

EMENDA 219

Acrescenta o Artigo 134, renumerando os demais no PLCE 08/07, como segue:

“Art. 134 - É vedada a cobrança, para os usuários, de qualquer importância, pelo estacionamento de veículos nas vagas estabelecidas no PDDUA, para atividades não residenciais estabelecido no Anexo 10.

Parágrafo Único. Fica estabelecido um prazo máximo de 12 (doze) meses para adequação à presente legislação dos estacionamentos e garagens já existentes ou em construção.”

JUSTIFICATIVA:

A presente emenda visa impedir a cobrança, de qualquer importância, por parte do comércio atacadista, depósitos, estabelecimentos de ensino, hospitais, motéis, hotéis, auditórios, cinemas, teatros, supermercados, centros comerciais e industriais, pelo estacionamento e garagens de veículos dos cidadãos que afluem a estes locais.

No caso dos centros comerciais, o estacionamento é mais um serviço (dentre tantos outros) oferecido aos consumidores. Cobrar pelo uso do estacionamento, nesses estabelecimentos, o que hoje ocorre em alguns casos significa a dupla cobrança, caracterizando uns perigosos precedentes, típicos das sociedades capitalistas de consumo, qual seja, a possibilidade de cobrança pelos diversos serviços internos a esses estabelecimentos comerciais, como, ar-condicionado, segurança, pelo uso dos banheiros, etc. Ademais, em regra,



está embutido no preço das mercadorias expostas ao público consumidor o valor pago a título de aluguel pelos comerciantes à administração do Shopping. Por sua vez os Shoppings incluem nestes aluguéis a infra-estrutura disponibilizada ao empreendimento comercial, da qual consta também, o estacionamento.

Ora, os consumidores, deste modo, já pagam pelo serviço de estacionamento oferecido. A cobrança efetuada nos moldes atuais é sem dúvida, um bis in idem.

Nos hospitais a situação é ainda mais grave. Alguns destes estabelecimentos têm estacionamentos e cobram taxa pela vaga do paciente. O intervalo de isenção que oferecem é insatisfatória e incompatível com as reais necessidades de tempo verificado no atendimento hospitalar. Ademais, é comum numa situação de urgência ou emergência, que os usuários sequer tragam dinheiro consigo, o que causa inconvenientes injustos e desnecessários no momento da cobrança.

O Plano Diretor de Desenvolvimento e Ambiental, Lei Complementar 434/99, e Projeto de Lei do Executivo em debate, estabelece padrões para guarda de veículos por atividade. A referida Lei faz distinção entre escolas de 1º e 2º graus, Ensino Técnico e Profissionalizante e as de 3º Grau, cursos preparatórios para o 3º Grau e supletivos, exigindo que sejam reservados espaços adequados para estacionamento de veículos conforme o enquadramento do empreendimento. Estas vagas devem ser disponibilizadas por força de lei e, portanto, não podem ser objeto de pagamento. Assim, nada mais correto que suspender, imediatamente, a cobrança indiscriminada que alguns estabelecimentos efetuam, ante a obrigatoriedade de existência de espaço adequado para estacionamento quando da aprovação do projeto pelo Órgão Executivo municipal.

Além disso, essa cobrança indevida, efetuada por estes estabelecimentos de ensino provoca transtornos no seu entorno, seja pela fila de veículos no momento da cobrança, seja pela conseqüente ocupação dos logradouros nas imediações do local por aqueles cidadãos motoristas que não desejam sujeitar-se a tal cobrança.

Esta Casa Legislativa deve ter a iniciativa de garantir que o interesse de muitos prevaleça sobre o interesse de poucos, observando o princípio da supremacia do interesse público sobre o privado. Hely Lopes Meirelles, no

Capítulo IX da obra Direito Administrativo Brasileiro, trata da intervenção na propriedade privada e no domínio econômico, por parte do estado. Diz ele que “os Estados sociais-liberais, como o nosso, conquanto reconheçam e assegurem a propriedade privada e a livre empresa, condicionam o uso dessa mesma propriedade e o exercício das atividades econômicas ao bem-estar social”.

Dentre as formas de intervenção no domínio privado, Meirelles cita a limitação administrativa, que representa modalidade de expressão da supremacia geral que o Estado exerce sobre as pessoas e as coisas existentes no seu território, decorrendo do condicionamento da propriedade privada e das atividades individuais ao bem-estar da comunidade. A limitação administrativa “é toda a imposição geral, gratuita, unilateral e de ordem pública, condicionadora do exercício de direitos ou de atividades particulares às exigências do bem-estar social.

