



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 01 do proc
Nº 01-46 de 15
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100 406

PL
46/2015

PROJETO DE LEI Nº 46/2015

*Altera a redação do art.3º da Lei nº 14.492, de 31
de julho de 2.007, e dá outras providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo **DECRETA**:

Art. 1º O art. 3º da Lei nº 14.492 de 31 de julho de 2.007 passa a vigorar com a seguinte redação:

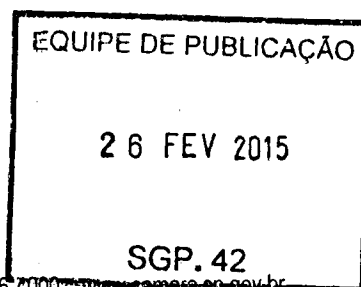
"Art. 3º A Prefeitura Municipal de São Paulo, na área descrita no art. 2º deverá incluir faixa e semáforo para travessia de pedestres nas vias urbanas dentro de um raio de 100m (cem metros) em torno dos estabelecimentos de ensino públicos e privados, bem como:"

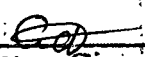
Art.2º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das sessões,


GEORGE HATO
Vereador



que(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
a 2 e folha de informação
sob nº 3. 2.7.2.1.5.
Ass: 
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 2
Folha nº <u>02</u> do proc
Nº <u>01-46</u> de <u>15</u>
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei determina a obrigatoriedade de inclusão de faixas e semáforo de segurança para travessia de pedestres dentro de um raio de 100m (cem metros) de distância de estabelecimentos de ensino públicos e privados.

A principal intenção da norma é a proteção e segurança das crianças que são reconhecidamente vulneráveis no trânsito das grandes cidades, do mesmo modo é dever do Poder Público garantir maior e mais eficaz acesso das crianças aos estabelecimentos de ensino.

No tocante a competência, a presente iniciativa, esta abarcada nos termos do artigo 30, I da Constituição da República que determina a competência expressa para os Municípios legislarem sobre assuntos de interesse local.

Destarte, peço o apoio para a sua aprovação junto aos nobres integrantes deste Parlamento Municipal.

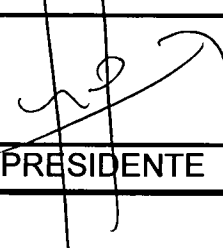


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01-46 de 2015., 27.2.15 (a) ca

Adelina Cicone
Assistente Administrativo
Registro nº 100.406

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE: <u>26 FEV 2015</u>	
<u>Const., Just. e Leg. Particip.,</u>	
<u>Administração Pública,</u>	
<u>Tras., Transp., At. Econ., Tur., Lz. e Gastron.,</u>	
<u>Finanças e Orçamento</u>	
 PRESIDENTE	

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

03 MAR 2015

Jader Augusto Pimenta

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDO NA PROC. LEGISLATIVA - CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM <u>03/03/15</u>	AS <u>18:30</u> hs
POR <u>JAP</u>	
Ass:	Ass:

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem, juntados nesta data, 04 210 10/03/15
Folhas de nºs 04 210 10/03/15
em 10/03/15
Documento rubricados sob

Idaís Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
2015.10.03



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 04
Proc. nº 01.0046/15
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0046/15

Realizada a pesquisa no Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo e no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislação, a respeito do assunto foi localizado:

-Lei Municipal nº 14.492, de 31 de julho de 2007, que estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal;

-Lei Municipal nº 13.543, de 25 de março de 2003, que dispõe sobre a inclusão de estudos básicos sobre trânsito, como conteúdo curricular, nas escolas municipais de 1º e 2º graus;

-Lei Municipal nº 12.637, de 6 de maio de 1998, que dispõe sobre a colocação de placas e faixas de caráter permanente, nos pontos críticos de acidentes e atropelamentos da cidade, alertando pedestres e motoristas sobre o perigo;

-Lei Municipal nº 9.343, de 19 de outubro de 1981, que dispõe sobre a instalação de sinal de alerta nos estabelecimentos da rede municipal de ensino;

-Lei Municipal nº 11.200, de 19 de maio de 1992, que dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de placas com os dizeres "Cuidado Pedestres" na saída das garagens coletivas, estacionamentos e oficinas mecânicas;

-Lei Municipal nº 11.301, de 14 de dezembro de 1992, que cria a Comissão Municipal Permanente de Educação para o Trânsito, e dá outras providências;

- PL 0603/2001, que dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de placa de advertência e faixa(s) de pedestre em frente a todas as Escolas Públicas, Particulares, Faculdades e Universidades do Município de São Paulo;

- PL 0188/2013, que dispõe sobre as placas de sinalização de trânsito em vias de principais acessos de áreas escolares e fixa outras providências.

Cópia(s) do(s) texto(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

A pesquisa legislativa constatou a existência da Lei Municipal nº 14.492, de 31 de julho de 2007, que estabelece que a área escolar de segurança é considerada um espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal, cujo art. 3º, II, 'f', dispõe que o Poder Público Municipal realize manutenção permanente de faixas de travessia de pedestres, semáforos e redutores de velocidade nessa área escolar. Entretanto, o presente PL 0046/15, busca exatamente alterar essa Lei Municipal para determinar



Folha 05
Proc. n.º PL 0046/15
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

que esse semáforo e essa faixa para travessia de pedestres sejam incluídos em um raio de 100 (cem) metros em torno de estabelecimentos de ensino públicos e privados.

Sendo assim, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de acordo com despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 10 de março de 2015.



Christiana Samara Chebib
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 14492
Total de referências : 1

Folha 06
Proc. nº 00096/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 14.492 31/07/2007 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal.
Projeto: Projeto de Lei Nº 410/2007 ([ver documento](#))
Autor(es): Eliseu Gabriel

[[Back](#)]

LEI Nº 14.492, DE 31 DE JULHO DE 2007

(Projeto de Lei nº 410/07, do Vereador Eliseu Gabriel - PSB)

Estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal.

GILBERTO KASSAB, 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 28 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A área escolar de segurança é aquela de prioridade especial do Poder Público Municipal, que objetiva garantir, através de ações sistemáticas e prenunciadas em lei, a realização dos objetivos das instituições educacionais, cuja finalidade é proporcionar a tranquilidade de alunos, professores e pais.

Art. 2º A área de que trata a presente lei corresponderá a círculos de raio correspondente a 100 (cem) metros, com centro nos portões de entrada e saída das escolas e deverá ser indicado por placas a serem afixadas nas proximidades.

Art. 3º A Prefeitura Municipal de São Paulo, na área descrita no art. 2º, deverá:

I - intensificar os serviços de fiscalização do comércio existente, em especial o de ambulantes, coibindo a comercialização de produtos ilícitos;
II - viabilizar, dentro da previsão orçamentária corrente ou com o apoio da comunidade, ou ainda da iniciativa privada, a adequação dos espaços circunvizinhos, de modo a não causar insegurança nas escolas e sua clientela, devendo, para isso, providenciar, quando possível:
a) iluminação pública adequada nos acessos à instituição;
b) pavimentação de ruas e manutenção de calçadas para que fiquem em perfeitas condições de uso;

c) poda de árvores e limpeza de terrenos;

d) o controle e eliminação de terrenos baldios e construções/prédios abandonados nas circunvizinhanças;

e) retirada de entulhos;

f) manutenção permanente de faixas de travessia de pedestres, semáforos e redutores de velocidade;

III - coibir, nos termos da lei, a distribuição ou exposição de escritos, desenhos, pinturas, estampas ou qualquer objeto que demonstre algo obsceno ou pornográfico;

IV - reprimir a realização de jogos de azar e jogos eletrônicos movidos a valores pecuniários, proibidos por lei, de modo a dificultar seu surgimento e proliferação;

V - controlar, através de fiscalização intensiva do comércio em geral, o acesso de crianças e adolescentes a:

a) quaisquer produtos farmacêuticos que possam causar dependência química;

b) gasolina ou qualquer substância inflamável ou explosiva;

c) fogos de artifício;

d) bebidas alcoólicas.

Art. 4º Caberá à Companhia de Engenharia e Tráfego - CET providenciar, junto aos órgãos competentes, a regulamentação do uso de vias situadas no entorno dos estabelecimentos de ensino, impondo controle rígido a:

I - limites de velocidade;

II - sinalização adequada;

III - demais necessidades a serem detectadas e definidas em prévia consulta à comunidade.

Art. 5º Caberá à Guarda Civil Metropolitana - GCM, em parceria com as diretorias das escolas, as Associações de Pais e Mestres e com a comunidade escolar, promover ações que colaborem com a prevenção à violência e criminalidade locais.

Art. 6º Ao Executivo Municipal caberá representar junto aos órgãos competentes no âmbito de sua jurisdição e aplicar sanções aos infratores por desobediência aos ditames legais ora impostos.

Art. 7º Fica autorizado o Executivo Municipal a promover convênios e parcerias com entidades e empresas estabelecidas no local, visando à consecução dos objetivos ora mencionados.

L14492.doc

Art. 8º As despesas decorrentes da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 31 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 31 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

L14492.doc

Folha 07
Proc. 101.000.115
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº

Isis Duarte Rodrigues

RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 13543

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.543 25/03/2003 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a inclusao de estudos basicos sobre transito, como conteudo curricular, nas escolas municipais de 1º e 2º graus.

Projeto: Projeto de Lei Nº 372/1993 (ver documento)

Autor(es): Toninho Paiva

Regulamentação: Decreto nº 43.557/2003 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

Folha 09
Proc. nº 01-0096/15
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

LEI Nº 13.543, DE 25 DE MARÇO DE 2003
(Projeto de Lei nº 372/93, do Vereador Toninho Paiva - PL)

Dispõe sobre a inclusão de estudos básicos sobre trânsito, como conteúdo curricular, nas escolas municipais de 1º e 2º graus.

)MARTA SUPPLY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de fevereiro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Ficam incluídos, como conteúdo curricular nas escolas municipais de 1º e 2º graus, estudos básicos sobre trânsito.

Parágrafo único - Para a inclusão de que trata o "caput" deste artigo serão obedecidos os procedimentos legais previstos pelas legislações federal e estadual vigentes.

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 3º - As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de março de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

MARIA APARECIDA PEREZ, Secretária Municipal de Educação

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de março de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 12637
Total de referências : 1

Folha 10
Proc. nº 01.036.15
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 12.637 06/05/1998 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a colocação de placas e faixas de caráter permanente, nos pontos críticos de acidentes e atropelamentos da cidade, alertando pedestres e motoristas sobre o perigo.
Projeto: Projeto de Lei Nº 394/1995 (ver documento)
Autor(es): Jooji Hato
Notas complement.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0091414-22.1999.8.26.0000 - O E. Tribunal de Justiça, através do Órgão Especial, por votação unânime, julgou extinto o processo, sem apreciação do mérito, da ADIn que pretendia declarar a inconstitucionalidade desta Lei. De se notar que tal decisão transitou em julgado no âmbito do E. Supremo Tribunal Federal em 19/04/2010. DOC 21/08/2014 p. 91 c. 1.

[\[Back \]](#)

Folha 11
Proc. nº 01.00546/15
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

LEI N. 12.637 - DE 6 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre a colocação de placas e faixas de caráter permanente, nos pontos críticos de acidentes e atropelamentos da cidade, alertando pedestres e motoristas sobre o perigo.

(Projeto de Lei n. 394/95, do Vereador Jooji Hato)

Nelo Rodolfo, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Sempre que identificado um ponto crítico de ocorrência de atropelamentos e acidentes de trânsito na cidade de São Paulo, este local receberá, por parte dos órgãos competentes, placas e faixas de advertência, alertando pedestres e motoristas para os perigos do local.

Art. 2º Esta sinalização deverá ser feita em caráter permanente, utilizando frases de efeito que chamem a atenção da população para o fato de que o local em questão é considerado por residentes locais e autoridades um ponto negro no trânsito da cidade.

Art. 3º A identificação destes pontos críticos poderá ser feita pela própria população, mediante comprovação por matérias jornalísticas, dados estatísticos ou abaixo-assinados dos moradores da região, devendo o interessado solicitar ao órgão competente do Executivo a instalação da sinalização de advertência.

Art. 4º A sinalização deverá ficar o mais visível e iluminada possível, possibilitando aos usuários a identificação prévia do local.

Art. 5º O Executivo, após a colocação das placas e faixas de que trata esta lei, terá, para cada ponto crítico, um prazo de 360 dias para solucionar em definitivo, com a adoção das medidas necessárias, as causas da ocorrência demasiada de acidentes, naquilo que couber ao Poder Público Municipal.

