

de Passageiros do Município de São Paulo para a adoção de combustíveis renováveis ou fonte de energias alternativas dentro do lapso temporal descrito no "caput" deste artigo, ficarão os operadores de micro-ônibus obrigados a realizarem tão somente a inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor após sua regulamentação, revogadas as disposições em contrário.

Art. 12. Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de janeiro de 2018, 464ª da fundação de São Paulo.

JOÃO DÓRIA, Prefeito
ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça
JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal

BRUNO COVAS, Secretário-Chefe da Casa Civil
Publicada na Casa Civil, em 17 de janeiro de 2018.

LEI Nº 16.803, DE 17 DE JANEIRO DE 2018
(Projeto de Lei nº 622/17, dos Vereadores Milton Leite – DEMOCRATAS, Fábio Riva – PSD, Gilson Barreto – PSDB, José Police Neto – PSD e Soninha Franca – PPS)

Dispõe sobre a regulamentação fundiária dos empreendimentos habitacionais promovidos pelo Poder Público do Município de São Paulo, e dá outras providências.

JOÃO DÓRIA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 18 de dezembro de 2017, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – EHS e os Empreendimentos Habitacionais de Habitação de Mercado Popular – EHP, produzidos pela Administração Pública Direta ou empresa com controle acionário do Poder Público, cujo parcelamento e edificações tenham sido concluídos até 22 de dezembro de 2016, serão regularizados nos termos desta lei, observando-se no que couber o disposto na Lei Federal nº 13.465, de 11 de julho de 2017.

Art. 2º O pedido de regularização do EHS e do EHP será denominado de Projeto de Regularização Fundiária e deverá ser protocolado na Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB, instruído com a seguinte documentação:

I - documento comprobatório da posse ou título de propriedade do imóvel em nome do ente público;

II - foto aérea ou outro documento que comprove que o parcelamento e edificações estavam concluídos até 22 de dezembro de 2016;

III - planta do perímetro do núcleo urbano informal com demonstração das matrículas ou transcrições atingidas, quando for possível;

IV - estudo preliminar das desconformidades e da situação jurídica, urbanística e ambiental da área ocupada pelo empreendimento;

V - proposta de soluções para questões ambientais, urbanísticas e de reassentamento dos ocupantes, quando for o caso;

VI - estudo técnico para situação de risco, quando for o caso;

VII - estudo técnico ambiental, quando o empreendimento estiver situado total ou parcialmente em Área de Preservação Permanente – APP, ou em área de Unidade de Conservação de Uso Sustentável, ou Área de Proteção de Mananciais;

VIII - levantamento planialtimétrico e cadastral, com georreferenciamento, subscrito por profissional competente, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), que demonstrará as unidades, as construções, o sistema viário, as áreas públicas, os acidentes geográficos e demais elementos caracterizadores do empreendimento;

IX - projeto urbanístico subscrito por profissional competente, acompanhado de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), conforme legislação vigente à época da elaboração do projeto;

X - memoriais descritivos;

XI - cronograma físico de serviços e implantação de obras de infraestrutura essencial, compensações urbanísticas, ambientais e outras, quando houver, definidas por ocasião da aprovação do projeto de regularização fundiária;

XII - termo de compromisso a ser assinado pelos responsáveis, públicos ou privados, pelo cumprimento do cronograma físico definido no inciso XI deste artigo;

XIII - tabela contendo a listagem dos ocupantes de cada unidade imobiliária a serem beneficiados pela regularização, com respectiva relação de quitação.

Parágrafo único. O projeto de regularização fundiária deverá considerar as características da ocupação e da área ocupada para definir parâmetros urbanísticos e ambientais específicos, além de identificar os lotes, as vias de circulação e as áreas destinadas a uso público, quando for o caso.

