. Com efeito, a divergência em torno da qualificação dos bens reversíveis é freqüente, e isso se deve, na maioria das vezes, a pouca precisão dos editais de licitação e das cláusulas contratuais.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao fixar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classificou os estacionamentos como infraestrutura de mobilidade (artigo 3º, § 3º, da lei) e instituiu, como peças do Plano de Mobilidade Urbana, as infraestruturas do sistema (artigo 24, inciso III), a integração dos modos de transporte públicos e destes com os privados e os não motorizados (artigo 24, inciso V) e as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (artigo 24, inciso VIII), possibilitando, inclusive, o estabelecimento de uma política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como ferramenta de gestão (artigo 23).

A Lei de Mobilidade tem fundamento no art. 182 da Constituição Federal: "A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

A mesma norma constitucional deu fundamento também à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto das Cidades, o qual trata das normas de uso da propriedade urbana sob os aspectos relacionados aos interesses coletivos e equilíbrio ambiental.

Para a infraestrutura viária, o Plano de Mobilidade Urbana deve propor medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando à qualificação urbanística, à melhoria de segurança e da fluidez do tráfego geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas). Ele também deve determinar diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo.

Assim, o Plano de Mobilidade Urbana deve abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a Infraestrutura viária utilizada por todos esses modos.

Em consequência dos estudos técnicos, o município deve elaborar a legislação municipal de Mobilidade Urbana, inserida ou integrada à sua Lei de Plano Diretor. Esta legislação deve conter, entre outros assuntos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

A Lei enuncia ainda uma séria de princípios (acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, igualdade dos cidadãos no acesso ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano etc), bem como prescreve diretrizes para sua concretização (integração de políticas setoriais, prioridade dos transportes não motorizados e dos transportes públicos coletivos, integração de modais etc).

A Lei de Mobilidade estabelece que a gestão eficiente da mobilidade urbana deve pautar-se pelo incentivo ao transporte coletivo, com modernização do serviço e modicidade de tarifas, em beneficiando os cidadãos que o utilizam. A modernização do serviço está ligada a

utilização da melhor tecnologia, nos estudos de demanda e na busca dos menores níveis possíveis de poluição ambiental.

Várias ações são previstas para implantação da melhor mobilidade urbana: restrição de circulação, monitoramento de índices de poluição, pedágio urbano, prioridade do transporte não motorizado e do coletivo, criação de estacionamentos públicos e privados, combate ao transporte ilegal, celebração de convênios entre os entes públicos etc.

Como deve ocorrer com qualquer ação estatal, exige-se planejamento prévio e transparência. Assim, a Lei fixou o prazo de três anos de sua promulgação (2015) para os Municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana e o integrarem ao plano diretor municipal.

Ainda, este Plano deverá passar por avaliação, revisão e atualização periódicas, em prazo não superior a dez anos

O estudo de Mobilidade Urbana, como documento final, é um produto técnico que auxiliará nas políticas públicas. Ele deve conter, no mínimo, as diretrizes, as definições, as especificações e as orientações para implantação de planos, projetos e ações do curto, médio e longo prazo, relacionadas aos serviços de transporte coletivo de passageiros, modos de transporte individual, modos não motorizados, bem como sobre toda a infraestrutura viária utilizada por esses modos.

O desafio final na elaboração de um plano de mobilidade é que ele seja refletido institucionalmente através de um conjunto de normas que estabeleça a forma de sua consecução.

Os instrumentos institucionais a serem desenvolvidos devem ter em conta as conclusões alcançadas nas etapas anteriores, possibilitando a construção do arcabouço legal necessário à efetiva integração do Plano de Mobilidade Urbana ao plano diretor municipal, atendendo ao disposto na lei nacional (Lei nº 12.587/2012).

A legislação básica, isolada ou integrada ao Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo, é a Lei de Mobilidade Urbana do município. Sugere-se que ela contenha, ao menos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e autorização para delegação através de licitação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

Em muitos municípios, acessória à Lei de Mobilidade Urbana, pode ser necessária uma regulamentação da Delegação do Sistema de Transporte Público, pois será de fundamental importância que os contratos, e o respectivo arcabouço regulatório, com os operadores privados estejam em consonância com os novos planos. Esse quadro institucional deve: regulamentar através de lei e decreto os serviços delegados; estabelecer procedimentos e critérios de gestão, operação, controle, fiscalização; prever os processos administrativos para aplicação de sanções e multas; bem como as condições de intervenção nos serviços.