Art. 6º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 12
Proc. nº 01.0546735
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 9343

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 9.343 19/10/1981 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre instalação de sinal de alerta nos estabelecimentos da rede municipal de ensino.

Projeto: Projeto de Lei Nº 96/1981 (ver documento)

Autor(es): Mario Americo

[[Back](#)]

Folha

Proc. nº

13

Sis Duarte Rodrigues
RF 11.207

LEI N.º 9343, DE 19 DE OUTUBRO DE 1981

Dispõe sobre instalação de sinal de
alerta nos estabelecimentos da rede
municipal de ensino.

Reynaldo Emygdio de Barros, Prefeito do Município de São Paulo,
usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 24 de setembro de
1981, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º – Nos estabelecimentos da rede municipal de ensino, poderá,
ser instalado, junto ao portão de acesso, o sinal de alerta, sob forma de cam-
painha ou outra modalidade de sinalização, tecnicamente recomendável, que
será acionado quando da entrada e saída de alunos.

Art. 2.º – O sinal de alerta, que poderá ser conjugado ou não com se-
máforo existente, será instalado consideradas a intensidade do trânsito lo-
cal e as condições de segurança, de modo a alertar os motoristas da iminen-
te entrada e saída de alunos dos estabelecimentos de ensino.

Art. 3.º – Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revoga-
das as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 19 de outubro de 1981, 428.º
da fundação de São Paulo. – O Prefeito, **Reynaldo Emygdio de Barros** – O
Secretário dos Negócios Jurídicos, **Manoel Figueiredo Ferraz** – O Secretário
das Finanças, **Pedro Cipollari** – O Secretário Municipal de Educação, **Jair de
Moraes Neves** – O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Roberto Pasta-
na Câmara**.

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de outubro de
1981. – O Secretário do Governo Municipal, **Orlando Carneiro de Ribeiro
Arnaud**.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 4
Proc. nº 01.005615
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

fls. 15

Base de dados : legis
Pesquisa : 11200
Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.200 19/05/1992 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a obrigatoriedade da colocação de placas com os dizeres "Cuidado Pedestres" na saída das garagens coletivas, estacionamentos e oficinas mecanicas.
Projeto: Projeto de Lei Nº 154/1991 ([ver documento](#))
Autor(es): Almir Guimaraes

[[Back](#)]

LEI Nº 11.200, DE 19 DE MAIO DE 1992
(Projeto de Lei nº 154/91, do Vereador Almir Guimarães)

Folha 15
Proc. nº 01.096115

Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de placas com os dizeres "CUIDADO PEDESTRES" na saída das garagens coletivas, estacionamentos e oficinas mecânicas.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 23 de abril de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Torna-se obrigatória a colocação de placas com os dizeres "CUIDADO PEDESTRES" na saída das garagens coletivas, estacionamentos e oficinas mecânicas, tanto públicas quanto particulares.

Art. 2º - Ficará estabelecida multa de 10 UFM ao proprietário de imóvel que no prazo de 60 dias a partir da vigência desta lei, deixar de colocar a placa mencionada no Art. 1º.

Parágrafo único - A multa prevista será aplicada em dobro, a cada período de 60 dias se não for sanada a irregularidade.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de maio de 1992, 439ª da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

JOSÉ CARLOS PEGOLARO, Secretário das Administrações Regionais

ERMÍNIA TEREZINHA MENON MARICATTO, Secretária da Habitação e Desenvolvimento Urbano

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de maio de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 11301
Total de referências : 1

Folha 16
Proc. nº 01.008615
Isis Duarte/Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 11.301 14/12/1992 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Cria a Comissão Municipal Permanente de Educação para o Trânsito, e das outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 4/1989 (ver documento)
Autor(es): Osvaldo Giannotti
Alterações: Lei 12.829/1999 - Acrescenta parágrafo único ao art. 3º desta Lei. (ver documento)

[\[Back \]](#)

LEI Nº 11.301 DE 14 DE DEZEMBRO DE 1992
(Projeto de Lei nº 049/89)
(VEREADOR OSVALDO GIANNOTTI)

Cria a Comissão Municipal
Permanente de Educação pa
ra o Trânsito, e dá ou
tras providências.

Folha 17
Proc. nº 01.00961/18
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Paulo Kobayashi, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criada junto ao Gabinete do Secretário Municipal dos Transportes, a Comissão Municipal Permanente de Educação para o Trânsito C.O.M.P.E.T., composta de 5 (cinco) Comissários, um deles o Presidente, todos de livre nomeação pelo Secretário Municipal dos Transportes, escolhidos dentre todos os Servidores Municipais do serviço ativo, indiferente o órgão de origem dos mesmos, que com prejuízo de suas funções, porém sem o prejuízo dos vencimentos e demais vantagens, desenvolverão as funções previstas, nesta lei. Obrigatoriamente um dos Comissários, será formado em Engenharia de Trânsito, outro em Pedagogia e um terceiro com formação ou experiência em Relações Públicas, Propaganda ou Marketing.

Art. 2º - Durante o efetivo exercício da função, cada comissário fará jus à percepção de gratificação de 30% (trinta por cento) calculada sobre o respectivo vencimento padrão.

Art. 3º - A Comissão terá por objetivo promover, sem ônus para a Prefeitura e com o apoio da iniciativa privada e dos demais Poderes Públicos do âmbito estadual e federal, uma campanha educacional Permanente para induzir o motorista e o pedestre a respeitar sempre todas as Leis do Trânsito e respectivas normas de segurança recomendáveis, como um dever moral e legal indeclináveis da maior importância para a vida comunitária. Com a utilização de linguagem simples, clara e direta serão mostradas também todas as consequências de ordem moral e econômica, política e penal que atingem os responsáveis pelos acidentes de trânsito urbanos ou rodoviários.

Art. 4º - Com vistas ao atendimento pleno das disposições contidas na presente lei, a Comissão estabelecerá contato permanente com todos os órgãos da Prefeitura Municipal de São Paulo, com a Polícia Militar do Estado e o Corpo de Bombeiros, com a Dersa S/A, DER, DNER, I.P.T., Polícia Científica, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Civil do Estado, Hospital das Clínicas, Pronto-Socorros, e demais Entidades e Repartições Públicas, a critério do Presidente da Comissão.

Art. 5º - Anualmente e no mês de novembro, em data a ser marcada de comum acordo entre a Mesa Diretora e a Comissão, o Presidente comparecerá à Câmara Municipal para apresentar o Relatório Anual e o Plano de Trabalho a ser desenvolvido no ano seguinte. Se os resultados alcançados durante o ano, forem julgados insatisfatórios, a Câmara Municipal, em deliberação por maioria simples, poderá determinar ao Secretário Municipal dos Transportes, a substituição do Presidente.

Art. 6º - Para que os trabalhos da Comissão se desenvolvam de maneira satisfatória, o Secretário Municipal dos Transportes colocará à disposição da mesma, de forma exclusiva 3 (três) funcionários escolhidos na forma do Art. 1º, e aptos para o serviço de secretaria e auxiliar de serviços internos e externos e motorista, além de ceder espaço físico, móveis, linhas telefônicas, máquinas de escrever e o material de escritório necessário, veículo de passageiros e quota mensal do combustível necessário.

Art. 7º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 8º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 14 de dezembro de 1992

O Presidente,
Paulo Kobayashi

Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 14 de dezembro de 1992.

O Diretor Geral,
Nelson Takeo Shimabukuro

LEI Nº 12.829, 22 DE ABRIL DE 1999
(Projeto de Lei nº 726/97, do Vereador Wadih Mutran - PPB)

Folha 18
Proc. nº 01-0546/15

Isis Duarte Rodrigues
PE 11.207

Acrescenta parágrafo único ao Artigo 3º da Lei nº 11.301, de 14 de dezembro de 1992, e dá outras providências.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica acrescido parágrafo único ao Artigo 3º da Lei nº 11.301, de 14 de dezembro de 1992, que conterà a seguinte redação:

"Parágrafo único - A campanha mencionada neste artigo deverá ser destinada, em caráter preferencial, para os pedestres e motoristas que residem em favelas, conjuntos habitacionais e edifícios multifamiliares localizados próximos às avenidas e ruas de grande circulação, as quais apresentam alto índice de atropelamento".

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente alteração da referida lei, no prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 3º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de abril de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

DENIZ FERREIRA RIBEIRO, Respondendo pelo Expediente da Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 22 de abril de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Folha 19
Proc. nº 01.01603
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PROJETO DE LEI 01-0603/2001, da Vereadora Havanir Nimtz.

"Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de placa de advertência e faixa(s) de pedestre em frente a todas as Escolas Públicas, Particulares, Faculdades e Universidades do Município de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica estabelecida a obrigatoriedade da instalação de placa de advertência que informem aos condutores de veículos automotores a existência de estabelecimento de ensino no local e a colocação de faixa(s) de pedestre, em frente a todas as Escolas Públicas, Particulares, Faculdades e Universidades no âmbito do Município de São Paulo.

§ 1º - A placa de advertência a que refere o caput deste artigo deverá conter o símbolo referente a "Área Escolar".

§ 2º - A(s) faixa(s) de pedestre, a(s) qual(is) se refere o caput deste artigo, deverá(ão) ser colocada(s) em todas as entradas e saídas dos alunos, para que os mesmos possam atravessar a rua ou a avenida, na(s) qual(is) se localiza o estabelecimento de ensino, com segurança.

Art. 2º - A Secretaria de Transporte e Negócios Viários do Município de São Paulo é o órgão competente para coordenar a instalação da placa de advertência e da(s) faixa(s) de pedestre, incrementando seu uso em benefício da população.

Parágrafo Único - Compete também a Secretaria de Transporte e Negócios Viários do Município de São Paulo a fiscalização do cumprimento desta lei.

Art. 3º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações consignadas no orçamento.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, 25 de outubro de 2001 Às Comissões competentes."

Folha 20
Proc. n.º 01-00188/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

PUBLICADO DOC 10/04/2013, PÁG 70

PROJETO DE LEI 01-00188/2013 do Vereador David Soares (PSD)

“Dispõe sobre as placas de sinalização de trânsito em vias de principais acessos de áreas escolares e fixa outras providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica autorizado o Executivo no âmbito do Município de São Paulo a instalação de placas indicativas de sinalização de velocidade de trânsito nas proximidades das áreas escolares sejam públicas ou privadas.

Art. 2º O sistema de sinalização da cidade de São Paulo deverá criar as placas indicativas de sinalização tipo semáforos sinalizadores com módulo piscante, nas principais vias de acesso, como, ruas, avenidas, e marginais.

I. Placas indicativas, tipo semáforos sinalizadores amarelo com módulo piscante.

II. Placas com limite de 20km/h de velocidade, nos limites de até 200 mts da área escolar.

III. Horários de redução de velocidade;

06 h00 às 08h00,

12 h00 às 14h00,

17h00 às 18h00,

Art. 3º Todas as entradas de acesso, nas ruas ou em até 200 mts aproximados das escolas públicas ou privadas na Cidade de São Paulo deverão ter placas sinalizadoras de redução de excesso de velocidade a 20 km/h com luzes piscante para alerta aos motoristas.

Parágrafo único. Para implementar o novo sistema, os órgãos competentes substituirão as placas já instaladas que não são conforme características descritas, por placas indicativas de excesso de velocidade 20km/h, com semáforos sinalizadores amarelo com alerta piscante, respeitados os limites da sinalização para o local.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 5º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor no prazo de 180 (cento e oitenta) dias após a data da sua publicação.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes.”

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 10/03/15 às 19h10
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Ari Friedenbach

Para relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 12/03/2015

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
Os termos do § 3º do Artigo 53 do RI.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 12/3/15 AS 15 h
POR Leo
SAÍDA: 20/3 AS: 15 h AO ASS.: Leo

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 22/04/2015 AS 13 h
POR Leonardo
SAÍDA: 27/04/15 AS: 18 h ASS.: Línia

Segue 1 juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 21223 Em 13/05/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PAR
753/2015

PL0046/15

autuado em 30/07/2015 00:00:00.
Assinatura do Vereador: **SEM EFEITO**
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

Folha nº 21 de 60
Processo nº 01-46/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0046/15.

Trata-se de projeto de lei de iniciativa do nobre Vereador George Hato, que pretende alterar a redação do artigo 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, para incluir faixa e semáforo para travessia de pedestres nas vias urbanas dentro de um raio de 100 m (cem metros) em torno dos estabelecimentos de ensino públicos e privados.

Sob o aspecto estritamente jurídico, o presente projeto reúne as condições necessárias para seu trâmite, uma vez que, se aprovado, respeitará os limites afetos à competência legislativa dos municípios previstos nas regras inscritas no artigo 30, incisos I e e VIII, da Constituição Federal, além de não invadir a competência legislativa privativa da União Federal prevista no artigo 22, inciso XI, da Constituição da República.