Art. 3º O projeto urbanístico deverá conter, no mínimo, indicação:

I - das áreas ocupadas, sistema viário e unidades imobiliárias, existentes ou projetadas;

II - das unidades imobiliárias a serem regularizadas, suas características, área, confrontações, localização, nome do logradouro e número de sua designação cadastral, se houver;

III - quando for o caso, das quadras e as suas subdivisões em lotes ou as frações ideais vinculadas a unidade regularizada;

IV - dos logradouros, espaços livres, áreas destinadas a edifícios públicos e outros equipamentos urbanos, quando houver;

V - de eventuais áreas já ocupadas;

VI - das medidas de adequação para correção das desconformidades, quando necessárias;

VII - planta de implantação do EHS ou EHP, com demarcação de quadras, lotes e edificações, sistema viário público e comunitário, áreas verdes e institucionais públicas, faixas não edificáveis e áreas de preservação permanente (APP), conforme couber;

VIII - peças gráficas do projeto simplificado das edificações;

IX - quadro de áreas, referente ao parcelamento do solo e às edificações;

X - das obras de infraestrutura essencial, quando necessárias.

Art. 4º Para fins desta lei, considera-se infraestrutura essencial os seguintes equipamentos:

I - sistema de abastecimento de água potável, coletivo ou individual;

II - sistema de coleta e tratamento do esgotamento sanitário, coletivo ou individual;

III - rede de energia elétrica domiciliar;

IV - soluções de drenagem, quando necessário.

Art. 5º No que tange às unidades adaptadas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o cumprimento às normas do Corpo de Bombeiros, haverá o atendimento à demanda original cadastrada ou à legislação vigente à época do início da construção.

Art. 6º No caso de divergência entre o título de propriedade e o levantamento planialtimétrico, deverá ser aceito o levantamento apresentado pelo requerente.

Art. 7º Os casos de empreendimentos já regularizados por decreto específico e ainda não registrados no Cartório de Registro de Imóveis poderão ser atendidos por esta lei.

Art. 8º Fica a Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB autorizada a proceder à emissão de auto de regularização, certidões e quaisquer outros documentos necessários à regularização de que trata esta lei, especialmente a Certidão de Regularização Fundiária – CRF, necessária para o registro da regularização perante o Cartório de Registro de Imóveis competente, conforme procedimento estabelecido na Lei Federal.

Art. 9º Nos casos previstos nesta lei, dispensa-se:

I - a aplicação do art. 31 da Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016, aos empreendimentos objeto de regularização de que trata esta lei;

II - a constituição de Conselho Gestor e a elaboração de Plano de Urbanização de ZEIS, previstos no art. 48 da Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014.

Art. 10. (VETADO)

Art. 11. O processo que apresentar elementos incompletos ou incorretos ou necessitar de complementação da documentação ou esclarecimentos deve ser objeto de um único comunicado ("comuniquê-se") para que as falhas sejam sanadas.

Parágrafo único. O prazo de atendimento do "comuniquê-se" é de 30 (trinta) dias contados da data de sua publicação, podendo ser prorrogado por igual período.

Art. 12. Caso a autoridade competente entenda que foram atendidas todas as determinações do "comuniquê-se", deverá ser deferido o processo com a emissão dos respectivos documentos de regularização.

Art. 13. O requerente que tiver seu pedido deferido deverá encaminhar a documentação para registro no Cartório de Registro de Imóveis no prazo de 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A documentação deverá ser acompanhada da listagem dos ocupantes com a indicação de suas respectivas unidades quando já tiverem sido quitadas para que o registro em nome dos beneficiários seja feito em ato único, conforme disposto no art. 17 da Lei Federal nº 13.465, de 11 de julho de 2017.

Art. 14. Para os processos de regularização em andamento anteriormente à publicação desta lei, o requerente poderá optar pela continuidade de sua avaliação pelo Decreto Municipal nº 56.335/15 ou por sua reedição em respeito ao que houver sido estabelecido por esta lei.

Art. 15. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 16. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de janeiro de 2018, 464ª da fundação de São Paulo.

JOÃO DÓRIA, Prefeito
ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça
JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal

BRUNO COVAS, Secretário-Chefe da Casa Civil
Publicada na Casa Civil, em 17 de janeiro de 2018.

RAZÕES DE VETO

PROJETO DE LEI Nº 623/17
OFÍCIO ATL Nº 06, DE 17 DE JANEIRO DE 2018
REF.: OFÍCIO SGP-23 Nº 1959/2017

Por meio do ofício acima referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 623/17, de sua autoria, aprovado em sessão de 13 de dezembro de 2017, que visa denominar Largo Bom Jesus de Piraporinha a área delimitada pelo perímetro descrito, situada no Jardim São Luís, Prefeitura Regional de M'Boi Mirim.