As administrações municipais devem compreender que pode converter-se em grande oportunidade a exigência legal de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, imposta aos Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, sob pena de impedimento de receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

À luz dessas disposições, é que defende-se que o projeto de lei ora apresentado, que objetiva conferir ao Executivo a necessária autorização legislativa para a outorga de concessão tendo por objeto a exploração do serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, deveria ser apresentado em outro momento, já tendo-se discutido tanto a Lei de Uso e Ocupação do Solo quanto o Plano de Mobilidade Urbana do município de São Paulo. No entanto, com objetivo de contribuir para o aprimoramento do texto original é que se apresenta o presente substitutivo.

A propositura original não contempla os requisitos essenciais a serem observados na implantação dessa infraestrutura, deixando ao Executivo a competência para definição exata dos locais, como forma de compatibilizar, de acordo com as constantes alterações da Cidade, a legislação de uso e ocupação do solo, as características específicas de cada região, a demanda existente e a integração com os demais modais de transporte.

Assim, pergunta-se: como autorizar a concessão de um serviço público que não se conhece tampouco a localização de seu objeto e nem sequer o plano que orientará essa concessão? Não é demais lembrar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é expressa em indicar que os Planos de Mobilidade a serem elaborados devem contemplar "as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos".

Ora, em quais áreas serão instalados os edifícios-garagem? Qual a demanda em cada região? Como serão integrados aos demais modais de transporte?

Além de ser omissa com relação às áreas públicas que serão destinadas, o Projeto de Lei também não veda expressamente que estas recaiam sobre áreas verdes advindas da aprovação de loteamentos. É que nos termos da Lei Federal n. 6.766/79, as áreas objeto de parcelamento do solo deverão destinar "espaços livres de uso público", a exemplo de praças e parques, com a finalidade de contribuir para a qualidade do meio ambiente urbano. Não se pode admitir que esse tipo de área pública possa vir, no futuro, abrigar estacionamento.

O Projeto de Lei n. 312/2013 é omissa com relação aos modais de transporte de veículos não motorizados - notadamente as bicicletas. Cabe lembrar que a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana dispõe que os Planos de Mobilidade devem dispor sobre "a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados" (art. 24, V), sendo temerária a concessão de um serviço público de estacionamento que visa apenas o transporte individual motorizado.

O Projeto de Lei também é omissa com relação à política tarifária - por exemplo se haverá utilização gratuita por determinados usuários - por exemplo bicicletas - remetendo a definição da tarifa devida exclusivamente às definições a serem estabelecidas no edital de licitação e contrato (art. 4º, §3º do Projeto de Lei). Ora, o que se visa é a aprovação de um "salvo conduto" onde não se discute sequer as diretrizes da política tarifária, onde se leve em consideração valores diferenciados conforme o tipo de veículo, o horário de uso, a permanência, etc.?

O Projeto de Lei também não enfrenta uma questão crucial em nossa cidade que é a definição de balizas que devem constar do edital no que se refere ao tratamento urbanístico e paisagístico dos edifícios garagens, mencionando apenas que competirá à concessionária elaborar e aprovar os estudos de impacto ambiental (art. 4º, §4º do Projeto). Pergunta-se: será admitido qualquer gabarito para esses edifícios? E as opções de utilização do subsolo? E a obrigatoriedade de elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança.

Nesse sentido, dispõe o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) no art. 36 que "Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal".

Ora, o Projeto de Lei 312/2013 irá se furtar a estabelecer a obrigatoriedade da elaboração previa de EIV e, mais importante, o seu conteúdo mínimo nesse caso?

Como já foi dito anteriormente, o próprio PL prevê que a definição, a ser feita pelo Executivo, dos locais para implantação dos estacionamentos de que trata, deverá levar em conta o Plano de Mobilidade Urbana e a legislação de uso e ocupação do solo.

Bem, a proposta além de não definir quais são esses locais, ainda atrela essa definição ao conteúdo de duas leis que ainda não existem. Ou melhor, ao Plano de Mobilidade Urbana, que de fato ainda não existe, e à lei de uso e ocupação do solo que está sendo revista, após a aprovação do novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, e hoje se encontra em sua etapa final de discussão no âmbito do próprio Executivo, sem que o projeto já tenha sido apresentado à Câmara Municipal, quanto mais analisado seu conteúdo pelos vereadores e pela população.

Dessa forma, apresenta-se o substitutivo ao PL original, que acrescenta alguns critérios que orientarão a escolha dos locais onde serão instalados os estacionamentos, tais como a as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais; a limitação de estacionamentos nas áreas centrais.

Além disso, no que tange á remuneração da concessionária, o substitutivo proposta prevê, exclusivamente, a remuneração por meio da cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação e no contrato. Dessa forma, fica expressamente excluída a hipótese de remuneração por receitas alternativas adicionais.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/05/2015, p. 78-79

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.