Com efeito, a alteração legislativa proposta não cria nova norma de trânsito, já que a existência de semáforos e de faixas de pedestres, assim como a obrigatoriedade de sua utilização, estão previstas de forma geral e abstrata na Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), da seguinte forma:

“Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.”

RELCOM
781/2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL0046/15

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 2
Processo nº 01-46118-24
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.305 - SSP-12

Aos entes municipais, conforme demonstrado, não cabe a regulamentação da utilização de semáforos e faixas destinadas à travessia de pedestres. Entretanto, o estabelecimento das suas disposições no território do município é matéria afeta ao interesse local, o que atrai a competência legislativa prevista no artigo 30, inciso I, da Carta Política, já que diz respeito ao tráfego local e à segurança dos munícipes.

Além disso, a organização do trânsito e tráfego no município está compreendida no rol dos serviços públicos municipais, cuja regulamentação é de competência legislativa destes entes federativos, *ex vi* do artigo 30, inciso V, da Constituição federal. A respeito, esclarece José Nilo de Castro o seguinte:

"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de águas pluviais; trânsito e tráfego ...sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território...Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego, de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente no perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do trânsito e do tráfego municipais...A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município" (*in* "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª ed., págs. 207 e 208).

Sob a ótica da iniciativa legislativa, o projeto em análise também não padece de qualquer inconstitucionalidade ou ilegalidade. A matéria ora tratada não é de iniciativa privativa do Prefeito, vez que não se enquadra em qualquer inciso do rol exaustivo previsto no artigo 37, §2º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Ademais, esta Câmara Municipal não extrapolaria de sua atribuição normativa acaso aprovasse a proposição em análise, tendo em vista que apenas estaria a exercer atividade regulatória ao estabelecer normas gerais e abstratas sobre tráfego local nas proximidades de estabelecimentos de ensino públicos e privados. Não é outra a lição de Hely Lopes Meirelles:

"3. Em conformidade com os preceitos constitucionais pertinentes, a atribuição primordial da Câmara é a normativa, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos munícipes, no que afeta aos interesses locais, ao passo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL0046/15

Folha nº 23
Processo nº 01-96/15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.325-2GP-12
fls. 25

que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através de atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos ...

4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas estabelece normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração." (*in Estudos e Pareceres de Direito Público* Ed. RT, 1984, pág. 24)

Durante a tramitação do projeto deverão ser realizadas duas audiências públicas em atenção ao disposto no art. 41, XI, da Lei Orgânica do Município.

Por fim, cabe ressaltar que a aprovação do projeto de lei em comento dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Câmara de Vereadores, nos termos do artigo 40, §3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição Justiça e Legislação Participativa, em 13/05/15.

ALFREDINHO

x ARI FRIEDENBACH

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

DAVID SOARES

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

MARCOS BELIZÁRIO

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 16 / 05 / 15

Pág. 111 Col. 12

Conferido

Paulo Victor Ribeiro

Ser. 2015 / Comissão

RF 11.335

A Comissão de

ADM

Em 18 / 05 / 15

PRO. 2015 / Ribeiro

RF. 11.335

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 19.5.2015 às 15:38

Ana Lucia RF

Ana Lucia de O. Sousa

RF. 100.823 - SGP-12

4º Vereador / A Vereadora

Jaircio Benko

Secretaria

Secretaria da Comissão de Administração Pública.

Em 19 / 5 / 2015

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

Seguem juntados, nesta data, documentos e papel de informação rubricados sob folha(s) nº 24 a 28. Em 12 / 06 / 2015



Folha nº 24
do Processo nº 01-46-2015
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 10/06/2015

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) - Declaro abertos os trabalhos da quinta audiência pública da Comissão de Administração Pública de 2015. Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, no link Auditórios On-Line.

Esta audiência vem sendo divulgada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* diariamente, desde o dia 29 de maio de 2015, no jornal *Diário de São Paulo* no dia 3 de junho e no jornal *Folha de S. Paulo* de 8 de junho.

Esta audiência tem como objetivo a discussão dos seguintes projetos em primeira audiência pública: PL 401/2014, do Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, que "Dispõe sobre a implantação de medidas de informação à gestante e parturiente sobre a Política Nacional de Atenção Obstétrica e Neonatal, visando à proteção destas contra a violência obstétrica no Município de São Paulo"; PL 46/2015, do Vereador George Hato, do PMDB, que "Altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2.007, e dá outras providências", referente à obrigatoriedade de inclusão de faixas e semáforos de segurança para a travessia de pedestres em um raio de 100m de distância de estabelecimentos de ensino público e privado; PL 433/2014, do Vereador Andrea Matarazzo, do PSDB, e do Vereador Roberto Tripoli, do PV, que "Dispõe sobre o procedimento a ser adotado para a realização de audiências públicas no âmbito do Poder Executivo do Município de São Paulo".

Foram convidados para as audiências desses projetos: os Vereadores desta Casa; o Sr. José de Filippi Júnior, Secretário Municipal de Saúde; Sr. Gabriel Benedito Issaac Chalita, Secretário Municipal de Educação; Sr. Jilmar Tatto, Secretário Municipal de Transportes; o Sr. Antonio Donato, Presidente da Câmara Municipal; o Sr. Francisco Macena, Secretário do Governo Municipal; Gustavo Justino de Oliveira, Professor Doutor de Direito Administrativo, da Faculdade de Direito da USP; Sr. Fábio Gomes dos Santos, Analista da Superintendência Regional de São Paulo, da Assessoria Jurídica da Diretoria de Inovação e Investimento; Dr. João Paulo Faustinoni e Silva, promotor do Grupo de Atuação Especial de Educação, do Ministério Público do Estado de São Paulo – Geduc.

Inscrito para falar sobre o PL 401/2014, o Sr. Adalberto Kioshi Aguemí, representante da Secretaria de Saúde. Peço que faça sua manifestação da tribuna por três minutos.

O SR. ADALBERTO KIOSHI AGUEMI – Em nome do Secretário Filippi, agradeço o convite para representar nesta audiência a área técnica da saúde da mulher.

Em relação a esse projeto, já existe uma lei municipal relativa à humanização do nascimento e, em nível federal, uma série de portarias e normativas que disciplinam a assistência ao parto – que, no caso, é a Rede Cegonha. Essa normatização existente já previne uma série de possíveis abusos em relação à assistência obstétrica. Nossa visão é que esse assunto já está contemplado na legislação municipal, estadual e federal, por meio de dispositivos que salvaguardam a gestante. Essa é a nossa opinião. Obrigado, boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado, Dr. Adalberto. Será levada em consideração a argumentação da Secretaria, com certeza. Assim que o relator for fazer seu relatório, a assessoria técnica da Comissão informará sobre sua manifestação.

Não há mais inscritos para falar sobre o PL 401/2014. Também não há inscritos para falar sobre o PL 46/2015, do Vereador George Hato. Apenas em relação ao PL 433/2014 há três inscritos, para os quais já peço que se manifestem no prazo regimental de três minutos.

Tem a palavra o Sr. Gustavo Justino de Oliveira, Professor Doutor de Direito Administrativo.

O SR. GUSTAVO JUSTINO DE OLIVEIRA – Boa tarde, Sr. Presidente, Srs. Vereadores e demais presentes. Falarei sobre cinco breves pontos sobre esse projeto de lei que trata da disciplina jurídico-normativa das audiências públicas no Poder Legislativo do Município de São Paulo e no Poder Executivo do Município de São Paulo.

Em primeiro lugar, eu gostaria de destacar o pioneirismo e o protagonismo da Câmara Municipal de São Paulo no contexto nacional, pois, por meio desse projeto de lei, pretende a disciplina jurídico-normativa das audiências públicas. Temos esse instituto participativo que já tem um histórico forte no contexto brasileiro, mas não temos leis municipais,

leis estaduais nem lei federal que tratam especificamente da audiência pública. Há um protagonismo e um pioneirismo da Câmara Municipal de São Paulo, que confere *status* de lei às audiências públicas, que já fazem parte da prática do Legislativo, do Executivo e, mais recentemente, do Judiciário brasileiro. Esse é um dado muito importante que engrandece esse projeto de lei.

Um segundo aspecto muito importante – e agora já tratando da matéria que é disciplinada na proposta de lei – é que esse projeto de lei trata das audiências públicas como instrumento de ação pública, como uma ferramenta da Administração Pública e também do Legislativo para conferir maior legitimidade às suas ações, por meio da oitiva das pessoas interessadas nas matérias discutidas; mas também, e ao mesmo tempo, trata das audiências públicas sob a perspectiva de um direito fundamental do cidadão no sentido de realizar uma espécie de boa calibragem. Então, não trata da audiência pública só como ferramenta de gestão, mas como uma disciplina jurídica para efetivar o direito fundamental do cidadão de participação no Legislativo, neste caso, e também no Executivo. Isso ainda não temos no Brasil, daí também o caráter de protagonismo e pioneirismo desse projeto

Outro ponto importante do projeto é que fica muito claro que a audiência pública serve tanto para o cidadão, como um direito fundamental de participação, mas também à Administração Pública, como uma ferramenta de gestão, como já disse. Aí, o ponto importante: esse projeto de lei deixa muito claro que a audiência pública tem um duplo papel informativo, de um lado tanto para o Poder Legislativo como para o Poder Executivo, e, de outro lado, também para o cidadão. O que temos ainda no Brasil – lacuna esta que, de alguma maneira, a lei federal de acesso e transparência tenta preencher – é uma assimetria informacional.

Muitas vezes, a Administração Pública pensa que sabe tudo a respeito de uma determinada matéria ou tem essa impressão, e na verdade, ela pode engrandecer ainda a sua informação antes de tratar de uma política pública ou mesmo de um projeto de lei, ouvindo a população interessada. Por outro lado, a população brasileira ainda não tem toda a informação necessária para participar. Esse projeto de lei faz e coloca em evidência esse duplo papel informativo da audiência pública, afastando, portanto, essa assimetria informacional, que ainda domina o setor público no Brasil.

Isso vai fazer com que as decisões públicas, tanto no Legislativo como também no Executivo sejam tomadas com mais qualidade técnica e também com mais responsividade, ou seja, que tanto o Legislativo como o Executivo possam estar mais alinhados com as expectativas e os anseios da população.

Essa é, então, uma das funções da audiência pública e de outros instrumentos participativo.

Finalmente, eu gostaria também de dizer que o procedimento de audiência pública para este projeto de lei confere previsibilidade e segurança jurídica aos cidadãos, criando uma ponte entre democracia e eficiência. Os instrumentos participativos não servem só para conferir legitimidade no sentido democrático, mas também maior eficiência às decisões públicas.

Eram esses os aspectos que eu gostaria de mencionar e que engrandecem muito esse projeto de lei hoje em discussão na Câmara Municipal.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Tem a palavra a Sra. Laura Mendes Amando, Vice-Coordenadora do Nepad, da USP.

A SRA. LAURA MENDES AMANDO – Boa tarde a todos. Primeiramente, quero parabenizar esta iniciativa, como bem salientou o Professor Gustavo, que é pioneira e inovadora tanto no contexto nacional como estadual e municipal e uma matéria de fundamental importância para o dia a dia da Administração Pública e do Legislativo. Enfim, é uma possibilidade de aproximação entre a sociedade civil e os órgãos estatais, já que, cada vez mais, percebemos como é uma demanda legítima da própria sociedade brasileira.

A construção desse projeto de lei foi, além de um processo muito prazeroso, um processo muito sério do qual participamos com bastante intensidade por meio do Nepad, que é o Núcleo de Estudos e Pesquisa em Direito Administrativo da USP. Tivemos oportunidade de discutir tanto as questões técnicas relativas ao assunto quanto os possíveis impactos e

desdobramentos que esse projeto de lei vai trazer à nossa cidade.

Nesse contexto, muito rapidamente, quero pontuar uns aspectos que julgo bastante importantes do que foi estabelecido e contemplado. Primeiramente, em relação à possibilidade de aproximação, como já salientei, entre a Administração Pública legislativa e a sociedade civil. Fundamentalmente, a Administração Pública se mostra muito mais permeável às demandas da sociedade, consagrando, assim, os valores de legitimidade, de responsividade, de eficiência; enfim, cria-se, assim, oficialmente, um canal de comunicação que, na prática, já vemos sendo aplicado com bastante constância, mas que, pela falta de disciplina, muitas vezes, acabava permitindo desvios ou apropriação indébita desse processo. Com a aprovação desse PL, que esperamos que aconteça, passaremos a ter uma sistemática, uma previsibilidade, uma forma de controle, inclusive social, sobre esse canal de comunicação que se estabelece entre a sociedade e a Administração legislativa.