Ora, é evidente que lojas de grande porte, hipermercados, centros comerciais, estabelecimentos de ensino atraem uma grande quantidade de pessoas e veículos, causando evidentes transtornos para as vias urbanas do seu entorno. Diante desta situação, o Município de Porto Alegre, em seu Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental, estabeleceu a obrigatoriedade destes estabelecimentos oferecerem vagas mínimas de estacionamentos para a sua clientela, em proporção ao tamanho da área utilizada.

A imposição do plano Diretor visa garantir a organização do fluxo de veículos para estes estabelecimentos, que devem viabilizar o seu estacionamento sem comprometer as vias públicas no entorno.

Se a existência de vagas é compulsória, estas não podem ser fonte de receita para os estabelecimentos que são obrigados a fornecê-las. Trata-se de evidente matéria de interesse público, na qual o exercício do direito de propriedade está condicionado à imposição do direito urbanístico em prol da coletividade.

Tecnicamente, na área de tráfego, cada projeto de empreendimento caracterizado como pólo gerador de demanda (convergência no fluxo de pessoas, veículos, coletivos, seletivos, táxi, etc) é analisado a partir de estudo de viabilidade apresentado pelo empreendedor, no qual, além de constar à situação viária atual, é estimada uma demanda e propostas as alternativas para a circulação e sinalizações no entorno do empreendimento, a fim de minimizar o impacto no transito da região.

Com base nessas informações, os técnicos da Prefeitura poderão aceitar, modificar ou rejeitar o estudo sempre fundamentando sua decisão. Caso aceito, são examinadas, no projeto, as condições de ingresso e saída de veículos nos estacionamentos, cujas vagas mínimas, como já referido, são definidas pelo PDDUA, em casos específicos, pelos próprios técnicos da Prefeitura.

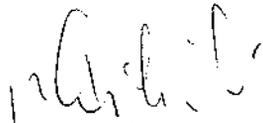
Todas as informações fornecidas são importantes, pois qualquer detalhe não informado pode mudar significativamente as exigências do poder público como, por exemplo: se na área de entrada ou na saída de veículos houver qualquer interferência tais como cancelas, guarita de controle, dentre outras, deverá ser prevista dentro da área do empreendimento, um amplo espaço específico para estocagem de veículos dentro do estacionamento, a fim de evitar que, em função do comprimento da fila, os mesmos aguardem na via pública, como ocorre no antigo Centro Comercial João pessoa. Neste caso, o projeto de circulação interna e externa poderia ser modificado, bem como serem exigidas, pelo poder público, as devidas alterações/implementação de sinalização e obras nas vias do entorno, por conta do empreendimento como forma compensatória de viabilização da atividade pretendida.

Obviamente, perder espaço interno para acumulação de veículos em detrimento de área efetivamente construída não é interessante à empresa ou ao empreendimento, mas deve ser feito a fim de evitar transtornos para a comunidade. O que ocorre e/ou pode ocorrer, no entanto, é que estas informações ou são omitidas, ou são confirmadas que não existirão; porém logo após o funcionamento do empreendimento, os empresários resolvem implantar obstáculos, guaritas, etc, sem que seja possível o aumento do espaço interno da área para acumulação de veículos, comprometendo, assim, a eficiência do planejamento viário previsto para a região, resultando num prejuízo ao tráfego local.

Uma das nossas principais preocupações consiste nas corriqueiras terceirizações, para exploração comercial, das vagas de estacionamentos. Estas vagas deveriam evitar transtorno ao tráfego no entorno dos empreendimentos geradores de demanda. Se, por exemplo, uma Universidade desejar contar com um estacionamento pago, deve, obrigatoriamente, manter as vagas previstas no PDDUA e fazer o pedido de novo alvará de funcionamento. É interessante ressaltar que, uma vez atendida as exigências para um novo empreendimento de estacionamento este não pode utilizar-se

das estruturas existentes, tais como escadarias, elevadores, proteção de incêndio e demais pré-requisitos que já pertencem à outra atividade. Outrossim, se as vagas mínimas de estacionamentos exigidos para a liberação do alvará do empreendimento não mais pertencem à atividade inicial esta perde a condição anterior de satisfação deste item, ou seja, deixa de possuir vagas, uma vez repassadas à outra empresa. Neste caso atípico, de terceirização indevida do estacionamento, ambas empresas estão irregulares e em desacordo perante a legislação municipal, ou seja, uma tem estrutura, mas não possui mais as vagas previstas no projeto original, e a outra empresa recebe as vagas, mas não tem a estrutura mínima exigida para a liberação de estacionamentos comerciais. A saber, estas condições valem para escolas, universidades, hospitais, prédios de escritórios, enfim, pólos geradores de demanda.

Sala de Sessões, 19 de maio de 2009.



Aldacir Oliboni