A proposta tem como justificativa a relevância histórica e social da Paróquia Bom Jesus de Piraporinha, bem como o comércio estabelecido no entorno de um largo conhecido no região como Largo de Piraporinha.

Analisando-se a descrição perimetral constante do artigo 1º da propositura, constata-se que estão abrangidos vários logradouros já oficialmente denominados, entre os quais a Avenida Luiz Gushiken, cujos nomes teriam de ser alterados nos respectivos trechos alcançados pela nova denominação.

Também não se verifica a existência de áreas municipais passíveis de denominação, nem de espaço urbano decorrente do alargamento de um logradouro, para o qual geralmente confluem várias ruas, com edifícios públicos ou de relevância, que pudesse ser caracterizado como "largo", a exemplo do Largo São Francisco e do Largo de São Bento.

Em assim sendo, conclui a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, após a realização dos estudos de sua competência, que a área descrita não se enquadra no conceito de largo, nem de outro tipo de logradouro público.

Dessa forma, não obstante a identificação usual do local, mostra-se inviável tecnicamente a desejada atribuição de nome e, portanto, a conversão da propositura em lei, pelo que sou compelido a vetá-la, o que ora faço, com fundamento no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Devolvo, pois, o assunto ao reexame desta Egrégia Casa de Leis, renovando, na oportunidade, meus protestos de apreço e consideração.

JOÃO DÓRIA, Prefeito
Ao Excelentíssimo Senhor
VEREADOR MILTON LEITE
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI Nº 300/17
OFÍCIO ATL Nº 07, DE 17 DE JANEIRO DE 2018
REF.: OFÍCIO SGP-23 Nº 1992/17

Por meio do ofício acima referenciado, essa Presidência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 300/17, de autoria dos Vereadores Milton Leite, Adilson Amadeu, Caio Miranda Carneiro, Conte Lopes, João Jorge, Natalini, Ricardo Teixeira e Senial Moura, que objetiva alterar a redação do artigo 50 da Lei nº 14.933, de 14 de junho de 2009, a qual instituiu a Política de Mudanças do Clima no Município de São Paulo, para dispor sobre o uso de fontes motorizadas de energia menos poluentes e menos geradoras de gases de efeito estufa nos veículos de transporte coletivo e de coleta de resíduos sólidos urbanos e hospitalares do Município de São Paulo, bem como estabelecer, em novos dispositivos legais, outras medidas voltadas à máxima redução da poluição atmosférica.

Accolhendo o texto aprovado em virtude do seu evidente interesse público, vejo-me, no entanto, compelido a apor-lhe veto parcial que atinge o § 11 do artigo 50 da supramencionada Lei nº 14.933, de 2009, na redação conferida pelo seu artigo 1º, bem como os artigos 2º a 7º, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

Segundo preconiza o novel § 11, "A Administração Municipal deve criar e regulamentar, em até 180 (cento e oitenta) dias, a data de publicação desta lei, um Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental da Frota, cujos gestores atuarão permanentemente na captação de recursos junto aos organismos nacionais e internacionais de fomento de projetos de desenvolvimento limpo e na elaboração das propostas e dos projetos específicos de financiamento dos custos incrementais, para cada iniciativa individual ou coletiva de intervenção ambiental nas frotas".

Contudo, conforme se tem concluído da experiência prática na gestão dos orçamentos públicos, a existência dos fundos especiais de que tratam os artigos 74 a 74 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, só faz sentido em situações cujas peculiaridades efetivamente recomendem a sua criação.

De início, entende-se que a gestão financeira é prejudicada pela criação e manutenção desses fundos, posto que sua presença impede a alocação dos recursos a eles destinados de acordo com as prioridades da sociedade. Realmente, a vinculação de receitas públicas sob essa forma constitui óbice ao atendimento de enorme quantidade de demandas públicas igualmente legítimas e possivelmente tão ou mais prioritárias que não poderão, em nenhuma hipótese, ser satisfeitas com os recursos direcionados aos fundos especiais, ainda que o seu saldo seja suficientemente elevado para concretizar todas as ações e objetivos para os quais foram criados.

Importa considerar, outrossim, que o processo anual de elaboração dos orçamentos orçamentários afigura-se mais eficiente, democrático e republicano do que eventuais vinculações de receitas a determinados projetos ou atividades, vez que o debate daí emergente garante a destinação de recursos para cada finalidade de maneira afinada com a política pública eleita, atendendo com precisão as prioridades sociais, inclusive possibilitando sua evolução, ao ano, sempre em consonância com as necessidades da sociedade.

Nesse contexto, a criação de fundos públicos especiais torna-se ineficiente e custoso o processo de mobilização de recursos para áreas classificadas como de atendimento urgente pelo Poder Público e pela população, pelo que se mostra de boa prática a utilização da lei orçamentária para a destinação de recursos a uma específica e determinada iniciativa, garantindo uma maior eficiência e fluidez na aplicação dos recursos no interesse público social.

De outra parte, também não pode prevalecer a aprovação, por essa Edificação, dos artigos 2º a 7º da Carta de Lei em apreço, que, em síntese, preveem a retomada pela Administração Municipal, no prazo de 12 (doze) meses, contados da edição da nova lei, da inspeção veicular ambiental para o controle de emissão de gases poluentes, bem como dispõem sobre a submissão obrigatória de segmentos especiais de veículos a uma inspeção, sob pena de cominação de multas pecuniárias, na forma que especifica, a serem recolhidas em favor do Fundo Municipal de Financiamento do Programa de Substituição e Melhoria Ambiental de Frota.

Entretanto, para que se possa efetivamente reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores com vistas ao atendimento dos padrões de qualidade do ar favoráveis à saúde das pessoas, especialmente nas regiões em que se concentram grandes centros urbanos, como é o caso da Região Metropolitana de São Paulo (RMS), é necessário que todos os municípios integrantes, não apenas o de São Paulo, exijam e realizem a inspeção veicular ambiental nos veículos de suas respectivas frotas.

A Região Metropolitana de São Paulo, a maior do Brasil, é composta por 39 (trinta e nove) municípios, os quais, em decorrência da estreita proximidade que justifica essa integração regional, contribuem, em maior ou menor escala, para a piora das condições atmosféricas na área que, em realidade, lhes é comum.

Por conseguinte, ante essa circunstância, afigura-se inócuo que apenas o Município de São Paulo mantenha programa de controle de poluição veicular, posto que, além não haver garantia dos resultados que se esperam com a sua implantação, poderá onerar desproporcionadamente os cidadãos paulistanos.

De toda forma, impende destacar que, nessa perspectiva – inspeção veicular ambiental em todos os municípios da Região Metropolitana de São Paulo – o intento ora almejado pela propositura em foco poderá vir a ser brevemente concretizado em virtude da regulamentação do assunto em caráter nacional, nos termos da recém-editada Resolução nº 716, de 30 de novembro de 2017, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, que, em atendimento ao disposto no artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece a forma e as condições para a implantação nacional, a partir de 2020, do Programa de Inspeção Veicular pelos competentes órgãos dos Estados e do Distrito Federal, com previsão de sua realização conjuntamente com a inspeção veicular ambiental para o controle de emissão de gases poluentes e ruído, conforme parâmetros estabelecidos pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.

Nessas condições, demonstradas as razões que, nos termos do § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município, me compeliram a vetar parcialmente o projeto de lei aprovado, atingindo os dispositivos acima indicados, devolvo o assunto ao reexame desta Colenda Casa Legislativa.

Na oportunidade, renovo-lhe os meus protestos de apreço e consideração.

JOÃO DÓRIA, Prefeito
Ao Excelentíssimo Senhor
VEREADOR MILTON LEITE
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI Nº 299/17
OFÍCIO ATL Nº 08, DE 17 DE JANEIRO DE 2018
REF.: OFÍCIO SGP-23 Nº 2069/2017

Por meio do ofício acima referenciado, essa Presidência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 299/17, de autoria do Vereador Milton Leite, que objetiva introduzir alterações na Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, a qual 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, bem como prever, em novos dispositivos legais, outras determinações voltadas à complementação da disciplina atinente à matéria.

Accolhendo o texto aprovado em virtude do seu evidente interesse público, vejo-me, no entanto, compelido a apor-lhe veto parcial, atingindo, nos seus artigos 1º, 2º, 5º, 7º e 9º, respectivamente, a alteração do inciso II do artigo 2º, o acréscimo do inciso IV ao artigo 2º, a alteração do "caput" do artigo 6º, a alteração do "caput" do artigo 9º e a alteração do § 4º do artigo 12, todos da Lei nº 15.150, de 2010, e, ainda, o inteiro teor dos artigos 11 e 14, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

Os incisos II e IV do artigo 2º e o "caput" do artigo 9º da Lei nº 15.150, de 2010, na redação conferida pelos artigos 1º, 2º e 7º da Carta de Lei, não podem ser sancionados em virtude de atribuírem a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET incumbências que por sua natureza são próprias de órgão integrantes da Administração Direta, no caso específico, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, quais sejam, a expedição do ato administrativo concernente à Certidão de Diretrizes, a definição e determinação das medidas compensatórias e mitigadoras a serem implementadas.

Com efeito, em primeiro lugar, cumpre ressaltar que essa transferência de incumbências é incompatível com a natureza e as finalidades previstas na lei que autorizou a criação da CET, sociedade de economia mista, limitação essa que também se acha expressa na Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que dispõe sobre as sociedades por ações.

Considerando, outrossim, que a sociedade de economia mista é permitido exercer atividades com o fito de lucro, tal circunstância pode tornar inconciliável a atuação da empresa com a finalidade pública presente, por exemplo, na expedição da Certidão de Diretrizes. Aliás, como decorrência desse último aspecto, impende ponderar que, se sancionados, os pretendidos artigos em questão acabariam por transferir para a CET, que é ente privado, a prática de ato administrativo e o exercício do poder de polícia que, nos termos do ordenamento constitucional e legal em vigor, são insitos à Administração Pública em sentido estrito.

De outra parte, ao preconizar a publicação, pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, da Certidão de Diretrizes a ser destinada à entidade pela CET, o dispositivo respectivo igualmente não se conforma com os princípios e regras que regem a Administração Pública, porquanto, ao assim fazer, subordina órgão integrante da Administração Direta a entidade da Administração Indireta.

No caso da nova redação colimada para o "caput" do artigo 6º da Lei nº 15.150, de 2010, impõe-se o veto em virtude da ampliação do prazo, de 30 para 90 dias, para a emissão, pela CET, dos pareceres necessários à expedição da Certidão de Diretrizes, conflitar tanto com o artigo 70 do novo Código de Obras e Edificações – COE (Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017), que

prevê o prazo máximo de 90 dias para a decisão dos pedidos de Alvará de Aprovação, quanto com a celeridade exigida no procedimento APROVA RÁPIDO, instituído pelo Decreto nº 58.028, de 11 de dezembro de 2017, justamente para conferir agilidade à análise de pedidos de Alvarás de Aprovação de edificações novas de competência da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

Com relação à alteração do § 4º do artigo 12 da Lei nº 15.150, de 2010, o obito ao seu acionamento, além da indevida subordinação da SMT a CET, decorre também do fato de a solicitação da reificação da Certidão de Diretrizes ser incumbência do empreendedor, não devendo a Pasta, a qual inclusive deverá demonstrar a impossibilidade do cumprimento das exigências anteriormente impostas, cabendo à Administração Municipal deferir ou não o pedido.

Já o disposto no artigo 11, que preconiza a validade das Certidões de Diretrizes expedidas anteriormente, quando em conformidade com a nova lei, é inócuo, pois, se precedentemente emitidas nos termos da legislação então em vigor, esses documentos consumistam atos administrativos perfeitos e acabados, nada mais havendo a dispor a seu respeito. Entretanto, se o intento desse dispositivo consistir no condicionamento da validade das certidões anteriormente expedidas ao atendimento das novas determinações, será ele inconstitucional por pretender retroagir seus efeitos prejudicando o ato jurídico perfeito.

Quanto ao artigo 12, o veto é necessário ante a impossibilidade de sua execução, posto que, na situação ali retratada, embora haja a previsão de o empreendedor poder solicitar o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial – TRAP ou do Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva – TRAD à CET, na realidade o inciso III do artigo 1º estabelece que a expedição desses documentos é de competência da SMT. De qualquer forma, a empresa jamais poderia expedir o TRAP e TRAD de obras e serviços relacionados a medidas mitigadoras de impacto no trânsito porque o seu resultado sempre se integra ao patrimônio público municipal. Logo, apenas a Administração Direta tem o poder (competência) para aceitar as obras ou serviços, práticos ou definitivos.

Consignar na nova lei, como pretendido no artigo 13, que não caberá qualquer direito de indenização ao empreendedor, de ordem material ou moral, na ocorrência do disposto no precedente artigo 12, mostra-se desnecessário em virtude da atuação do Poder Público para-seu interesse público e pela aplicação do direito, incidindo na hipótese o princípio de que os atos administrativos gozam de presunção de legitimidade.

Por derradeiro, ante a evidente violação do princípio constitucional da isonomia, também não pode prevalecer a isenção almejada na forma do artigo 14 do projeto de lei em apreço, no sentido de dispensar, a partir de janeiro de 2018, os templos de qualquer culto religioso, desde que com capacidade de lotação até 1.500 pessoas, da obrigatoriedade de execução das medidas compensatórias e mitigadoras exigidas pela Lei nº 15.150, de 2010.

No caso, não há realmente qualquer justificativa para que o Poder Público isente essas entidades das normas impostas aos demais cidadãos na forma do aludido diploma legal, ressalvada a imunidade de impostos que a própria Constituição Federal estabelece.

Alinda sob esse mesmo aspecto, considerando o critério adotado para a aplicação da indigitada isenção, vale dizer, as dimensões da edificação – capacidade de lotação até 1.500 pessoas – é de se ponderar, a luz do preceito próprio da igualdade de todos perante a lei, que essa benesse deveria figurar modo ser estendido a edificações destinadas a outras finalidades, não se restringindo àquelas voltadas exclusivamente a cultos religiosos.

Nessas condições, demonstradas as razões que, nos termos do § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município, me compeliram a vetar parcialmente o projeto de lei aprovado, atingindo os dispositivos acima indicados, devolvo o assunto ao reexame desta Colenda Casa Legislativa.

Na oportunidade, renovo-lhe os meus protestos de apreço e consideração.

JOÃO DÓRIA, Prefeito
Ao Excelentíssimo Senhor
VEREADOR MILTON LEITE
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI Nº 622/17
OFÍCIO ATL Nº 09, DE 17 DE JANEIRO DE 2018
REF.: OFÍCIO SGP-23 Nº 02066/2017

Por meio do ofício acima referenciado, essa Presidência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 622/17, de autoria dos Vereadores Milton Leite, Fábio Riva, Gilson Barreto, José Police Neto e Soninha Franca, aprovado em sessão de 18 de dezembro de 2017, que dispõe sobre a regularização fundiária dos empreendimentos habitacionais promovidos pelo Poder Público no Município de São Paulo.

Em razão de sua inegável relevância e por estar alinhado com a política pública já em desenvolvimento pela Administração Municipal, acolho a medida, à exceção do disposto no seu artigo 10, que prevê caber à Secretaria Municipal de Habitação, por meio da Coordenadoria de Regularização Fundiária, proceder a análise processual do pedido de regularização no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Ocorre que, recentemente, por meio dos Decretos nº 57.915, de 5 de outubro de 2017, e nº 58.021, de 6 de dezembro de 2017, esta gestão promoveu a reorganização administrativa da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL, atribuindo à Coordenadoria de Parcelamento de Solo e de Habitação de Interesse Social – PARHIS, órgão de SMUL, a competência para instruir e decidir pedidos relativos a habitação e conjunto habitacional de interesse social e de mercado popular.

Nesse contexto, o supracitado dispositivo traz para SEHAB nova atribuição em desacordo com a estrutura organizacional implantada pelo Executivo no exercício de sua competência, atribuição essa adequadamente exercida por PARHIS/SMUL, órgão técnico que detém todas as condições para a análise dos pedidos de regularização de que trata a lei ora sancionada.

Assim, evidenciadas as razões que me conduzem a vetar o mencionado dispositivo, com fundamento no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvo o assunto ao reexame desta Colenda Casa Legislativa.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência protestos de apreço e consideração.

JOÃO DÓRIA, Prefeito
Ao Excelentíssimo Senhor
VEREADOR MILTON LEITE
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PORTARIAS

PORTARIA 16, DE 17 DE JANEIRO DE 2018
ALTERA A COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE GESTÃO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA ADIA BRANCA

JOÃO DÓRIA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que a lei lhe confere por lei,
RESOLVE:

Art. 1º Designar a senhora JULIANA MARCHI JACOMETTO para, na qualidade de suplente e como representante da Secretaria Municipal de Habitação, integrar o Grupo de