Propriamente em relação ao projeto de lei e ao seu conteúdo, eu gostaria de salientar alguns aspectos que considero bastante importantes e eloquentes. O primeiro deles é a previsão explícita, no seu artigo 1º, do princípio da simplicidade. A ideia é criar acesso à população como um todo, independentemente do grau de relação que ela tenha com o meio acadêmico, com a Administração Pública e com o próprio Legislativo. É o cidadão comum sendo convidado e a ele sendo franqueada a comunicação com os órgãos, com as entidades e as instâncias responsáveis pelo desenvolvimento, pelo planejamento e pela implementação das políticas públicas. Além disso, uma lógica que permeia todo o projeto de lei é a questão dos debates, ou seja, tem uma função informativa muito importante. Essa contraposição de ideias e de informações, sem dúvida, contribui e muito para que o resultado final, além de contemplar os diversos interesses públicos que estão inseridos naquela sociedade, faz chegar a um bom termo com relação ao que realmente a sociedade espera em termos de as demandas efetivas existentes; ou seja, possibilita-se, assim, um diagnóstico efetivo e mais certo do que se espera da atuação pública como um todo.

Em relação ao artigo 4º da lei, quero chamar a atenção para que não se faça confusão, já que as audiências públicas são e deverão ser, necessariamente, eventos formais. O que não implica em formalismo. É importante que haja uma convocação, um registro, um processo ao qual se tem acesso, até para meios de controle, mas que não se burocratize demais com vistas à, efetivamente, viabilizar, um resultado efetivo e eficaz.

Para concluir, algo que acho bastante importante, uma vez que esse projeto de lei traz uma inversão na lógica da criação da agenda pública. Não é só mais exclusivamente o administrador público ou o próprio Legislativo que determina quais os temas a serem discutidos na sociedade; cria-se a possibilidade de provocação, por qualquer integrante da sociedade civil, se não de audiência pública em relação àquele tema, pelo menos a cogitação da realização de uma audiência pública ou de uma discussão sobre aquela temática. É um poder bastante interessante seguindo-se essa lógica da democracia participativa, que, conjuntamente com a representativa, com certeza, vai contribuir para que se tenha uma atuação pública mais efetiva, mais eficaz, mais legítima e mais responsiva.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado, Sra. Laura.

Tem a palavra à Sra. Helena Ayala, advogada.

A SRA. HELENA AYALA – Boa tarde a todos. Faço parte da equipe de terceiro setor e democracia do escritório Dr. Gustavo Justino, e tivemos a honra de colaborar com os estudos prévios para a elaboração desse projeto de lei.

Para não ser repetitiva, diante das considerações que foram ponderadas pelo próprio Dr. Gustavo Justino e pela Dra. Laura, gostaria de fazer apenas um pequeno acréscimo em relação à importância das audiências públicas no âmbito do Executivo.

Na verdade, esse mecanismo, esse instrumento de eficácia e de exercício da cidadania passou a ser um integrante cotidiano da Administração Pública. Então, não podemos deixar de considerar a importância disso. Efetivamente, sentimos a proximidade da população na participação, e esse é um mecanismo que, sem dúvida alguma, vem a contribuir e a somar com todo esse procedimento.

Não vou repetir os argumentos apresentados pelo Dr. Gustavo e pela Dra. Laura, mas ressalto apenas essa questão da excepcionalidade, que deixou de existir. A audiência pública faz parte do dia a dia e deve contemplar o ordenamento jurídico no âmbito do Município para que possamos receber contribuições dessa população hoje tão carente.

É isso. Muito obrigada a todos.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Muito obrigado, Sra. Helena.

Tem a palavra o Sr. Fábio Gomes, do Nepad, da USP.

O SR. FÁBIO GOMES – Boa tarde. Cumprimento os membros da Mesa e as pessoas que estão no auditório

Reiterando um pouco o que foi dito pelos demais oradores, acho importante destacar que o projeto não só muda e privilegia uma ótica participativa, como também, durante toda sua construção, contou com a participação de vários estudiosos do setor, várias pessoas que estavam estudando não só as audiências públicas, como outros mecanismos participativos e que têm conhecimento técnico acerca de como esse assunto estava sendo tratado não só no Brasil, mas também em outros países. A todo o momento, essa participação, essa contribuição, uma vez dada, se refletiu no projeto, que, durante toda sua formulação e, acredito, também na sua tramitação nesta Casa, demonstrou a preocupação de ser pé no chão, ao mesmo tempo em que procurou valorizar uma carga principiológica de mudança de orientação no sentido da condução dos assuntos públicos.

O que quero dizer é que, se é um projeto que visa a empoderar o cidadão, que visa a permitir que ele tenha voz, que possa dizer alguma coisa, que possa contribuir e instruir a Administração Pública, ao mesmo tempo, se preocupa com a perspectiva administrativa com o intuito de que essa atuação administrativa não fique excessivamente burocratizada e que o procedimento que está sendo realizado se dê em favor da consecução do interesse público e não que o Poder Público fique simplesmente amarrado ou excessivamente trancado em suas atividades, que têm que ser cotidianas por causa da participação popular.

Buscou-se sempre uma consonância, ou seja, o autoritarismo muitas vezes é confundido com eficiência, e aqui tentamos buscar, dentro de um regime democrático, uma solução a partir da qual se pode alcançar uma grande eficiência. Isso fica claro até em alguns dos objetivos que são elencados para as audiências públicas, assim citado no artigo 4º, parágrafo 1º, como o de instruir a atuação pública e o de conferir maior legitimidade à atuação pública.

Fica clara, portanto, a preocupação de buscar também a eficiência, ou seja, não só estamos buscando maior publicidade, transparência e simplicidade, mas também eficiência, que vai ser alcançada porque a Administração e também o Legislativo - já que houve extensão a esta Casa do âmbito desse diploma - estarão cientes das contribuições da população quanto ao que estão fazendo e, certamente, vão atuar melhor.

Nesse sentido, quero dizer e asseverar, assim como os colegas, que o projeto está maduro e acredito que não só está pronto para aprovação, como também vai contribuir muito com a legislação que rege a nossa municipalidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Nós é que agradecemos a participação dos senhores. Foi muito boa a contribuição.

Agradeço-lhes não só a manifestação de hoje, mas também, pelo que percebo, a disposição de ajudar o Legislativo a formular projetos de lei que tenham interesse para a sociedade, pois é esse o nosso grande objetivo desta Casa de Leis.

Não havendo mais inscritos, declaro realizada as três audiências públicas do PLs 401/14, de autoria do Vereador Eduardo Tuma; 46/15, do Vereador George Hato, e 433/14, do Vereador Andrea Matarazzo e do ex-Vereador e atual Deputado Roberto Tripoli.

Nada mais havendo a ser tratado, declaro encerradas estas audiências públicas.

Redistribuído
 Ao Vereador / A Vereadora
Rodolfo Despachante
 Para relatar
 Sala da Comissão de Administração Pública.
 Em 31/8/2015
 Presidente
 Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

Ao Vereador / A Vereadora
Harley Benko
 Para relatar
 Sala da Comissão de Administração Pública.
 Em 02/12/2015
 Presidente
 Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

Segue anexo 1, nesta data documentos e papel de informação rubricado ✓ sob folha(s) nº 29 e 30 Em 04/12/2015

Redistribuído

Ào Vereador / A Vereadora

Rodolfo Despachante

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 31/8/2015

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

Ào Vereador / A Vereadora

Alneu Benko

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 02/12/2015

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

Folha nº 29 deProcesso nº 01.46.15Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SBP-12

PAR

2303/2015

PARECER

DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI

Nº 46/2015.

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa do Nobre Vereador George Hato, que “altera a redação do art.3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2.007, e dá outras providências”.

Conforme a exposição de motivos que acompanha a iniciativa, “[...] a intenção da norma é a proteção e segurança das crianças que são reconhecidamente vulneráveis no trânsito das grandes cidades, do mesmo modo é dever do Poder Público garantir maior e mais eficaz acesso delas aos estabelecimentos de ensino”.

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **Legalidade** do projeto.

O presente Projeto de Lei determina a obrigatoriedade de inclusão de faixas de pedestre com semáforo para travessia da via de rolagem, no limite de um raio de 100m (cem metros) contados a partir da entrada dos estabelecimentos de ensino públicos e privados.

Ante o exposto, não foram encontrados óbices a um eventual parecer **favorável** ao projeto; não obstante, visando adequá-lo à melhor técnica de produção legislativa, a Comissão de Administração Pública propõe o **SUBSTITUTIVO** que se segue:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 46/15

Forma nº 30

Processo nº 01.46.15

Ana Lúcia de Oliveira Souza
RF. 100.823 SGP-12

**SUBSTITUTIVO
DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA AO
PROJETO DE LEI Nº 46/15**

*Altera a redação do art.3º da Lei nº 14.492, de
31 de julho de 2.007, e dá outras providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido, ao art. 3º da Lei nº 14.492 de 31 de julho de 2.007, o inciso
VI, com a seguinte redação:

"Art. 3º (...)

(...)

*VI – instalar faixa de pedestre com semáforo, para travessia da pista de
rolamento." (NR)*

Art. 2º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta
das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em
contrário.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 02/12/2015.

MARIO COVAS NETO

ANDREA MATARAZZO

ALESSANDRO GUEDES

IONAS CAMISA-NOVA

PASTOR EDEMILSON CHAVES

VALDECIR CABRABOM

RELCOM
2460/2015

LAÉRCIO BENKO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12/12/15

Pág. 104 Col. 3ª

Conferido Elaine

Elaine Gonçalves Gavioli

Secretária de Comissão

RF - 100485

A Comissão de ECON

Em 15/12/2015

Elaine Gonçalves Gavioli

RF. 100.465

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 46/15

Folha nº 29 deProcesso nº 01.46.15Ana Lúcia de Oliveira Souza
RF. 100.823 - SSP-12

PAR

2303/2015

PARECER**DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI****Nº 46/2015.**

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa do Nobre Vereador George Hato, que “altera a redação do art.3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2.007, e dá outras providências”.

Conforme a exposição de motivos que acompanha a iniciativa, “[...] a intenção da norma é a proteção e segurança das crianças que são reconhecidamente vulneráveis no trânsito das grandes cidades, do mesmo modo é dever do Poder Público garantir maior e mais eficaz acesso delas aos estabelecimentos de ensino”.

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **Legalidade** do projeto.

O presente Projeto de Lei determina a obrigatoriedade de inclusão de faixas de pedestre com semáforo para travessia da via de rolagem, no limite de um raio de 100m (cem metros) contados a partir da entrada dos estabelecimentos de ensino públicos e privados.

Ante o exposto, não foram encontrados óbices a um eventual parecer **favorável** ao projeto; não obstante, visando adequá-lo à melhor técnica de produção legislativa, a Comissão de Administração Pública propõe o **SUBSTITUTIVO** que se segue:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 46/15

Tomada 30

Processo nº 01.46.15

Ana Lúcia de Oliveira Souza
RF. 100.823 SGP-12

**SUBSTITUTIVO
DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA AO
PROJETO DE LEI Nº 46/15**

*Altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de
31 de julho de 2.007, e dá outras providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido, ao art. 3º da Lei nº 14.492 de 31 de julho de 2.007, o inciso VI, com a seguinte redação:

“Art. 3º (...)

(...)

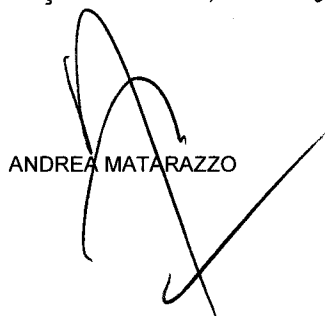
VI – *instalar faixa de pedestre com semáforo, para travessia da pista de rolamento.*” (NR)

Art. 2º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

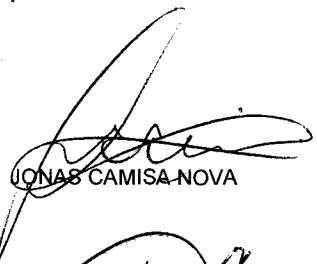
Art. 3º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 02/12/2015.

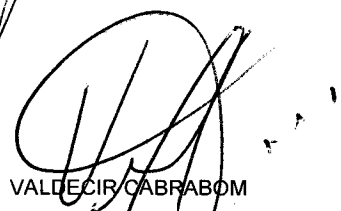

MARIO COVAS NETO


ANDREA MATARAZZO

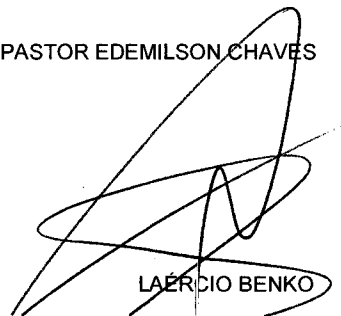
ALESSANDRO GUEDES


JONAS CAMISA NOVA

PASTOR EDEMILSON CHAVES


VALDECIR CABRALOM

RELCOM
2460/2015


LAERCIO BENKO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12/12/15

Pág. 104 Col. 3ª

Conferido [Assinatura]

Elaine Gonçalves Gavioli

Secretária de Comissão

RF - 100486

A Comissão de ECON

Em 15/12/2015

Elaine Gonçalves Gavioli

RF. 100.465

[Assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 46/15

Forma nº 30
Processo nº 01.46.15
Ana Lúcia de Oliveira Soares
RF. 100.823 SGP-12

SUBSTITUTIVO
DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA AO
PROJETO DE LEI Nº 46/15

*Altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de
31 de julho de 2.007, e dá outras providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido, ao art. 3º da Lei nº 14.492 de 31 de julho de 2.007, o inciso
VI, com a seguinte redação:

“Art. 3º (...)

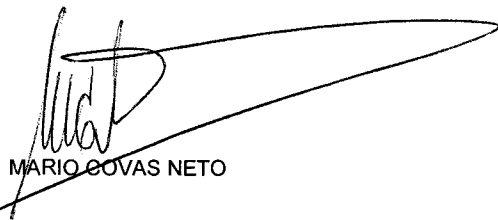
(...)

VI – *instalar faixa de pedestre com semáforo, para travessia da pista de
rolamento.” (NR)*

Art. 2º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta
das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

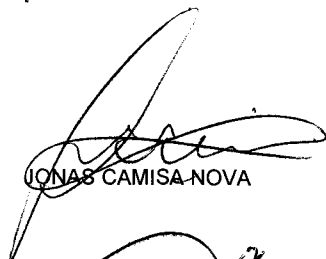
Art. 3º Esta Lei entra na data de sua publicação, revogadas as disposições em
contrário.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 02/12/2015.

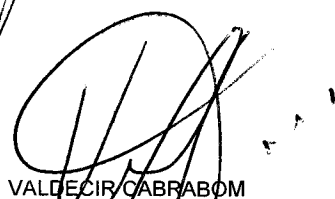

MARIO COVAS NETO


ANDREA MATARAZZO

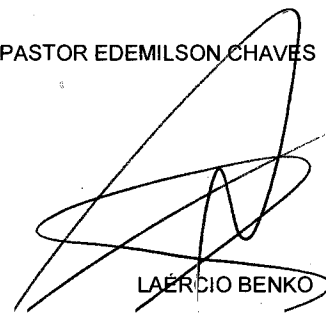
ALESSANDRO GUEDES


JONAS CAMISA NOVA

PASTOR EDEMILSON CHAVES


VALDECIR CABRAL BOM

REL.COM
2460/2015


LAÉRCIO BENKO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12/12/15

Pág. 104 Col. 3ª

Conferido [Assinatura]

Elaine Gonçalves Gavioli

Secretária de Comissão

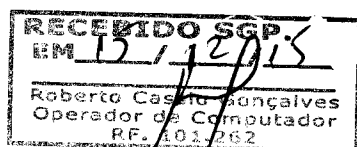
RF - 100485

À Comissão de ECON

Em 15/12/2015

Elaine Gonçalves Gavioli

RF. 100.465



Ao Vereador / À Vereadora

ADOLFO QUINTAS

Para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 21/12/15

Tamires Gavioli

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI.

Segue ~~anexo~~ juntado 4, nesta data documento(s) e papel de informação rubricado 4 sob folha(s)

nº 31 Em 24/10/2016

Maria de Fátima Moreira



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PAR
120/2016

PL 046/2015

Folha nº 31 de 42

Processo nº 01-46/2015

Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 046/2015.

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador George Hato (PMDB), "altera a redação do art.3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2.007, e dá outras providências".

De acordo com a propositura ficará estabelecida a obrigatoriedade de inclusão de faixas e semáforo de segurança para travessia de pedestres dentro de um raio de 100m (cem metros) de distância de estabelecimentos de ensino públicos e privados.

Depreende-se da justificativa do autor que: "... a principal intenção da norma é a proteção e segurança das crianças que são reconhecidamente vulneráveis no trânsito das grandes cidades, do mesmo modo é dever do Poder Público garantir maior e mais eficaz acesso das crianças aos estabelecimentos de ensino."

A Comissão de Administração Pública emitiu parecer favorável à aprovação do projeto nos moldes de seu Substitutivo que visa adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa.

Diante do exposto e considerando que a iniciativa reveste-se de relevante interesse público, somos **favoráveis** à aprovação da presente propositura, nos termos do **Substitutivo** apresentado pela Comissão de Administração Pública.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 24/02/16

TONINHO PAIVA
(Presidente)

ADOLFO QUINTAS
(Relator)

ATILIO FRANCISCO

SALOMÃO PEREIRA

SENIVALDO MOURA

RICARDO YOUNG

VAVÁ

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 25 / 02 / 2016

Pág. 173 de 402

Conferido: [assinatura]
MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Vice-Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento

A Comissão de Finanças

Em 25 / 02 / 2016
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento
Em 04/03/16 às 18h43
RF

[assinatura]
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

Ào Vereador / À Vereadora

Abou Anni

Assessor(a) da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 10 / 03 / 2016

[assinatura]
Obs: O p.º deve ser manifestação e não o av.º, por
isso não há o artigo 6º do RI

Comissão de Finanças e Orçamento (documentos)
e p.º de circulação, nº _____, de _____, sob forma(s)
nº 32 data 06/04/16

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP.12

[assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 32 do
Processo nº 01- 46/15
Carmen Cristina Malavazzi
RE 11.197

PAR

480/2016

PARECER Nº

ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 46/2015

DA COMISSÃO DE FINANÇAS E

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador George Hato, visa alterar a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2.007, que estabelece a área escolar de segurança como espaço de prioridade especial do Poder Público Municipal.

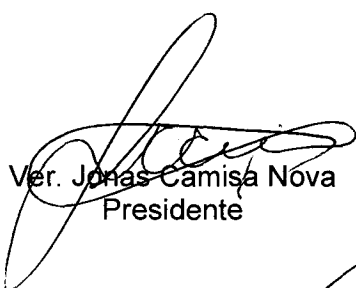
A alteração proposta determina que a Prefeitura Municipal de São Paulo inclua faixa e semáforo para travessia de pedestres nas vias urbanas dentro de um raio de 100m (cem metros) em torno dos estabelecimentos de ensino públicos e privados.

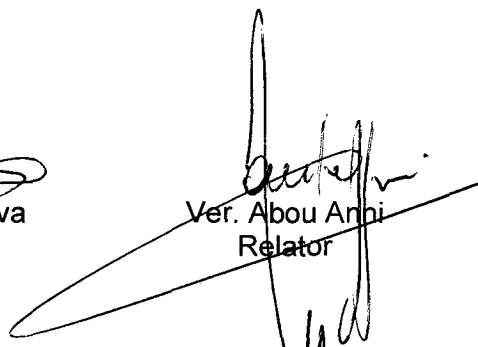
A douta Comissão de Administração Pública apresentou parecer favorável, com substitutivo "visando adequá-lo à melhor técnica de produção legislativa".

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Favorável, portanto, é o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Administração Pública.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 06/04/2016.


Ver. Jonas Camisa Nova
Presidente


Ver. Abou Anhi
Relator


Ver. Adolfo Quintas

Ver. Atilio Francisco

Ver. Aurélio Nomura


Ver.ª Edir Sales

Ver. Jair Tatto


Ver. Ota

Ver. Ricardo Nunes

RELCOM

490/2016

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 07 / 04 / 16
Pág. 110 Col. 01
Conferido

Caio Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.267

A SGP 21

São Paulo 07 / 04 / 16

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

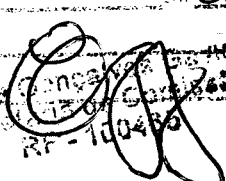
Ao

SGP - 21

A pedido

18/05/2016


Ana Lúcia de O. Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

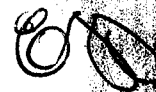
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Sessão Ordinária - 1ª Sessão - 18/05/2016
Ordem do Dia - 330-43
Ordem de Prioridade - 028116
Assinatura: 
Cargo: Secretário Executivo
RF - 100480



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

FL. Nº 33
Notas taquigráficas
Proc. nº 01-046/2015
Elaine Gavioli
RF 100.465



COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: QUITO FORMIGA

AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 22/06/2016

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

16509

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 34 DE 10

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Abertos os trabalhos da 5ª audiência pública deste ano da Comissão de Finanças e Orçamento. Presentes os Srs. Vereadores: Laércio Benko e Quito Formiga, na Presidência.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo, www.camara.sp.gov.br, link audiências públicas.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente, desde o dia 17/06/2016 e ainda nos jornais: *O Estado de S.Paulo*, dia 20/06/2016 e *Folha de S.Paulo*, dia 20/06/2016.

Foram convidados a participarem desta audiência os Srs.: Gabriel Benedito Isaac Chalita, Secretário Municipal de Educação, neste ato representando os Srs. Vereadores desta Casa; Rogerio Ceron de Oliveira, Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico; Alexandre Padilha, Secretário-Adjunto Municipal da Saúde; José de Lorenzo Messina, da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação; Luciana de Toledo Temer Lulia, da Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social; José Geraldo de Paula Pinto, Presidente do Conselho Municipal em Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente; Felipe di Paula, Secretário Municipal de Direitos Humanos e Cidadania; os auditores fiscais Márcio de Albuquerque, Natalia de Nardi, Marcelo Tannuri de Oliveira, Marcos Takao, neste ato representando a Secretaria de Governo; Eurípedes Balsanuf, Gabinete do Secretário; Adalberto Kiochi Aguiem, Coordenador da Área da Saúde da Mulher, neste ato representando a Secretaria Municipal de Saúde.

Passemos ao primeiro item da pauta.

- “PL 139/2015, do Vereador Ricardo Young (REDE), que autoriza o Executivo a conceder descontos de Imposto Predial Territorial Urbano, incidente sobre imóveis que cederem seus muros e fachadas para intervenções artísticas e culturais com o objetivo de embelezar, qualificar, ressignificar a Cidade e divulgar arte e cultura no Município e dá outras providências”.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Gostaria de saber se alguém gostaria de se manifestar a respeito desse projeto. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 139/2015.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 433/2015, do Vereador Rodolfo Despachante (PHS), que obriga o Poder Público Municipal a instalar brinquedos adaptados para crianças portadoras de deficiência nos parques e áreas de lazer no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.”

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Indago se há alguém que queira se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 433/2015.

Passemos ao item seguinte.

- “PL 443/2015, do Vereador Jonas Camisa Nova (DEM) que dispõe sobre a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação do Município de São Paulo, e dá outras providências.”

Indago se o Vereador Jonas Camisa Nova quer utilizar a palavra.

O SR. JONAS CAMISA NOVA – Sr. Presidente, eu gostaria de me manifestar sobre esse projeto de minha autoria, porque não podemos mais tratar a questão dos motociclistas como uma questão que não existe e não tem problema. Além do tráfego também um problema de saúde. Criamos aí os espaços para faixa exclusiva para ônibus, criamos a cicloviás e esquecemos de um fator muito importante que também é importante no desenvolvimento de São Paulo, é o jeito de se locomover mais rápido, que é a questão dos motoboys. Conforme vai reduzindo as vias, as marginais e esqueceram de um fator muito importante. Nós temos aí hoje quase um milhão e 60 mil motos circulando no município de São Paulo e nada se faz para interesse da categoria. Ao contrário, na construção das cicloviás na

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 35
Notas taquigráficas
Proc. nº 01-046/2015
Elaine Gavioli
RF 100.465

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 35 DE 10

Rua Vergueiro, na Sumaré, a faixa exclusiva para moto hoje também não pode mais.

Então a gente vem encarecidamente pedir ao Governo que aceite o nosso pedido, até porque é uma questão de saúde pública. Conversando com o pessoal do SAMU me disseram que 70% das ocorrências feitas pelo SAMU são acidentes de moto. Já que está se fazendo uma prevenção com redução de velocidade e ciclofaixas, também precisamos pensar nas marginais e em como criar um espaço para motoqueiros.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Vereador Jonas Camisa Nova, muito boa iniciativa. Eu falo como motociclista e louvo esse seu projeto, apoio 100%.

Declaro realizada a audiência pública do terceiro item, PL 443/2015, do Vereador Jonas Camisa Nova.

Quarto item da pauta. “PL 587/2015, do Vereador Natalini, PV. Proíbe a oferta de embutidos na composição da merenda de escolas e creches da rede pública municipal e dá outras providências”.

Indago se alguém quer se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Não há inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 587/2015.

Quinto item da pauta. “PL 659/2015, do Vereador Ari Friedenbach, PHS. Dispõe sobre a inserção do migrante refugiado na vida socioeconômica do município de São Paulo e dá outras providências”.

Indago se alguém quer se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Não há inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 659/2015.

Item seguinte. “PL 717/2015, da Vereadora Juliana Cardoso, PT. Estabelece diretrizes para o acompanhamento do parto domiciliar no âmbito da rede municipal de saúde de São Paulo.”

Indago se alguém quer se manifestar sobre esse projeto. (Pausa) Não há inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 717/2015.

Sétimo item da pauta. “PL 147/2016, do Vereador José Police Neto, PSD. Institui o Programa Bike São Paulo, cria o cartão do ciclista e dá outras providências”.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, eu preparei uma rápida apresentação e depois queria até ter essa oportunidade de fazê-lo, antes de qualquer abertura de palavra, mas para contextualizar o esforço que fizemos. Sem problema, Presidente?

Antes de fazer a apresentação, só dizer como chegamos ao projeto e acho que é fundamental. A ideia do projeto que apresentamos nasce ainda no debate que realizávamos no ano passado, de como a bicicleta poderia ser inserida como uma modalidade real de transporte na Cidade e tivemos uma cautela ainda no ano passado de antes de apresentar o projeto levá-lo ao conhecimento da sociedade. Realizamos ainda em dezembro uma apresentação pública do projeto, deixamos o projeto 90 dias antes da apresentação em consulta pública, período em que recebemos contribuições, contribuições que geraram inclusive alteração no projeto protocolado na Câmara e aí tivemos esse semestre legislativo de tramitação. Eu elaborei uma brevíssima apresentação que passa pelos pontos fundamentais do projeto.

A ideia fundamental é reconhecer que o mundo bem adotando a bicicleta como um dos modais de transporte e para isso vem criando fórmulas para que a bicicleta se integre a esses modais pré-existentes quando a Cidade se apresentou não convidativa a isso. Então a gente traz um pouco dessas experiências internacionais, algumas que eu pude visitar pessoalmente, outras que a equipe acabou por visitar, mas me parece fundamental apresentar duas, três delas que tem algum vigor e algum resultado já apresentado. Então há leis nacionais muito parecidas com o nosso Plano Nacional de Mobilidade que vem entusiasmando isso.

Então, no Velho Continente, a França talvez tenha sido o País que nos últimos dois anos se dedicou muito a essa regra, criando fórmulas bastante interessantes de oferecer à bicicleta algum incentivo, ou ciclista, ao trabalhador ciclista um modelo de incentivo, e lei nacional dá cobertura a isso. Nos Estados Unidos não é diferente. Então o Novo Continente,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 36
Notas taquigráficas
Proc. nº 01-046/2015
Elaine Gavioli
RF 100.465

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 36 DE 10

com cidade absolutamente carros-dependentes também têm apresentado essa fórmula. Nesses dois continentes o modelo é de transferência de recursos e esses recursos universalizados. Na verdade, aqui a gente não trouxe isso dessa forma apresentada nesses países, a gente preferiu um modelo um pouco mais objetivo, em que você cria uma rede de serviços para o ciclista e não transfere um recurso. Então nos Estados Unidos é coisa de 20 dólares mês; na França é 0,25 cents de Euro. A Colômbia também já tem planos de incentivo tanto para o trabalhador público como para o trabalhador privado. Então, na realidade, o mundo já vem se debruçando, criando mecanismos como esses.

Não foi diferente aqui. Ainda em 2013 a gente apresentou um projeto, que acabou por ser vetado, que tentava apresentar uma conta para a administração que era o custo do imposto pago pela bicicleta e, na realidade, o que se tentava naquele momento era produzir um crédito em cima desse custo gerado pela bicicleta. Em cima daquele debate que foi frustrado pelo veto apostado pelo Prefeito nós elaboramos uma nova iniciativa que é essa que estamos apresentando e ela tenta trazer a cultura da bicicleta como um dos elementos fundamentais de modal de transporte não poluente. Então estamos aqui reconhecendo que um conjunto não pequeno de trajetos na Cidade, que não comprometerá mais de meia hora, 40 minutos a circulação deste, ou o deslocamento deste trabalhador seja na primeira perna que ele realiza, da sua casa até o sistema de circulação de alta capacidade, seja na segunda perna se essa primeira está ofertada para ele com maior qualidade e menor distância de casa, que ele tenha a oportunidade de na segunda perna de utilizar a bicicleta como recurso, então foi para isso que a gente apresentou.

Que dados nos levam a crer que isso é possível em São Paulo? Quando a gente olha a dinâmica de construção para o subsídio de transporte público coletivo e a gente vai notar que próximo de cem reais são gastos como subsídios para o trabalhador, além daquele que já é a conta realizada entre patrão e trabalhador, no desconto de 6%, na lógica de ter essa oportunidade, ficou claro para a gente que a bicicleta poderia ser o receptor de uma economia que a bicicleta faz ao tirar três dias por semana a bicicleta do já saturado sistema atual. Nessa relação concorrencial entre termos um terço da população dentro do transporte público coletivo e um terço das viagens sendo realizadas individualmente, esses dois focos nos permitem acreditar que esta economia gerada na escala de cada três reais investidos no setor de transporte público coletivo levada para a bicicleta, então, para cada três reais gastos, eu gastarei apenas um com o sistema de deslocamento de bicicleta, nós passamos a ter um mecanismo eficiente, com gastos reduzidos e com externalidades positivas que são quase incalculáveis, seja saúde, seja saúde da Cidade, seja novas dinâmicas que a Cidade constrói.

É lógico que para pagar essa conta a gente quis envolver a autoridade pública e o empregador. O empregador por quê? Porque à medida que ele será responsável pela metade desses benefícios que estarão no cartão, a ele é dado até 20% de desconto no seu IPTU. As primeiras simulações que nós realizamos, sempre buscando uma compatibilidade do benefício ao tamanho do negócio, nos leva a crer que na média de empresas que têm até cem funcionários e terão que deslocar 30 dos seus trabalhadores a isso, nós teremos quase que o mesmo gasto que as empresas terão aportando no bilhete aquilo que ela receberá em forma de subsídio. Então é isso, sem contar as exigências de garantir banho e espaço para troca para esse trabalhador que mudar de modal. Então o cálculo que a gente acabou de realizar aponta para empresas que têm cem funcionários, que no mínimo tem que ter 30 funcionários ingressando no programa, que vão ter lá um desconto ano próximo de 15 mil reais quando você distribui a média do trabalhador por metro quadrado nas empresas da Cidade, você vai notar que sempre esse benefício que é parte do projeto é exatamente aquilo ou muito próximo daquilo que ele vai transferir para o ciclista trabalhador. Portanto, a renúncia hipotética fiscal que o município teria está sendo investida num programa público, quer dizer que estamos apontando uma regra que não há prejuízo ao município porque aquele recurso que deixa de ingressar no município via IPTU acaba ingressando via o Programa de Suporte à Bicicleta. Por isso que nós acreditamos que não só essa regra de economia que o município passa a ter com

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 37 DE 10

aquele 1,91, que é cada um dos trabalhadores deixa de passar o seu bilhete único, que é o custo dos 31% subsidiado do sistema, nós teremos a economia de 95.50, você tem aí a possibilidade do ingresso da economia dos 45.50 quando deixa de ser onerados pelos 95.50 que é a regra que está estabelecida.

Então essa foi a ideia. Um pouco da pesquisa que foi realizada ao longo desse período para mostrar a emissão de gases que é reduzida, a redução de congestionamento, melhora de condicionamento do próprio trabalhador. Então essas são as externalidades positivas, às vezes nem é preciso ser lembrado, mas a gente tem que colocar isso como regra fundamental. Falei logo no começo de como alguns países isso se reflete na cidade, que já vem abordando isso.

Termino, Sr. Presidente, me colocando à disposição. Recebemos ainda na tarde do dia de ontem um documento do CicloCidades, que nós já fizemos questão de elaborar as respostas, mas estou à disposição para esse debate franco, que acho que é ele que vai permitir a gente qualificar o projeto, atualizá-lo e trazer as regras tão necessárias para ser uma verdade na Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Vereador Laércio Benko.

O SR. LAÉRCIO BENKO – Sr. Presidente, apenas para registrar sobre esse assunto, sem entrar no mérito do projeto, do qual o Vereador Police Neto é extremo conhecedor, mas acho que seria importante, pela péssima qualidade das nossas ciclovias hoje, com sinalização apagada, esburacadas etc, até instituir um seguro de vida para os ciclistas ou outro tipo de benefícios, porque realmente andar de bicicleta, mesmo com as ciclovias que são apenas um mero factóide, é um risco de vida para os ciclistas, do jeito que está.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Rene Fernandes, da Ciclocidade e Fundação Getúlio Vargas.

O SR. RENE FERNANDES – Boa tarde, Presidente, demais membros da Comissão. Eu gostaria de saudar o Vereador Neto pelo projeto e pela abertura de diálogo com a sociedade civil. Isso vem no caminho de recente conversa que a gente tem tido com esta Casa para que haja um aprofundamento do debate com a sociedade civil, de contribuições da sociedade civil, nos projetos relacionados a bicicleta nesta Casa.

Esse projeto foi apresentado a nós em dezembro do ano passado, pelo Vereador José Police Neto. Ao longo desse período, o projeto recebeu algumas críticas e alguns questionamentos em relação a ele. Em primeiro lugar, quero deixar claro que somos muito favoráveis a esse tipo de projeto que incentive o uso da bicicleta na cidade, mas a gente acredita que pode existir um refinamento disso diante dessa interlocução.

Outros colegas que participaram diretamente das críticas e dos questionamentos apresentarão aos senhores e, no final, a gente protocola com todos os documentos.

Ao colega Vereador que falou de seguro de vida aos ciclistas e da ciclovia, quero informar que, nos últimos quatro anos, antes das ciclovias, perdi duas amigas. Depois da ciclovia, não perdi mais ninguém. Então parece que os meus amigos têm estado mais seguros recentemente.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Diego Brea, da Bike Zona Sul e Ciclocidade.

O SR. DIEGO BREA – Boa tarde. Estou para representar a Bike Zona Sul e a Ciclocidade. Referente a este projeto de lei, a gente fez uma discussão larga com diversos ciclistas, vendo a realidade de cada um em São Paulo. Espero que o tempo seja suficiente, porque vou citar apontamentos de melhorias. Se este projeto tiver essas melhorias, vai abranger mais pessoas e trazer mais melhorias para São Paulo.

O projeto, da forma como está feito, induz à exclusão de uma enorme parcela de ciclistas de baixa renda, pois não prevê a participação de lojas de bairro, pequenos comércios, empresas de prestação de serviços, como segurança, limpeza. Ele não tem sequer espaço para atividades comerciais, quem dirá para infraestrutura voltada exclusivamente para ciclista.

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 38 DE 10

É justamente nesses espaços e nessas atividades que se encontra uma enorme parcela de ciclistas, então, o projeto tem de abranger também esses ciclistas que estão na periferia e em pequenas empresas.

Aparentemente, o projeto exclui as pessoas que condicionam suas bicicletas em bicicletários de rede de transporte, como CPTM e Metrô, também os terminais urbanos. Então, o projeto tem de aderir a essas pessoas que deixam as bicicletas nesses lugares.

Indicar que o uso dos créditos apenas na manutenção da bicicleta não pode ser considerado como um benefício de quem incentiva o uso da bicicleta, pois beneficiaria apenas uma rede de lojistas já instalados ou filiados a alguma associação; o que não atenderia, por exemplo, as bicicletarias de bairro espalhadas pela Cidade e, especialmente, na periferia. Então, este projeto tem de aderir ao maior número de empresas possíveis, tem de dar opção à pessoa utilizar a bicicleta como meio de transporte.

O desconto tributário do IPTU associado como benefício aos empregadores beneficia a poucos e de maneira injusta, pois os lotes com maior terreno e mais bem localizados seriam os maiores beneficiados. Imaginem, por um instante, um estacionamento localizado na região central notadamente para assegurar e gerar especulação, a partir do interesse do setor imobiliário, instalado em um grande terreno, com correto pagamento de alto IPTU e com 10 funcionários para o funcionamento do serviço. Bastariam três funcionários usando bicicleta para ir ao trabalho e o proprietário do lote causaria um impacto na arrecadação do Tesouro Municipal, mesmo sem ter sido promovido necessariamente o uso de bicicletas.

Um dos pontos de melhoria que a gente vê é que a empresa não precisa ter bicicletário para participar do programa, mas ganha um desconto maior se estiver na seguinte escala: exemplo, sem bicicletário e sem vestiário, se ela tiver ciclista participando do programa, ganha 5% de desconto; com bicicletário, sem vestiário, ganha 10%; com bicicletário e vestiário, sem chuveiro, ganha 15%. Ou seja, aos poucos as empresas vão aderindo. Então, se um comerciante quiser investir no uso da bicicleta, não precisa gastar um montante inicial para instalar toda a infraestrutura, ele pode apostar que o funcionário será um ciclista e, aos poucos, vai aplicando dinheiro para isso.

O que poderia se criar é, por exemplo, para cada desconto dado, a empresa ganharia um selo. Se ganho 5% de desconto, tenho uma empresa com funcionários ciclistas, ganho numa categoria que está incentivando uma melhoria para a sociedade, como bronze. Se ganho 10%, sou prata; 15%, sou ouro. Se a empresa chegou ao máximo, ela é diamante. Então, para a empresa utilizar um marketing de que apoia um pouco, ou médio, ou o máximo que pode. É muito ruim a obrigação de implantar um bicicletário ou vestiário para participar do programa, ou ter a desoneração tributária. Ou seja, o programa tem de aderir ao maior número de empresas possíveis.

A gente solicita retirar o limite de 30% de ciclistas para que uma empresa possa aderir ao programa. Só pensem se 30% de todos os funcionários de cada empresa aderir ao ciclismo, temos de pensar quantas empresas em São Paulo vão aderir ao programa. Então, tem de se pensar em soluções que já foram apresentadas aqui, em melhorias, para o maior número de empresas aderirem e o maior número de ciclistas possíveis de cada empresa.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Robson Miguel, da Ciclo ZN.

O SR. ROBSON MIGUEL – Sou da Ciclo ZN, na zona Norte, e temos um grupo de ciclistas que compreende boa parte dos ciclistas, desde Perus até a Vila Medeiros. A gente concorda que é preciso um programa no sentido, e com as qualidades que foram apontadas, de que agregue mais ciclista na Cidade. Porém, à medida que foi apresentado o PL, ele mais segrega do que inclui o ciclista, porque a possibilidade de as empresas serem incluídas no programa é muito baixa, como já foi dito, já que a maioria das pessoas que pedalam está na periferia de São Paulo e trabalham em comércio, em indústria, que não estão em condições de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 39
Notas taquigráficas
Proc. nº 01-046/2015
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 39 DE 10

se incluir no programa.

Outra coisa também é a questão da CPTM, que já foi abordada, dos estacionamentos de bicicleta. A pessoa que já usa bicicleta em São Paulo e não tem o benefício do transporte público pelas empresas não estaria incluída dentro desse sistema, de ter o benefício. Por isso, achamos que esse benefício deveria ser de caráter mais universal, pois da maneira que está o nosso entendimento fica bem centralizado onde a política já atua, nos centros e nas grandes empresas. Então, é muito fácil para uma empresa na Berrini fazer isso, mas para uma empresa da periferia é muito difícil, sendo que a grande maioria dos ciclistas utiliza nessas localidades.

Outro ponto é a que o benefício não seja só utilizado na rede de compra de artigos de bicicleta, porque a gente entende que isso é beneficiar um setor e, nem sempre, as bicicletarias de periferia serão beneficiadas, sendo que é onde a maioria do trabalhador recupera suas bicicletas. Então, quando se agrega o benefício a uma rede de bicicletarias bem organizadas, dificulta para quem está na periferia. Se fosse um caráter mais universal do uso, não sendo exclusivo na rede de bicicletaria, talvez mais pessoas pudessem ter acesso a isso.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Tem a palavra o Sr. Maicon Rafael de Souza Pereira, lojista da União de Lojistas de São Paulo.

O SR. MAICON RAFAEL DE SOUZA PEREIRA – Quero deixar registrada a seguinte situação: nosso mercado vem há muito tempo buscando uma situação melhor para a nossa cidade em termos de locomoção, para o próprio lojista da periferia, para os grandes lojistas; e o que enxergo deste PL nada mais é do que o primeiro passo para a gente começar a ter uma ideia futura para o nosso projeto.

A Cidade não comporta mais uma pessoa ficar mais de uma hora no trânsito para andar 15 km, sendo que de bicicleta ela faz o percurso em 25 minutos. Mas hoje há uma dificuldade muito grande de transitar com bicicleta em São Paulo devido aos espaços e, como o Vereador falou, a falta de segurança; embora, hoje, a ciclovía nos dá uma oportunidade melhor de poder transitar com mais segurança do que tínhamos antes.

Então, todo projeto, quando é tramitado, precisa de ajustes. Isso é natural. Nós, como lojistas, precisamos de mais pessoas andando de bicicleta na rua, mas não só para o nosso comércio, mas por uma qualidade de vida melhor, mais saúde, menos poluição. É o que a gente deseja para a cidade de São Paulo. E o projeto é o primeiro passo.

Faço minhas as palavras dos amigos aqui e reitero que o projeto é o primeiro passo. Há muita coisa a se ajustar, sim, mas acredito que, feito a muitas mãos, o projeto ficará cada vez melhor; e isso não pode ser engavetado, tem de ser colocado em prática, para que todos da cidade de São Paulo possamos usar o nosso transporte como um modal hoje, a bicicleta, que é usado no mundo inteiro e que infelizmente aqui, quando se tem alguma coisa, não se tem nada, quando tem reclama. E quando se cria alguma coisa, reclama-se também. Acho que o projeto, é para se enaltecer, e não reclamar.

Venho aqui agradecer a iniciativa do nobre Vereador Police Neto. Agradecer a Casa, por nos dar essa oportunidade, agradecer aos amigos que estão aqui, que também, estão batalhando junto com o projeto, porque não estamos em causa diferente, estamos na mesma causa, com uma diferença. Hoje temos de criar uma coisa, um projeto e um sistema que funciona a bicicleta como um veículo e um meio de transporte de locomoção para o cidadão ir trabalhar. Está caótica a situação, tanto do carro, tanto do transporte público. É complicado conseguir chegar ao trabalho de manhã. Greve, problemas que no cotidiano, todos sabem o que abrange isso.

Fica aqui meu relato. Agradeço aos colegas, a Casa pela oportunidade. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) Com a palavra a Sra. Fábiana Cristina Barbieri, do bike da firma.

A SRA. FÁBIA CRISTINA BARBIERE – Boa tarde a todos. Agradeço a

oportunidade de estar aqui, parabenizar o nobre Vereador pela iniciativa do projeto, e dizer que sou favorável ao PL e acredito ser bastante positivo a iniciativa do trabalho e dessa proposta de lei. Quero reforçar a questão da segurança, que já existem pesquisas realizadas, na Universidade de Denver, onde é inversamente proporcional, quanto mais ciclista tem na rua, mas seguras as ruas vão ficando. Isso é comprovado, com os números do ano passado, onde dobramos o número de ciclistas em São Paulo, e foi o menor índice de acidentes fatais. A questão da segurança só vamos conseguir colocando mais ciclistas nas ruas e a questão da estrutura precisamos criar a demanda para ter a estrutura e isso vai acontecer naturalmente.

O projeto é bastante apropriado quando ele envolve a empresa, acredito que a maioria dos deslocamentos no dia-a-dia é realizado com o objetivo de ir ao trabalho, e você colocar a bicicleta na rua e fazer da mesma, uma realidade de transporte é uma mudança cultural, e temos de envolver a iniciativa privada nessa mudança cultural. Acredito que a partir do momento que o PL envolve a empresa para fazer parte dessa mudança cultural ele é muito apropriado e muito bem escrito nesse sentido. Deixo aqui a minha contribuição para o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Com a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Primeiro agradecer todas as contribuições, ou percorrer, tentando responder e fico com a tarefa de incorporar parte dos apontamentos, mas têm alguns, que reprisam o dialogo que tivemos em dezembro, e aí é importante apontar o que foi avanço de dezembro para cá.

Primeira preocupação, aparentemente, excluir pessoas que acondicionam as bicicletas em bicicletário da rede, fizemos questão de dar ao artigo 8º, § 3º, exatamente essa condição. Só poderão ser beneficiário do cartão os trabalhadores que utilizarem a bicicleta como meio de transporte. Aí tem essa inovação, no final do texto, mesmo que combinado com o transporte público coletivo intermunicipal. Ela foi exatamente o texto que é a tradução do debate, lá de dezembro, e os 90 dias de consulta pública foi exatamente dar a resposta a isso. O texto que estamos trabalhando já incorpora essa preocupação apontada no primeiro debate que fizemos sobre o projeto.

Outro tema que coseguimos avançar de maneira significativa é esse para gente não permitir excesso do “empregador” que olha o projeto e tenta utilizá-lo como política de evasão tributária. O cara que vai tentar usar o projeto para prejudicar a cidade.

Para isso, o §3º do Art. 11, estabelece que o Executivo fará gradação percentual do abatimento do IPTU, exatamente para você não permitir que um estacionamento com quatro, cinco mil metros, tente ter uma vantagem excessiva. Porque a participação das empresas de IPTU que ali é permitido o desconto, ele tem uma íntima relação com aquilo que o empregador ao aderir ao programa vai transferir mensalmente para o seu trabalhador.

Então em nenhum momento quando se pensou em trazer a empresa para dentro do sistema, foi para que ela fosse uma mera expectadora ou que ela buscasse o benefício do IPTU para participar. Não! Ela não só passa a ser agente do desenvolvimento da cidade observando a bicicleta como um modal, porque ela passa a ser financiadora disso. O desconto do IPTU que ela recebe, naturalmente é empurrado para aquele benefício que ela, empresa, coloca na conta do bilhete do ciclista.

Essa foi a ideia e deixo claro que em momento algum se pensou em laçar a empresa pelo benefício do IPTU e sim, colocá-la como uma promotora desse novo sistema. Empregador e empregado passam a figurar dentro porque tem incentivos para os dois, mas os dois também têm responsabilidades.

É importante, o apontamento, tanto do Robson como do Diego quando falam: é na periferia como a gente chega a um mercado informal. É verdade. temos um nó a ser destravado. Isso vem sendo debatido com bastante intensidade, mas todo aquele estabelecimento comercial da periferia que ingressar em uma MEI, que tiveram uma estrutura de micro empreendedor individual não estará excluído. Aquele que não existe, e portanto ele não existe para autoridade pública, sem duvida nenhuma, dentro de um programa público que

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 41 DE 10

envolve recursos públicos e que portanto tenho de ter uma mínima fiscalização, eu não tenho condição de trazer, mas isso não estou dizendo que redes serão beneficiadas, porque qualquer estabelecimento comercial que gera emprego o que gera atividade capaz de atender os requisitos que a lei está apresentando poderão estar incluídos. Então a pequena bicicletaria da periferia ou pequeno empregador da periferia não está excluído.

E vou além, acredito que para esses, a condição que a projeto está dado são mais fáceis do que aquele que tem uma estrutura do ponto de vista burocrático, mais hierarquizado a volume maior de trabalhadores. Estamos dizendo que um pequeno estabelecimento comercial na periferia como uma mecânica que tem lá sete trabalhadores, e esses trabalhadores são moradores da periferia e que pode ingressar nesse mundo e essa mecânica, de fato, está inserida nos controles formais da nossa sociedade esse tem elementos que me levam a crer que eles serão os primeiros a aceitar essa forma de participação no programa, tanto em benefício do seu trabalhador como em benefício do seu próprio negócio. Então não acredito que a tentativa que fizemos, mesmo em primeira apresentação, ela excluisse a periferia que foi o centro principal dos estudos. Até por você não ter estruturas burocratizadas no setor privado, uma decisão de uma empresa pequena na periferia como uma mecânica, como um lava rápido na periferia ou como uma lanchonete, um açougue, uma loja de roupas na periferia que tem lá, seis, sete, oito, nove funcionários, um supermercado que pode ter 22, 25 funcionários, estes, em nossa opinião e de todos os ensaios que fizemos até agora talvez sejam aqueles que tenham as condições mais céleres de ingressar no programa, em especial, pelo dialogo que patrão e empregado tem de maneira mais objetiva ali na beira do balcão.

Acredito que devamos aprimorar, essa oferta trazido pelo ciclo cidades, ai digo, bike zona Sul, ciclos ZN, de imaginar regras sem bicicletários, sem vestiário, com bicicletário mas sem vestiário, com bicicletário/Vestiário, mas sem chuveiro. O debate que realizamos no começo dessa semana, e que permitiu essa leitura mais aguda do que vocês estão escrevendo e falando e aí responde um pouco porque a Fábia nos trás, nos leva a crer que o modelo que devemos implantar não deve excluir espaços ociosos que a cidade já tem e que pode ser combinados. Aqui para dizer, que podemos ter sim, além dessa regra sugerida pelo ciclo cidade aquele estabelecimento comercial ou uma rua comercial que tem três, quatro lojas que vão aderir encontrar onde estará esse espaço para banho, para troca e que sirva essas três, quatro empresas.

Estamos dizendo que é possível pensar, em especial para as menores empresas que não terão condições, de dentro do seu ambiente oferecer isso, na combinação entre elas, dizer o seguinte: olha, nós temos a dois quarteirões daqui um estabelecimento comercial, uma pequena academia de ginástica que ela tem uma ociosidade no seu vestiário, e que quero combinar, eu, dono da academia, quero combinar essa ociosidade com programa que vocês estão apontando. Ganhando também qualidade essas relações que acontecem na Cidade de São Paulo, de observar que muito daquilo que está ofertado e que tem hora ociosa pode ser poderoso para o programa que estamos apresentando.

Ao percorrer um pouco desse congestionamento não está se isolando a periferia. Acredito que não. Podemos até melhorar a redação. É muito importante essa sinalização dos 5%, 10% dessa gradação, acredito ser fundamental, é passiva. Vou me dedicar nas próximas 24, 48 horas para construir um texto que comporte isso, já, pensamos na questão de integração modal, inclusive para quem vem de fora do Município para cá e aí vem muito de grupos que vem de Diadema, que fizeram contato com a gente, que falaram: olha estamos vindo de fora, queremos saber onde essa integração pode nos beneficiar. Também estamos estudando isso. Vou contar para vocês que muito tem sido demanda: como você vai trabalhar com o desempregado, como você vai trabalhar com estudante. Aí quero aqui contar um pouquinho para vocês que o esforço que estamos fazendo é para dar esse primeiro passo. Da mesma forma, ai fazendo um reconhecimento verdadeiro, e contestando de maneira muito rigorosa – é uma pena que não está aqui – a fala do nobre Vereador Laércio, ausência da ciclo faixa permanente, das ciclovias, neste momento, nos colocaria em uma situação que

REUNIÃO: 16509 DATA: 22/06/2016 FL: 42 DE 10

estávamos anos atrás. a presença dela nos rende sim, a oportunidade deste e de muitos debates. Não há que se criticar a coragem da implantação. Pode, em um detalhe outro, aperfeiçoar onde chegamos, mas não reconhecer a bicicleta como modalidade de transporte, não reconhecer que todos os esforços para infraestrutura de bicicleta ajudam a cidade, ajudam as cidades, é deixar turva a realidade que temos. Por dois fatores objetivos: a cidade produzida com exclusividade para o carro, que nos trouxe ao caos em que vivemos essa receita venceu. O que estamos discutindo agora, qual a receita da nova cidade. Porque aquela que nos trouxe até aqui nos exigem mudanças sim, de comportamento, e quero aqui contar para muitos dos colegas vereadores que parte dessa coragem foi desperdiçada por vidas de ciclistas que entenderam que essa regra podia mudar e deveria mudar. Se não a gente fica na cabeça o seguinte: que as pessoas não tinham a responsabilidade, ao se deslocar por bicicletas. Não é isso. é que a cidade não soube empreender um regime de respeito para aquele que mais respeitou a Cidade. Todas as vezes que falamos de ausência de infraestrutura para bicicleta, e gente pedalando na cidade é porque essas pessoas respeitam tão mais a cidade, que colocaram até suas vidas em risco para mostrar para a cidade que tem um longo caminho a ser percorrido e que precisou de coragem para percorrer.

Agradeço muito ao ciclo cidade, ao biki zona Sul, ao ciclo ZN, a bike da firma e todos aqueles que veem contribuindo, mas acredito que precisamos, definitivamente jogar para dentro do sistema público de transporte da Cidade de São Paulo, a bicicleta como modal. Ai, todas as outras discussões, porque a bicicleta passou a fazer parte definitivamente da política pública de transporte, teremos outro nível de discussão. Por isso vou, não só acolher as orientações trazidas por quem pedalam em especial essas que tem como jogar luz no processo periférico, onde a bicicleta não só, é mais presente, mas que ela tenha o valor que de fato deva ter, mas também observar os regimes de fiscalização para que o programa não fique vulnerável a uma critica que ele não deve ter. Ouvimos muito: Ah, é bolsa ciclista, é bolsa isso, é bolsa aquilo. Isso temos de afastar definitivamente, aqui não se trata de bolsa. Ninguém está transferindo um real para nenhum dos ciclistas e nem para nenhum dos trabalhadores. O que você está dizendo é que, da mesma forma com que o ônibus, ao ser subsidiado, recebe recurso para trocar o pneu, para trocar o óleo, para abastecer, para o seguro do ônibus, para a troca do ônibus, que é o sistema de troca da frota. Para evoluir na tecnologia que está embarcada no ônibus não é diferente o equipamento. Bicicleta será reconhecida como modal. Se a bicicleta é reconhecida como modal, todos os benefícios dos subsídios públicos para aquele programa tem de estar pensado para a bicicleta. E, eles vão até o seguro da bicicleta, até um seguro de acidentes no percurso. O esforço que estamos fazendo para oferecer para o projeto todas as garantias de fiscalização e oportunidades para o bilhete ser poderoso, posso dizer para vocês que não nos cansa, mas que é um regime diário e de tensão, porque a gente também se testa para ver o que aquele que é opositor a tudo que se fala da bicicleta vai dizer do esforço que fazemos aqui.

O nosso projeto, não trata, em momento algum de bolsa, não transfere um real de dinheiro em pecúlio, mas sim, cria uma política publica que reconhece a bicicleta como modal de transporte e dá a ela, muito menos que a gente já deu, de desconto de IPI, muito menos do que subsidio de combustível, como até hoje vem sendo dado. Estamos aqui tentando estabelecer o primeiro passo para a bicicleta definitivamente ser um modal para a Cidade de São Paulo, e aí as contribuições dos ciclos ativistas são fundamentais para acertarmos, mais do que errar as contribuições das empresas, sejam aqueles que vendem produtos e bicicletas, sejam aqueles que trabalham com modelos de deslocamentos mais inteligentes para a Cidade de São Paulo, sei que o deslocamento mais inteligente da Cidade de São Paulo hoje, é a bicicleta, por isso faço questão de colocar não só no meu discurso, mas na minha prática.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Quito Formiga) – Obrigado, nobre Vereador José Police Neto. Não havendo mais oradores inscritos para esse projeto, encerrada a audiência pública do PL 147/16, de autoria do nobre Vereador José Police Neto.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

FL. Nº 43
Notas taquigráficas
Proc. nº 01-046/2015
Elaine Gavioli
RF 100.465

fls. 57

REUNIÃO: **16509** DATA: **22/06/2016** FL: **43** DE 10

Passemos ao oitavo item da pauta.

Projeto de Lei 46/15, de autoria do nobre Vereador George Hato. Indago se alguém queira manifestar? (Pausa) Não há oradores inscritos para esse projeto. Declaro realizada a audiência pública do PL 46/15, de autoria do nobre Vereador George Hato.

Projeto de Lei 691/15, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko. Indago se alguém queira manifestar? (Pausa) Não há oradores inscritos para esse projeto. Declaro realizada a audiência pública do PL 691/15, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko.

Nada mais havendo a tratar declaro encerrada a audiência pública.

Estão encerrados nossos trabalhos.

SEP. 21

realizada audiência pública

02/8/2016


Elaine Gonçalves Gavioli
Secretaria de Comissão
RF - 100465

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 44 a e
folha de informação sob
nº 08/08/16


Marcella Gabotti
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.339

- “PL 46/2015, do Vereador GEORGE HATO (PMDB). Altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2.007, e dá outras providências. (Ref. A obrigatoriedade de inclusão de faixas e semáforo de segurança para travessia de pedestres dentro de um raio de 100m de distância de estabelecimentos de ensino públicos e privados). FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. HÁ SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA”.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato - PT) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o Substitutivo da Comissão de Administração Pública ao PL 46/2015. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 415 a 416 e
folha de informação sob
nº 46 17.11.16

Marcia Szoti
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 91.539

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato - PT) – A votos o pedido de reinclusão. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado.

Passemos ao item.

- “PL 46/2015, do Vereador GEORGE HATO (PMDB). Altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, e dá outras providências. (Ref. à obrigatoriedade de inclusão de faixas e semáforo de segurança para travessia de pedestres dentro de um raio de 100m de distância de estabelecimentos de ensino públicos e privados). FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.”

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Mario Covas Neto.

O SR. MARIO COVAS NETO (PSDB) – (Pela ordem) – Sr. Presidente, podemos adiar o PL 46/15? Em tese, podemos, não é?

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Em tese, podemos, claro; em tese, podemos, mas V.Exa. não pediu o adiamento.

O SR. MARIO COVAS NETO (PSDB) – (Pela ordem) – Não, não pedi. É só para saber.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato - PT) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 46/15, na forma do Substitutivo da Comissão de Administração Pública. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Vai à sanção.

Há sobre a mesa outro requerimento, que será lido.

- É lido o seguinte: (Requerimento do nobre Vereador Andrea Matarazzo, reinclusão



do processo nº 01-0046 de 2015

17/11/2016

(a)

Márcia Gazoti
RF 51.539

À SGP.23

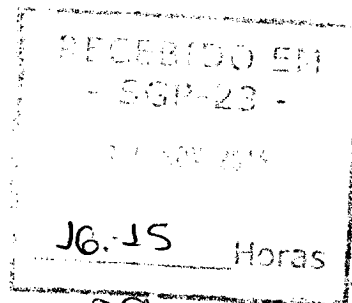
Sr. Supervisor,

O Substitutivo da Comissão da Administração Pública de
folha nº 30 ao presente Projeto de Lei foi aprovado em 2ª Discussão e
Votação na 399ª Sessão Extraordinária da 16ª Legislatura, no dia 16
de novembro de 2016.

Encaminho os presentes autos para elaboração dos
documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto de Lei.

17/11/2016

Solange Rainone dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2



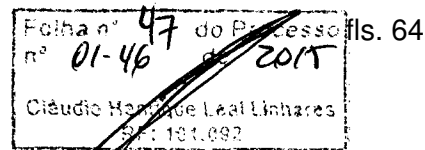
Jose Cristino Souza Santos
Técnico Administrativo
RF 10963

Segue(n) juntado(s), nesta data, documentos
rubricados sob nº 47 a 49 e folha de
informação sob nº 50 09/12/16
Cláudio Henrique Leal Linhares
PP 101.992



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA



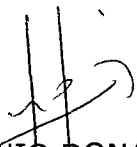
São Paulo, 17 de novembro de 2016.

Ofício SGP-23 nº 2546/2016

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em sessão de 16 de novembro do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 46/15, de autoria do Vereador George Hato, que altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, e dá outras providências.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.


ANTONIO DONATO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Prefeito do Município de São Paulo.

ARS/chll

48
01-46
2015
fls. 65



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 16 DE NOVEMBRO DE 2016

Cópia extraída de fls. 30 do processo
(PROJETO DE LEI Nº 46/15)
(VEREADOR GEORGE HATO - PMDB)

Altera a redação do art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 16 de novembro de 2016, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Fica acrescido ao art. 3º da Lei nº 14.492, de 31 de julho de 2007, o inciso VI, com a seguinte redação:

"Art. 3º

VI - instalar faixa de pedestre com semáforo, para travessia da pista de rolamento." (NR)

Art. 2º As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

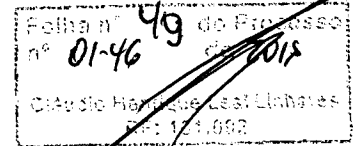
Câmara Municipal de São Paulo, 17 de novembro de 2016.


ANTONIO DONATO
Presidente

ARS/chll



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



São Paulo, 21 de novembro de 2016.

Recebi ofício SGP-23 nº 2546/2016, de 17/11/2016, encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 46/15, de autoria do Vereador George Hato.

RECEBIDO
SGM/ATL

21/11/16

Albertina Florentino de Souza
RG: 793.092.5
SGM/ATL



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

fls. 67

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº 01-46 de 20 15, 09, 12, 16 (a)

Cláudio Henrique Leal Unifares
Assistente Parlamentar

À SGP-22 – Sr. Supervisor,

Para as devidas providências, tendo em vista o **VETO TOTAL**.

09/12/2016


ANDERSON ROGERIO DE SOUZA
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo