

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI 01 - 0475 / 2009 DE 2009

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0475 / 2009 DE 24/07/2009

PROMOVENTE: VEREADOR PAULO FRANGE

EMENTA: OBRIGA A APRESENTAÇÃO DE ANÁLISE DE INVESTIGAÇÃO
CONFIRMATÓRIA DO SOLO E SUBSOLO PARA LIBERAÇÃO DE ALVARÁ
DE APROVAÇÃO E EXECUÇÃO DE EDIFICAÇÃO NOVA E REFORMAS DE
HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL EM ÁREA DE ZEIS - ZONA
ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL.

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
26/1/2011 11:29:36

00000058126-74



ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 04 AGO. 2009
Const. Just. e Seg. Pub.
Rel. Urban. Meio-amb. e M. Amb.
Fin. e Orçamento

Paulo Frange
Paulo Frange



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01
Nº 01-475-09
Adm. e C. - Ass. Park. e Rec.
R. 100 115

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01-00475/2009

Obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em área de ZEIS - Zona Especial de Interesse Social.

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A**:

Art. 1º. Esta lei obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em área de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social, nos terrenos onde o uso e a ocupação do solo tenha ocorrido anteriormente por empresas consideradas potencialmente contaminantes.

Art. 2º. A investigação confirmatória do solo e subsolo se dará conforme legislação pertinente.

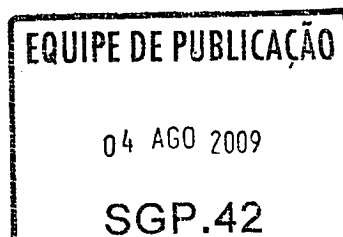
Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.

SALA DAS SESSÕES, 23 de julho de 2009.

Paulo Frange

Paulo Frange

Vereador



16:06 24/07/2009 004154 - Protocolo Legislativo - SGP.22



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei objetiva obrigar a realização de investigação confirmatória no solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em área de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social, nos terrenos onde o uso e a ocupação do solo tenha ocorrido anteriormente por empresas consideradas potencialmente contaminantes, com a finalidade de apurar irregularidades ambientais e proceder às remediações necessárias.

Ainda, cumpre-nos ressaltar que a presente proposta se justifica tendo em vista que a maioria das Zeis – Zona Especial de Interesse Social são antigos galpões e/ou indústrias.

Essa medida visa preservar a Saúde Pública, além de evitar que danos maiores ocorram ao meio ambiente.

Em face do exposto, solicito a colaboração dos Vereadores dessa Casa Para aprovação do presente projeto de lei, visto que revestido do mais alto interesse público.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo n.º 01-475109 518 / 2009 (a) 03

Adelina Cicone Battochio
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

Sra. Secretária,
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

10/08/09

IV
Inácio Veiga
Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP-22

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

10/08/09

Angela Bordin Andreoni
ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO LEGISLATIVO DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 11/08/09 14:00 hs
POR Isis D. Rodrigues
SAÍDA: _____
AS: _____ h ASS.: _____

Sr(a) ISIS
Efetuar Pesquisa.
SP. 11/08/09 1200 9

Marcella Falbo Giacaglia
Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Legislativa Supervisora
Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia
OAB/SP nº 111.393

Isis D. Rodrigues
Isis D. Rodrigues
Técnica de Apoio Legislativo
R. 10207

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Seguem em anexo o(s) documento(s) de	
fls. <u>04</u>	<u>16/08/09</u>

Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RE. 11.207

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PROCURADORIA****SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA****PL 475/09**

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

- Lei nº 13.564, de 24 de abril de 2003, que dispõe sobre a aprovação de parcelamento de solo, edificação ou instalação de equipamentos em terrenos contaminados ou suspeitos de contaminação por materiais nocivos ao meio ambiente e à saúde pública.
- Projeto de lei nº 474/09, que obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de hospitais públicos e privados.
- Projeto de lei nº 368/09, que obriga a realização de investigação confirmatória no solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de estabelecimentos de ensino públicos e privados.
- Projeto de lei nº 210/09, que dispõe sobre a proibição de transferência imobiliária, a título gratuito ou oneroso, sem prévia expedição de laudo técnico que ateste a salubridade do solo objeto da transação de imóvel contaminado ou já utilizado para a prática ou exercício de atividades industriais e econômicas irregulares, ilegais ou inadequadas ao meio ambiente;
- Projeto de lei nº 339/09, que obriga o Poder Executivo a publicar na imprensa oficial e disponibilizar no site oficial da Prefeitura, Relatório das áreas contaminadas do Município de São Paulo.
- Projeto de lei nº 446/09, que determina que a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental, promova a integração do registro público predial na esfera da tutela ambiental.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, nos termos do despacho do Sr. Presidente de fls. 01.

Acompanha esta informação cópia dos documentos mencionados.

São Paulo, 16 de agosto de 2009.

Marcella Falbo Giacaglia

Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

**PESQUISA EM BASE DE DADOS**

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO - SGP.3

Folha
Proc. Nº 475109
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

≡ SUA SELEÇÃO

>> ENVIAR RESULTADO

🔍 NOVA PESQUISA

⚙️ CONFIG

⏮️ FIM DA PAGINA

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 13564

Referências encontradas : 1 [refinar]

Mostrando: 1 .. 1 no formato [Resumido]

página 1 de 1

1 / 1

legis



seleciona



para imprimir

Título: LEI Nº 13.564 24/04/2003 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a aprovação de parcelamento do solo, edificação de instalação de equipamentos em terrenos contaminados ou suspeitos de contaminação por materiais nocivos ao meio ambiente e a saúde pública, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 492/2001 (ver documento)

Autor(es): Domingos Dissei

página 1 de 1

≡ SUA SELEÇÃO

⏮️ INICIO DA PAGINA

Refinar a pesquisa

Base de dados : legis

Formulário livre

Pesquisar por : Formulário avançado

Entre uma ou mais palavras

lei 13564

Todas as palavras **(AND)**Qualquer palavra **(OR)**

⚙️ CONFIG

🔍 PESQUISAR

Folha 08
Proc. Nº 593.107
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 13.564, DE 24 DE ABRIL DE 2003
(Projeto de Lei nº 492/01, do Vereador Domingos Dissei - PFL)

Dispõe sobre a aprovação de parcelamento de solo, edificação ou instalação de equipamentos em terrenos contaminados ou suspeitos de contaminação por materiais nocivos ao meio ambiente e à saúde pública, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, 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 9 de abril de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - A aprovação de qualquer projeto de parcelamento de solo, edificação ou instalação de equipamento em terrenos considerados contaminados ou suspeitos de contaminação por materiais nocivos ao meio ambiente e à saúde pública, ou cuja presença possa constituir-se em risco de uso do imóvel, por qualquer usuário, ficará condicionada à apresentação de Laudo Técnico de Avaliação de Risco que comprove a existência de condições ambientais aceitáveis para o uso pretendido no imóvel.

§ 1º - A análise e deliberação do Laudo Técnico referido neste artigo, bem como do projeto de recuperação ambiental da área afetada, ficarão a cargo do órgão municipal competente.

§ 2º - Para a reabilitação das áreas afetadas poderão ser estabelecidas, pela Prefeitura, regras urbanísticas específicas com a finalidade exclusiva de resguardar a saúde pública e a qualidade ambiental.

Art. 2º - Para os fins do disposto no artigo 1º desta lei considerar-se-á suspeito de contaminação ou passível de risco de uso um imóvel que tenha, em qualquer tempo, abrigado, dentre outras, qualquer das seguintes atividades:

- I - aterro sanitário;
- II - depósito de materiais radioativos;
- III - áreas de manuseio de produtos químicos;
- IV - depósito de material proveniente de indústria química;
- V - cemitérios;
- VI - minerações;
- VII - hospitais; e
- VIII - postos de abastecimento de combustíveis.

Art. 3º - A Prefeitura poderá a qualquer tempo e julgando necessário, solicitar as mesmas providências estabelecidas nesta lei, aos responsáveis por imóveis, edificados ou não, mesmo que não haja pedido de aprovação de projetos de parcelamento de solo ou de edificação em curso.

Art. 4º - O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar de sua publicação.

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

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de abril de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário Municipal das Subprefeituras

LUIZ PAULO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano

ADRIANO DIOGO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de abril de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

PROJETO DE LEI 01-0474/2009 do Vereador Paulo Frange (PTB)

"Obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de hospitais públicos e privados.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º. Esta lei obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de hospitais públicos e privados, nos terrenos onde o uso e a ocupação do solo tenha ocorrido anteriormente por empresas consideradas potencialmente contaminantes.

Art. 2º. A investigação confirmatória do solo e subsolo se dará conforme legislação pertinente.

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

SALA DAS SESSÕES, 23 de julho de 2009. Às Comissões competentes."

Folha 08 fls. 9
Proc. Nº 475/09
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PROJETO DE LEI 01-0368/2009 do Vereador Paulo Frange (PTB)

"Obriga a realização de investigação confirmatória no solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de estabelecimentos de ensino públicos e privados.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º. Esta lei obriga a realização de investigação confirmatória no solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de estabelecimentos de ensino públicos e privados, nos terrenos onde o uso e a ocupação do solo tenha ocorrido anteriormente por empresas consideradas potencialmente contaminantes.

Art. 2º. A investigação confirmatória do solo e subsolo se dará conforme legislação pertinente.

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

SALA DAS SESSÕES, 27 de maio de 2009. Às Comissões competentes.

PROJETO DE LEI 01-0210/2009 do Vereador Penna (PV)

"Dispõe sobre a proibição, na cidade de São Paulo, de transferência imobiliária, a título gratuito ou oneroso, sem prévia expedição de laudo técnico que ateste a salubridade do solo objeto da transação de imóvel contaminado ou já utilizado para a prática ou exercício de atividades industriais e econômicas irregulares, ilegais ou inadequadas ao meio ambiente, e dá outras providências.

Art. 1º - Fica proibida a transferência imobiliária, a título gratuito ou oneroso, sem prévia expedição de laudo técnico firmado por representante da CETESB e/ou órgão da administração pública municipal criado especificamente para referida finalidade, e que ateste a salubridade da área objeto da transação de imóvel contaminado ou já utilizado para a prática ou exercício de atividades industriais e econômicas irregulares, ilegais ou inadequadas ao meio ambiente para a respectiva utilização declarada pelo adquirente.

Art. 2º - Ficam obrigados, no município de São Paulo, todos os vendedores de áreas, construídas ou não, já utilizadas para atividades relacionadas à manipulação de elementos e/ou substâncias orgânicas e/ou inorgânicas, que caracterizem referida área como contaminada, a informar aos compradores da referida situação, bem como, apresentar o laudo mencionado no caput do artigo 1º, com o objetivo de declarar sobre as condições ambientais do solo e águas subterrâneas locais.

Parágrafo 1º - Estão incluídos na previsão do caput do artigo 1º, os imóveis lindeiros que estejam localizados no raio de 31 (trinta e um) quilômetros da área confirmadamente contaminada.

Parágrafo 2º - A não apresentação do referido laudo impedirá a lavratura de possíveis escrituras, e respectivas inscrições nos Registros de Imóveis competentes da Capital.

Art. 3º - Não será expedido qualquer Alvará de Construção, Autorização Precária e Licença de Funcionamento de empreendimento, em áreas contaminadas ou sem laudos que atestem seu bom estado de utilização ambiental.

Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará esta lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 01 º de abril de 2009. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 27/05/2009, PÁG. 89

No Diário Oficial da Cidade de São Paulo de 22 de maio de 2009, pág. 140, 3ª coluna leia-se como segue e não como constou:

PROJETO DE LEI 01-0339/2009 do Vereador Ítalo Cardoso (PT)

“Obriga o Poder Executivo Municipal a publicar na Imprensa Oficial e disponibilizar no site Oficial da Prefeitura, Relatório das Áreas Contaminadas do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - O Poder Executivo Municipal deverá publicar na Imprensa Oficial e disponibilizar no site Oficial da Prefeitura, Relatório das Áreas Contaminadas do Município de São Paulo.

Parágrafo único - Constatada a existência de nova área contaminada, o Poder Executivo Municipal deverá incluí-la no site Oficial e deverá remeter a Câmara Municipal, relatório circunstanciado.

Art. 2º - O relatório das áreas contaminadas deverá conter:

- I - endereço circunstanciado da área contaminada e seus limites;
- II - grupos de contaminantes encontrados na área com respectiva quantidade;
- III - procedimentos e medidas de intervenção adotados para remediação;
- IV - classificação da área contaminada segundo as seguintes classes:
 - a) contaminada sob investigação
 - b) contaminada;
 - c) em processo de monitoramento para reabilitação;
 - d) reabilitada.

Art. 3º - O relatório enviado deverá ser disponibilizado no site oficial da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 4º - Esta Lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 5º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 05 de maio de 2009. Às Comissões competentes.

PROJETO DE LEI 01-0446/2009 do Vereador Paulo Frange (PTB)

"Determina que a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental promova a integração do registro público predial na esfera da tutela ambiental.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º. Esta lei determina que a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental proceda à publicidade registral comprovadamente contaminadas por substâncias tóxicas e perigosas, sob sua responsabilidade, por meio de averbação enunciativa de "declaração" ou "termo", conforme artigo 246 da Lei de Registros Públicos.

Parágrafo Único: Considera-se área contaminada toda área onde há contaminação comprovada do solo e/ou subsolo por substâncias perigosas, capaz de causar danos à saúde humana ou a outros bens a proteger.

Art. 2º. A publicidade registral que se refere o artigo 1º desta lei se efetivará tão logo seja emitido pelo Departamento de Controle de Qualidade Ambiental laudo conclusivo de comprovada contaminação.

Art. 3º. A averbação descrita no artigo 1º desta lei se dará conforme legislação pertinente.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.

SALA DAS SESSÕES, 9 de junho de 2009. Às Comissões competentes.

RECEBIDO
 Comissão de Constituição e Justiça
 Em 24/8/09 às 16:30
 RF 11/20

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

JOSE OLIMPIO

Para Relatar.

Sessão da Comissão de Constituição e Justiça e
 Legislação Participativa.

Em 01/09/09

Presidente

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

RECEBIDO NA PRESIDÊNCIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
 EM 04/09/09 ÀS 15:05h
 POR J.A.
 SAÍDA 29/09 ÀS 17:30h

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 Segue em anexo a(s) cópia(s) do(s) documento(s) rubricado(s)
 sob nº 12a15 e folha de informação nº
 em 21/10/09

SOLANGE RAMOS DOS SANTOS
 R.F. 10301
 Secretária



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01217/2009

Folha nº 12 do proc.
nº 01-475 de 2009
Selange Raimundo dos Santos
RF 10.501

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0475/09.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Paulo Frange que visa tornar obrigatória a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em áreas de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social, nos terrenos onde o uso e a ocupação do solo tenha ocorrido anteriormente por empresas consideradas potencialmente contaminantes.

O projeto pode prosseguir em tramitação, haja vista que elaborado no exercício regular da competência legislativa desta Casa, consoante se depreende do artigo 30, I e II, da Constituição Federal e dos artigos 13, I e II e 37, *caput* da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, de acordo com o texto proposto, pretende-se tornar obrigatória a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo como requisito para a expedição de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em áreas de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social.

A propositura, insere-se, assim, no âmbito das posturas municipais edilícias, revestindo-se também do caráter de norma de proteção ambiental, matérias para as quais o Município detém competência legislativa, consoante será explicitado ao longo do presente parecer.

Com efeito, a edição de normas que regulem as edificações e reformas, estabelecendo requisitos mínimos a serem observados em razão de fatores como a proteção do meio ambiente, a segurança, a saúde e o conforto da população, é indiscutivelmente atribuição primária do Município, posto que a ele a Constituição Federal atribuiu a competência para legislar sobre assuntos de interesse local (art. 30, I), para promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano e para executar a política de desenvolvimento urbano (art. 182).

O Estatuto da Cidade (Lei federal nº 10.247/2001), por sua vez, ao regulamentar o referido art. 182 da Constituição Federal, estabeleceu como diretrizes da política urbana:

“Art. 2º. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: ...

V – ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar: ...

g) a poluição e a degradação ambiental; ...

XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, ...;

Assim, a propositura denota típica manifestação do poder de polícia do Município, mais precisamente na modalidade de polícia das construções, sendo que através da expedição de alvarás, a Administração exerce tal poder, visando preservar o interesse público.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 13 do proc.
nº 01-475 de 2009
Solange Rainold dos Santos
RF. 12/201

Oportunas, neste ponto, as lições de Hely Lopes Meirelles (In "Direito Municipal Brasileiro", 16ª edição, Malheiros Editores, 2008, p. 488/489 e 495/496):

"Atuando a polícia administrativa de maneira preferentemente preventiva, ela age através de ordens e proibições, mas e sobretudo, por meio de normas limitadoras e condicionadoras da conduta daqueles que utilizam bens ou exercem atividades que possam afetar a coletividade, estabelecendo as denominadas limitações administrativas. Para tanto, o Poder Público edita leis e os órgãos executivos expedem regulamentos e instruções fixando as condições e requisitos para o uso da propriedade e o exercício das atividades que devam ser policiadas, e, após as verificações necessárias, é outorgado o respectivo alvará de licença ou de autorização...."

A polícia das construções efetiva-se pelo controle técnico funcional da edificação particular, tendo em vista as exigências de segurança, higiene e funcionalidade da obra segundo sua destinação e o ordenamento urbanístico da cidade, expresso nas normas de zoneamento, uso e ocupação do solo urbano. ...

O regulamento das construções urbanas – ou seja, o Código de Obras e normas complementares – deverá estabelecer minuciosamente os requisitos de cada modalidade de construção (residencial, comercial, industrial, etc.), objetivando a segurança, a higiene, a funcionalidade e a estética da obra, em harmonia com a planificação e o zoneamento da cidade."

Explicitada a competência legislativa desta Casa no tocante à edição de normas edilícias, convém, agora, tecer algumas ponderações acerca da competência para legislar sobre matéria ambiental.

Pois bem, a preservação do meio ambiente representa uma das maiores preocupações da atualidade, em especial na Cidade de São Paulo que é considerada uma das mais poluídas do planeta, sendo que a questão da utilização indiscriminada de áreas contaminadas além de agravar o problema da degradação ambiental propicia o surgimento de problemas de saúde na população.

A manutenção de um meio ambiente saudável e equilibrado, além de se tratar de assunto que, por óbvio, é de total interesse da humanidade, uma vez que é imperiosa à sobrevivência humana e à sadia qualidade de vida, foi alçada à categoria de princípio constitucional impositivo, tendo o Poder Público em todas as suas esferas - Federal, Estadual e Municipal (artigos 225 e 23, inciso VI, CF) - o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Novamente se mostram oportunas as lições de Hely Lopes Meirelles em sua clássica obra "Direito Municipal Brasileiro" (Malheiros Editores, 16ª edição, 2008):

"No tocante à proteção ambiental a ação do Município limita-se espacialmente ao seu território, mas materialmente estende-se a tudo quanto possa afetar seus habitantes e particularmente a população urbana. Para tanto, sua atuação nesse



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 14 do proc.
nº 01-475 de 10/09
Cidrange Reinaldo Santos
RE. 10.801

campo deve promover a proteção ambiental nos seus três aspectos fundamentais: controle da poluição, preservação dos recursos naturais restauração dos elementos destruídos.” (grifamos)

Atenta a tal panorama, a Lei Orgânica do Município de São Paulo também prevê o poder-dever do Município de zelar pelo meio ambiente:

“Art. 7º É dever do Poder Municipal, em cooperação com a União, o Estado e com outros Municípios, assegurar a todos o exercício dos direitos individuais, coletivos, difusos e sociais estabelecidos pela Constituição da República e pela Constituição Estadual, e daqueles inerentes às condições de vida na cidade, inseridos nas competências municipais específicas, em especial no que respeita a:

I – meio ambiente humanizado, sadio e ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, para as presentes e futuras gerações;”

Note-se que no art. 183 e § 3º da Lei Maior Local, evidencia-se o cuidado que o Poder Público deve ter no tocante à expedição de licenças para o exercício de atividades no âmbito do Município:

“Art. 183 – As pessoas jurídicas, públicas ou privadas, e as pessoas físicas são responsáveis, perante o Município, pelos danos causados ao meio ambiente, devendo o causador do dano promover a recuperação plena do meio ambiente degradado, sem prejuízo das demais responsabilidades decorrentes. ...

§ 3º - As medidas mitigadoras dos impactos negativos, temporários ou permanentes, aprovadas ou exigidas pelos órgãos competentes, serão relacionadas na licença municipal, sendo que a sua implementação, sem prejuízo de outras sanções, implicará na suspensão da atividade ou obra.”

A preocupação quanto a um controle preventivo das interferências humanas no meio ambiente revela-se constante na doutrina, consoante demonstra o segmento abaixo reproduzido a guisa de ilustração:

“No entanto, a intervenção da autoridade administrativa não deve se limitar somente aos casos em que as ações não se encontram em conformidade com as regras jurídicas aplicáveis, necessárias à disciplina requerida pela vida em sociedade.

Especificamente com referência às atividades que envolvem o meio ambiente, a ação administrativa deve se orientar mais no sentido preventivo do que no punitivo porque o eventual prejuízo que venha a ser causado é em muitos casos irreparável.

A proteção ao meio ambiente visando assegurar sua integridade para as gerações futuras requer muito mais ações preventivas do que repressivas. Assim sendo, é necessário que a legislação se oriente cada vez mais no



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 15 do proc.
nº 01-475 de 2009
Solange Regina dos Santos
RE 10201

sentido de conter disposições que visem evitar a ocorrência do dano ambiental. (In artigo intitulado "A importância do caráter preventivo da legislação ambiental: um exemplo prático de direito comparado", de autoria de Ana Cláudia Ferreira Pastore, 1998, grifos nossos)

Resta claro, em vista do exposto, que o projeto de lei apresentado encontra-se apto à tramitação, tanto em seu aspecto formal quanto material, estando em perfeita harmonia com os dispositivos da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

Não obstante o acima exposto, ressalve-se que, por certo, incumbe a Comissão de Mérito a análise das questões técnicas e da conveniência e oportunidade da pretensão.

O projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara para sua aprovação, nos termos do art. 40, § 3º, II da Lei Orgânica do Município.

Destaque-se, ainda, que é necessária a realização de, ao menos, duas audiências públicas, nos termos do art. 41, VII e VIII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, somos pela **CONSTITUCIONALIDADE e LEGALIDADE** do projeto.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 21/10/09

(Handwritten signatures and names):
 Carlos Calmon
 Carlos Tadeu
 Natalini
 Agnaldo Furtado
 Carlos Antonio
 Carlos
 Carlos
 Carlos

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 23/10/09

Pág. 174 Col. 32

Conferido [assinatura]
SOLANGE MIRANDA DOS SANTOS
R.F. 10801
Secretária

À Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.
Em 23/10/09

SOLANGE MIRANDA DOS SANTOS
R.F. 10801
Secretária

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 16.....e folha de informação
sob nº 17..... 28/02/2013
[assinatura]

Recebido na Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.
São Paulo, 23/10/09 às 17h
[assinatura]

Ellete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária da Comissão
RF - 100465

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Para [assinatura]

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

123491

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Processo encerrado com 15 folhas.

Arquivado em 07/01/13

Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
São Paulo, 02/01/2013
Nome Leonardo Amaral Padrazzoli
RF. 11372 SGP-12

Segue [assinatura] juntado nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha
nº [assinatura]

Em [assinatura]



Folha nº 16 do Processo
nº 01-475 de 2009

fls. 19

Ellete L.S.
Ellete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

DEFERIDO

06 FEV 2013

PRESIDENTE

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 00036/2013

Requeiro na qualidade de Líder do Partido Trabalhista Brasileiro – PTB, com fundamento no artigo 275 § 2º do Regimento Interno, o desarquivamento de todos os Projetos de Lei de minha autoria, conforme abaixo:

PL 429 1997	PL 317 2002	PL 799 2005	PL 476 2009	PL 512 2011
PL 501 1997	PL 366 2002	PL 204 2006	PL 516 2009	PL 572 2011
PL 976 1997	PL 484 2002	PL 405 2006	PL 517 2009	PL 586 2011
PL 1008 1997	PL 603 2002	PL 545 2006	PL 577 2009	PL 596 2011
PL 98 1998	PL 652 2002	PL 580 2006	PL 737 2009	PL 597 2011
PL 103 1998	PL 667 2002	PL 678 2006	PL 24 2010	PL 600 2011
PL 224 1998	PL 713 2002	PL 703 2006	PL 108 2010	PL 605 2011
PL 225 1998	PL 170 2003	PL 704 2006	PL 384 2010	PL 609 2011
PL 371 1998	PL 171 2003	PL 803 2007	PL 439 2010	PL 619 2011
PL 372 1998	PL 172 2003	PL 356 2008	PL 557 2010	PL 102 2012
PL 374 1998	PL 206 2003	PL 357 2008	PL 558 2010	PL 122 2012
PL 375 1998	PL 207 2003	PL 358 2008	PL 574 2010	PL 123 2012
PL 410 1998	PL 214 2003	PL 359 2008	PL 1 2011	PL 220 2012
PL 433 1998	PL 236 2003	PL 420 2008	PL 2 2011	PL 272 2012
PL 539 1998	PL 237 2003	PL 421 2008	PL 3 2011	PL 421 2012
PL 465 1999	PL 239 2003	PL 650 2008	PL 4 2011	PL 508 2012
PL 466 1999	PL 290 2003	PL 25 2009	PL 5 2011	PLO 19 2001
PL 480 1999	PL 318 2003	PL 81 2009	PL 6 2011	PLO 4 2003
PL 175 2000	PL 319 2003	PL 159 2009	PL 7 2011	PLO 1 2011
PL 332 2000	PL 365 2003	PL 219 2009	PL 27 2011	PR 68 2001
PL 84 2001	PL 415 2003	PL 328 2009	PL 69 2011	PR 18 2002
PL 316 2001	PL 416 2003	PL 368 2009	PL 97 2011	PR 19 2002
PL 317 2001	PL 465 2003	PL 397 2009	PL 150 2011	PR 18 2005
PL 390 2001	PL 519 2003	PL 445 2009	PL 383 2011	PR 36 2005
PL 5 2002	PL 209 2004	PL 446 2009	PL 384 2011	PR 17 2006
PL 204 2002	PL 106 2005	PL 447 2009	PL 385 2011	PR 21 2006
PL 287 2002	PL 121 2005	PL 474 2009	PL 393 2011	PR 7 2007
PL 304 2002	PL 769 2005	PL 475 2009	PL 394 2011	PR 14 2007
PR 17 2011	PR 11 2012	PR 9 2010		

Sala das Sessões, 05 de Fevereiro de 2013.

(Assinatura)

PAULO FRANGE
vereador
Líder do PTB na CMSP

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
07 FEV 2013
SPG.42

CMSP - SGP-22 - 05/02/2013 - 18:48 - 003248 - 1/1

Matéria PL 475/2009. DANILO MIRANDA DOS SANTOS



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 14

do processo nº 01-475 de 20 09 28, 02, 2013 (a) Eliete L S

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

À SGP.33

Sra. Supervisora,

Encaminho o presente requerimento para o desarquivamento da propositura indicada no RDS 13-0036/2013.

28/02/2013

SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
Supervisora da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-0036/2013, segue o presente expediente para volta à tramitação.

28/02/2013

ADRIANA DE FRANÇA SILVA
Supervisora da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

RECEBIDO EM SGP-22

06/03/13

Adelina Cicone
Assistente Contar
Registro 100.406

475

Comissão de:
Política Urbana
 15/04/2013
 [Assinatura]
 [Rubrica]

Recebido na Comissão de Política Urbana,
 Metropolitana e Meio Ambiente.
 São Paulo, 15/04/2013 às 15:18 h

Renê Lúcio de Oliveira Sousa
 Presidente da Comissão

Às Nobres Vereadoras / À Nobre Vereador
Nabil Bouduki
 Para relatar:
 Carta da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.
 Em 17/04/2013
 [Assinatura]
 Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

Sugere-se juntada neste data documental(s)
 o papel de informação rubricado 1 sob folha
 nº 18 a 30 //

Em 10/06/2013

Arro Lar [Assinatura]
 Arro Lar [Assinatura]
 RF. 102.223

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão**AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE****PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO****TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA**
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 29 DE MAIO DE 2013**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da oitava audiência pública do ano de 2013.

Esta audiência pública está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, *link* Auditórios On-Line.

Informo também que esta audiência pública vem sendo publicada no Diário Oficial do Município de São Paulo diariamente, desde o dia 24 de maio de 2013.

O primeiro item da pauta desta reunião é o PL 80/95, do Vereador Wadih Mutran: “Obriga o Poder Executivo a conceder desconto de 1% do IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano para cada metro quadrado de jardim que for construído pelos proprietários de imóveis localizados no Município de São Paulo”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública sobre o PL 80/95.

PL 475/09, do Vereador Paulo Frange: “Obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de Habitações de Interesse Social em área de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública sobre o PL 475/09.

PL 516/09, do Vereador Paulo Frange: “Visa a implantar Programa Municipal Hospitalar de Responsabilidade Ambiental, determinando a instituição do Selo Verde Saúde”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 516/09.

PL 524/11, do Vereador Francisco Chagas: “Dispõe sobre a inclusão, na tabela de composição de custos, dos preços de equipamentos para praças e parques utilizados na área de lazer, elaborados a partir de material reciclado”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 524/11.

PL 17/13, do Vereador Ari Friedenbach: “Autoriza o Poder Executivo a promover, anualmente, a campanha de conscientização para a vacinação de cães contra a doença Cinomose, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 17/13.

Inversão de pauta: o PL 57/13 passa a constar no lugar do PL 54/13, que vai para o final da pauta.

PL 57/13, do Vereador Jean Madeira: “Dispõe sobre a implantação da Coleta Seletiva de Óleo Vegetal Usado, nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do Município de São Paulo, e dá outras providências.”

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 57/13.

PL 101/13, do Vereador Eduardo Tuma: “Institui o Alvará de Funcionamento Condicionado para igrejas, templos e locais de cultos religiosos, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 101/13.

PL 103/13, do Vereador Ricardo Nunes: “Altera a redação do ‘caput’ do art. 9º da Lei no 15.499, de 7 de dezembro de 2011, para estender o prazo de

requerimento do Auto de Licença de Funcionamento Condicionado, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 103/13.

Para os próximos itens da pauta será realizada a segunda audiência pública.

PL 239/12, do Vereador David Soares: “Dispõe sobre a acessibilidade nos elevadores dos edifícios da cidade de São Paulo, e fixa outras providências.”

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 239/12.

PL 306/12, do Vereador Celso Jatene: “Dispõe sobre a apresentação de Relatório de Impacto Demográfico - RID à Secretaria de Segurança Pública, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 306/12.

PL 375/2012, do Vereador Aurélio Miguel. Dispõe sobre implantação de creches municipais dentro da área dos clubes da comunidade – CDC e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 399/2012, do Vereador Adilson Amadeu. Dispõe sobre a concessão de alvará de funcionamento diferenciado e edificações destinadas ao culto religioso na cidade de São Paulo, e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 519/2012, do Vereador David Soares. Institui o serviço de hotel veterinário público municipal para animais e fixa outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 58/2013, do Vereador Paulo Frange. Altera a redação da Seção 14.1.2.2 do Capítulo XIV do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 124/2013, do Vereador Laércio Benko. Dispõe sobre o descarte adequado na rede coletora de esgoto de glutaraldeído no município de São Paulo, e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 203/2013, do Vereador Aurélio Miguel. Altera o item 9.4.5 da Lei nº 11.228 de 25 de junho de 1992, na redação dada pela Lei nº 15.095 de 4 de janeiro de 2010. (Pausa) Não há oradores inscritos.

PL 54/2013, do Vereador Ricardo Nunes, do PMDB. Dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário STPHSP, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo, e dá outras providências. (Pausa) O nobre Vereador Ricardo Nunes está presente e fará a defesa do projeto.

O SR. RICARDO NUNES – Bom dia, Sr. Presidente e Srs. Vereadores membros da Comissão. Está presente o Professor Alexandre Delijaicov, da FAU USP, que tem uma proposta fantástica sobre o projeto hidroviário do Estado de São Paulo, que tem tudo a ver com este nosso projeto hidroviário de transporte da cidade de São Paulo. Assim, a equipe do professor Alexandre poderá contribuir conosco.

Farei um breve resumo do projeto e passarei a palavra aos técnicos da Secretaria de Transportes, presentes.

Temos algumas questões na Cidade que eu diria, se não problemáticas, mais que isso, catastróficas: trânsito e transporte coletivo. Apesar de o Governo do Estado estar se esforçando bastante para aumentar o transporte sobre trilhos – várias linhas do metrô estão sendo anunciadas -, temos hoje uma quantidade de usuários acima do limite comportado pelo sistema.

Em relação ao sistema de transporte sobre rodas, os ônibus, percebemos que os passageiros têm sofrido bastante por conta do número muito pequeno de ônibus em relação à demanda. Fora isso, há também a questão do trânsito.

Pensando nessas questões todas e verificando o mapa da cidade de São Paulo, com essas duas grandes represas, Billings e Guarapiranga, além dos rios Pinheiros e Tietê; e levando em conta outras experiências que existem no mundo, com a utilização do transporte hidroviário, nós imaginamos esse projeto, que já foi votado em primeiro, passou por todas as Comissões da Casa. Agora, precisamos de duas audiências públicas para cumprir o Regimento para depois ir à segunda votação e, se Deus quiser, ser sancionado e implantado.

Existe um fato importante que gostaria de levantar com relação à quantidade de moradores nas margens das Represas Billings e Guarapiranga. Na margem direita da Billings, fica a Pedreira, uma região de uma densidade populacional muito alta e de pessoas de baixa renda que também usam muito o transporte coletivo e que, para se deslocarem, precisam transitar pela Alvarenga, que é uma das avenidas de maior trânsito da cidade de São Paulo.

Na margem esquerda da Billings, há o Grajaú, o Cantinho do Céu, o Gaivotas, o Cocaia, regiões conhecidas por todo mundo, que também poderia utilizar esse sistema de transporte. Hoje, tem de usar o sistema de ônibus, saindo pela Av. Belmira Marin e, depois, Av. Senador Teotônio Vilela. Todos sabem que a Av. Belmira Marin é uma das piores avenidas em termos de trânsito da cidade de São Paulo.

Considerando a Represa Guarapiranga, na margem direita há o Capão Redondo, Jardim Capela, Kagohara, Jardim dos Reis. Essa é uma região muito adensada, onde as pessoas sofrem bastante. A represa passa por esses bairros e as pessoas, para poderem transitar, têm de andar pela Estrada do M'Boi Mirim e Av. Guarapiranga, que todos sabem o caos que é. Essas três grandes artérias entupidas, que quase estão causando infarto, levam às pontes, onde o trânsito é pior ainda. Estamos, basicamente, ilhados. É questão de se pensar em alguma alternativa para isso.

Infelizmente, esse Governo – ao qual faço parte da Base de apoio – tem focado muito na questão do transporte sobre rodas. É uma decisão de Governo que, em meu ponto de vista, é equivocada. Mas, pretendemos, com uma singela colaboração, tentar dar alguma alternativa, como instituir o sistema de transporte hidroviário. Tenho muita convicção disso, até porque moro naquela região do Fundão, conheço bem cada bairro e sofro com o trânsito da Alvarenga, da Belmira Marin, da Teotônio Vilela e da M'Boi Mirim. Sofro como todos aqui. O Vereador Andrea Matarazzo esteve muito por lá, o Vereador José Police Neto também conhece, o Vereador Nelo Rodolfo e todos vocês.

Há também a questão do rio Pinheiros e do rio Tietê. Se conseguirmos implantar o que está posto neste projeto - esse sonho -, serei o cara mais feliz do mundo e já terá sido válido meu mandato. Além do projeto de usarmos as represas, poderíamos fazer *upgrade* nisso. É fazer com que o transporte pelas represas consiga acessar o rio Pinheiros. Isso faria com que todos aqueles usuários se interligassem à CPTM, que está na margem do rio Pinheiros e, conseqüentemente, interligar à estação do metrô.

Como viabilizar essa possibilidade? Fomos procurando, olhando como funciona aqui e ali e, na verdade, avaliando como funciona no mundo, como na Inglaterra, no Japão e em outros Países. Existe um sistema chamado *hovercraft*, que é

um anfíbio, ou seja, ele possibilitaria a navegação pelas represas; poderia passar por uma parte de terra, entre a represa e o rio e acessar o rio para levar os passageiros até a estação do metrô. Seria um sonho maravilhoso. Esse sistema de *hovercraft* transporta 200 pessoas e, em dezembro, foi implantado em Manaus.

Já temos ele com a tecnologia brasileira. Imagino que o custo seja bem menor, apesar de que o projeto não, necessariamente, tenha de haver investimento da Prefeitura. Grande investimento pode ser operado pela iniciativa privada.

Tenho impressão que vamos dar uma grande colaboração para a Cidade, até porque se pegarmos os próprios dados da SPTrans, nos últimos dez anos tivemos um aumento de 1,5 milhão de passageiros para quase 3 milhões – dobrou. E ao mesmo ponto que o número da frota de ônibus, nesse mesmo período, se manteve a mesma, não teve alteração.

Temos visto, inclusive agora, uma grane discussão para aumentar o número de passageiros por ônibus. Já sabemos que as pessoas não conseguem andar.

Enfim, aqui acho que é chover no molhado falar de todos os problemas que existem na questão da mobilidade, na questão do trânsito e do transporte coletivo na Cidade.

Outra questão que queria colocar é a questão ambiental. Esse projeto, se implantado, e temos aqui uma justificativa técnica bastante interessante, contribuirá muito com a questão ambiental. Por quê? Esse sistema de transporte hidroviário vai, comparativamente ao número de passageiros e ao transporte sobre rodas, ele tem, no mínimo, 1/3 de economia de combustível. Então, já é algo bastante relevante.

Outro aspecto que levantamos, é a questão de estar fazendo uso das represas e dos rios. É como se você tivesse um terreno baldio, o mato cresce. Quando você usa, você cuida.

Então, a partir do momento que fizemos uso das represas e dos rios, com certeza, daremos uma grande contribuição para os paulistanos na cultura para cuidar daquilo que temos.

Outra questão, não que o sistema que estamos propondo, o PL, seja necessariamente com o *hovercraft*. Por que temos falado muito dele? O Professor Alexandre me comentou, em uma visita que fiz à FAUSP, que um dos problemas de uso da navegação das represas e dos rios, é com relação às embarcações que têm a hélice. Elas fazem ondas e essas ondas acabam gerando um desbarrancamento das margens das represas e dos rios. E esse sistema de *hovercraft*, como ele não tem hélice, é um sistema de propulsão de ar, e não gera essas ondas. Então, seria algo positivo.

Uma outra questão é com relação aos rios. Sabemos que existe um pouco de poluição, e o sistema de *hovercraft* vai, basicamente, no nível da água. Ele necessita de 10 cm de água para poder navegar. Então, não teria nenhum impedimento com relação a já fazer uso da represa e dos rios com o sistema *hovercraft* sem ter que, necessariamente, fazer nada de despoluição.

Aí temos alguns estudos para frente, que o uso dele ajudará na oxigenação da água, mas isso é algo mais para frente.

Lembrando que o PL 54 cria um sistema de transporte hidroviário, não necessariamente tenha de ser o sistema de *hovercraft*. Estamos colocando ele como uma das opções por conta dessas questões.

Então vou passar para o Professor... Presidente, eu conclui, se depois o senhor puder permitir, só mostrar um vídeo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Hudson Paiva de Castro, Administrador de Projetos do SPTrans.

Por favor, antes podemos assistir o vídeo.

- Apresentação de vídeo.

O SR. RICARDO NUNES – Esse vídeo é mais para mostrar que ele pode ser um equipamento de transporte de cargas. O professor Alexandre trabalhou bastante e também para mostrar que não requer um investimento de fazer um terminal, é muito simples. Falta só aquele cortinho, mas tudo bem. Já deu para perceber...aí já foi no aeroporto, já deixou as pessoas, por terra ele pega, acessa a água e vai embora.

Mostrei esse projeto para o Prefeito Fernando Haddad, ele gostou bastante e disse que vai sancionar, mostrei para o Secretário de Transportes que disse que ia contratar um estudo técnico. Tem as fotos aí, eu tive mesmo, é verdade, está aí o Secretário e o Prefeito, eu mostrando o projeto junto com o Prefeito, S.Exa. está sorrindo, como podem ver. Por que estou fazendo isso? Por que esse projeto já teve três cópias, então, já teve um projeto aqui na Casa que cria o transporte na Guarapiranga, outro na Billings, e outro que criava o transporte fluvial. Temos Vereadores que são iluminados pela...então, se estão copiando é porque o projeto é bom, mas é uma brincadeira, fiz até uma homenagem a nós aqui.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Ricson da SPTrans.

O SR. RICSON DE CASTRO – Bom dia. Sou administrador de projetos da SPTrans e a intenção é de fazer alguns comentários sobre o projeto de lei que está em pauta no momento. Gostaria, primeiramente, de elogiar o Vereador porque essa é a iniciativa de trabalhar as nossas águas que são tão presentes na Cidade inteira. Nos últimos meses temos desenvolvido essa questão do transporte hidroviário, mas a questão é usar esse elemento precioso que temos em torno de nós que é a represa Billings para ajudar as pessoas a se deslocarem na Cidade. Estamos no momento desenvolvendo um projeto de uma conexão por barco de passageiros, ali no Jardim Orion, Interlagos e Pedreira, na barragem da represa Billings.

Nesse sentido já contatamos a EMAI, que é a empresa estadual responsável pelas águas da Cidade, e eles não tem nada a opor, nenhuma objeção nessa parte para que possamos operar o transporte aquático em São Paulo e, inclusive, colocamos para eles da intenção do nosso Secretário de absorver a travessia do Bororé, que é uma travessia que foi operada há 80 anos, desde que a represa de Guarapiranga foi cheia e havia a obrigação do estado de manter essa conexão. Como é uma conexão municipal, nós militamos que seria razoável que a cidade assumisse esse serviço.

Em relação ao projeto de lei, temos duas observações a fazer. A primeira é em relação à questão da tecnologia. Vimos essa questão do transporte hidroviário de forma tão ampla e diversificada que achamos que fixar uma tecnologia, como foi colocado no projeto com tanta clareza, poderia limitar o alcance do projeto. Pelo menos na versão que avaliamos fica claro que a tecnologia seria *hovercraft* ou aerobarco, tendo como objetivo o veículo ser anfíbio. Achamos que essa questão poderia ser avaliada, ou seja, deixar a tecnologia para ser aplicada de acordo com a situação. Como o nobre Vereador mostrou, existem casos em que o *hovercraft* é a melhor opção, mas nem sempre será. Então, a questão seria deixar essa tecnologia em aberto.

O segundo ponto é em relação à questão da tarifação. Pelo que dá a entender no projeto de lei, o sistema se autofinanciaria. Vemos que, sobretudo na

região Sul da Cidade onde parece ser a renda mais baixa, esse sistema teria de ser integrado, não só física, mas também tarifariamente aos transportes municipais, como ônibus, metrô e tudo o mais.

Em relação ao uso do Bilhete Único, não vimos, no projeto de lei, abertura para essa possibilidade de o usuário pegar seu bilhete usar no ônibus e assim por diante. Pelo menos, isso não ficou claro. Isso tem que ser observado em relação ao projeto.

Quanto ao uso das represas e dos rios, à navegação como complemento do transporte terrestre, só temos a elogiar a ideia.

Era isso o que eu tinha a dizer. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Ok. Obrigado, Sr. Hughson Paiva de Castro, administrador de projetos da SPTrans.

Convidamos o segundo orador, professor Alexandre Delijaicov, da FAU-USP.

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Bom dia, Srs. Vereadores Andrea Matarazzo e Ricardo Nunes e demais presentes.

Sou professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e Coordenador do Grupo de Pesquisa Metrópole Fluvial, ligado às infraestruturas urbanas fluviais da metrópole. Começo elogiando o projeto de lei. Para nós da USP é uma felicidade que esse projeto de lei municipal incentive a implementação dos sistemas hidroviários da cidade de São Paulo, valorizando as cinco principais hidrovias da Cidade: Tietê, Pinheiros Inferior, Pinheiros Superior e, principalmente, a quarta e quinta hidrovias, que revelam a verdadeira metrópole fluvial, Billings e Guarapiranga.

Nada impede que essas cinco hidrovias do município de São Paulo, que ainda não estão interligadas por eclusas, sejam implementadas imediatamente, com o sistema de embarcações. Porque cada uma dessas hidrovias, principalmente a Billings e a Guarapiranga, tem demanda origem-destino, que justifica sua implementação - principalmente na Billings, no fundo dos braços da represa e nas pontas das penínsulas. O exemplo que demos ao Vereador Ricardo Nunes, da beleza desse projeto de lei, é o fato de a população da tribo Krukutu, ao Sul de Parelheiros, ao Sul da Colônia, ao Sul da Barragem, extremo Sul do município de São Paulo, poder, dos braços da Billings, atingir, por exemplo, a região da Pedreira, Estrada do Alvarenga.

Outro elemento de valorização do projeto, com relação à Billings e Guarapiranga, são as travessias lacustres, dos lagos, de uma margem a outra. Através do bilhete único, por exemplo, será possível interligar o corredor de ônibus da M'Boi Mirim ao corredor de ônibus da Robert Kennedy, Avenida Atlântica. Assim, da Estrada dos Funcionários Públicos, um morador do Jardim Ângela com bilhete ônibus-barco-onibus, que trabalhe na Cidade Dutra, poderá reduzir significativamente o tempo de transporte.

Para nós, é realmente importante esse projeto porque reforça a implementação de uma cultura ambiental e uma cultura fluvial, que valorizam os rios e represas. Cada uma dessas paradas, desses portos do transporte fluvial de passageiros tem, para nós da FAU, uma dimensão de ecoporto, de cais cultural e ambiental, de fomento à cultura da navegação fluvial. Mais do que isso, fomento à retomada da navegação fluvial, que sempre existiu na metrópole paulistana.

Para nós, esse projeto é uma felicidade. Quanto aos pormenores do projeto por conta dos tipos de embarcação e de propulsão, a ênfase do nosso grupo de pesquisa é para que a propulsão seja híbrida: em médio e longo prazo, por motores

elétricos; em curto prazo, por motores híbridos – a biogás ou gás natural, e elétrico – para que haja uma articulação entre os aspectos ambiental, econômico e técnico.

Assim, damos parabéns ao Vereador pela iniciativa e colocamo-nos à disposição para colaborar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Que fazer uma pergunta. O sistema de *hovercraft* - para as atuais margens, ou final tanto do Tietê como do Pinheiros e saída da Billings – está relativamente adaptado? Ou há obras grandes a serem feitas?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – O sistema *hovercraft* foi proposto pelo Vereador Ricardo Nunes como alternativa intermediária antes da construção das eclusas. Da Billings para o canal superior do Pinheiros, há rampas e taludes da Represa Billings. O “ombro” ao lado de Cidade Dutra, da estação de trem Primavera-Interlagos, que possui um patamar intermediário que daria para se realizar a transposição, não tem a declividade apropriada, como existe no Canal da Mancha.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há ajustes a serem feitos, não obras gigantescas, certo?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Exato. É possível.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – E para a Ilha de Bororé?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Na Ilha de Bororé também daria para fazer tranquilamente, principalmente o projeto que o representante de SPTrans disse que ligaria a região de Cocaia e Cantinho do Céu. Eu também concordo com o representante quando ele menciona a valorização de vários tipos de propulsão, principalmente as elétricas, que eu gostaria de enfatizar, como propulsão a hélice aérea, para ficar de acordo com os requisitos ambientais.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, professor. (Pausa) Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Vi que no processo oferecido pelo gabinete e sua assessoria, ele anuncia um quadro evolutivo que vai desde o protocolo em 26 de fevereiro até o dia desta audiência pública. Vou me ater um pouco aos estudos de viabilidade encomendados e ao tempo necessário para que possamos tomar uma decisão política – porque, na realidade, quando você recebe um estudo de viabilidade, depois dele há uma decisão política de implantar ou não. Agora, estamos na fase da audiência pública, temos uma segunda votação; depois disso, com o estudo de viabilidade, teremos uma decisão política ou não.

Se a decisão política for favorável, qual o tempo de implantação que necessitaria um sistema como esse – seja para a Ilha do Bororé, que me parece um processo mais célere, até pela apresentação feita pela SPTrans, que deseja já fazer aquela transposição utilizando a capacidade hídrica que o Município tem; seja para desenvolver essa plataforma para outras ligações.

A pergunta que faço é a seguinte: tomada a decisão política, quanto tempo a gente precisaria para ver um sistema como esse funcionando na cidade de São Paulo, utilizando como premissa básica de implantação a travessia para a Ilha do Bororé?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Acho que, como o espelho d'água está pronto, não tem muitas obras do ponto de vista de atracagem e configuração de portos, terminais *etc.*, com suas instalações, o cronograma seria relativo à construção naval – na construção dessas embarcações – e também à articulação institucional - por exemplo, identificar a possibilidade de implementar o bilhete único barco-ônibus. Uma embarcação de 200 lugares já é uma experiência importante feita no Recife, a ser

considerada, e também em Manaus, e isso pode servir de referência para nós.

Então, praticamente os prazos administrativos e públicos municipais estariam adequados dentro de uma gestão como essa, do Prefeito Fernando Haddad, para implementação em um ano, um ano e meio.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Então, o senhor está falando que, com uma decisão favorável, teríamos a implantação disso dentro da atual gestão. É isso?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Acho que é o importante. Queria enfatizar principalmente que, das cinco hidrovias da Cidade, na Billings e na Guarapiranga é muito mais fácil implementar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Vereador Roberto Tripoli.

O SR. ROBERTO TRIPOLI – Quero elogiar a iniciativa do Vereador Ricardo Nunes, muito preocupado com toda aquela região e muito preocupado com a disposição dos rios.

Esta Comissão é positiva inclusive por termos como Presidente o Vereador Andrea Matarazzo, que é do PSDB; portanto, ligado ao Governo Geraldo Alckmin, que pode colaborar muito com essa questão.

O Município, como o senhor notou, está à disposição para colaborar. Agora, esses rios são ligados ao Governo do Estado, se não me falha a memória.

O SR. PAULO FRANGE – Nobre Vereador Tripoli, não entendi. Os rios estão ligados a quem?

O SR. ROBERTO TRIPOLI – O Vereador Andrea Matarazzo é do PSDB, muito amigo do Governado Geraldo Alckmin, independentemente de fazer parte do partido. S.Exa. é uma grande liderança dentro da Social Democracia e é também a pessoa que pode colaborar muito com essa proposta, porque pode fazer a ponte entre o Governo do Estado e o Município para resolver essa questão, porque esse tema é citado nesta Casa todos os anos.

Então, para se colocar em prática, acredito que tem que haver uma união entre Estado e Município, porque as autorizações referentes, por exemplo, à Represa Billings, é com o Estado. Não adianta o Município querer interferir se a questão não for discutida com o Estado, porque, sendo propriedade do Estado, a licença também é do Estado.

Parabenizo o nobre Vereador Ricardo Nunes pela iniciativa, uma vez que existe intenção política de se colocar uma proposta dessas para andar. A proposta não é novidade, é antiga, mas eu gostaria de pedir ao Presidente da douta Comissão de Política Urbana, pela força que tem com o Governo do Estado e pela relação que mantém com os Secretários, principalmente com o Secretário José Aníbal, de Energia, muito ligado à questão hidro.

Isso posto, seria interessante que a Comissão até marcasse uma reunião com o Secretário de Energia para discutir essa questão e, de fato, colocá-la em prática, porque nós Vereadores só temos a aplaudir V.Exa. por essa iniciativa. Tenho certeza de que também o Sr. Prefeito Fernando Haddad estará à disposição para colaborar em todos os momentos.

Então, se o Estado participar, tudo ficará mais fácil. Esse é o encaminhamento que faço.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Boa sugestão do Vereador Roberto Tripoli. Como S.Exa. é também preocupado com as questões ambientais,

sugiro que a reunião seja com o Secretário de Energia, Sr. José Aníbal e com o Secretário do Meio Ambiente, Sr. Bruno Covas, que, efetivamente, poderão ajudar o projeto a andar.

Parabéns, Vereador Ricardo Nunes, porque, do projeto, como disse o Vereador Roberto Tripoli, já ouvimos falar, mas dessa vez entrou de forma bastante organizada, com começo, meio e fim e com uma determinação que não é usual a esta Casa.

Agradeço ao Vereador Roberto Tripoli pela sugestão. Vou convidar V.Exa. para mediar essa reunião. Com certeza V.Exa. será um bom mediador.

Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, apenas para buscar conhecer um pouco mais desse assunto, vou fazer uma pergunta ao nosso palestrante.

O eixo do Tietê, na verdade, foi utilizado para desenvolvimento urbano ao longo da ferrovia e, entre a ferrovia e o rio, há um enorme buraco negro que tentamos ocupar com a Operação Urbana Água Branca, com o Projeto Arco Tietê, etc.

E assim é no mundo inteiro: as cidades crescem ao longo dos rios. Em Nova Iorque, por exemplo, ao passarmos de barcos, vemos prédios dos dois lados, vemos a cidade. Aqui não. Só sabemos que a Cidade fica para um lado e para o outro.

Essa realidade seguramente vai mudar. Temos conhecimento, até pelo trabalho que já tivemos anteriormente, da facilidade com que seria sair do Tietê e parar na Bacia do Prata, passando por todo esse processo que envolve essa bacia, ligada ao Rio Tietê. Até porque, algumas das pragas urbanas que encontramos na região do Tietê vieram daquela região da Argentina no sentido contrário do fluxo e são desconhecidas dos pesquisadores brasileiros.

Queria saber do senhor o seguinte: nos centros urbanos, qual é a experiência bem-sucedida que utilizou o transporte hidroviário nos centros urbanos e não para fazer essa interligação entre Estados e países, como ocorre na Europa?

O SR. ALEXANDRE DELIJAVICOV – O que se deve também destacar dessa lei é uma cultura de hidrovias urbanas ou metropolitanas, que não existe no Brasil. Temos, como o Vereador Roberto Tripoli falou, que pensar de maneira sistêmica no âmbito metropolitano.

Em algumas cidades do mundo há. Por exemplo, as cidades no entorno de Roterdã são interligadas por um ônibus aquático e uma série de embarcações que servem aos moradores no canal do delta do Reno, fazendo o percurso longitudinal, e não travessias lacustres, em barcos como o que foi mostrado.

Isso ocorre também nos municípios vizinhos a Hamburgo e nas penínsulas no entorno de Estocolmo, onde, num braço do Mar Báltico, vários tipos de embarcações fazem o percurso, algumas com motor a jato, turbinado.

Em Bering, a primeira capital da Noruega, ocorre a mesma coisa, apesar de ser fiorde.

Já na América do Sul, há rios naturalmente navegáveis, como nas cidades de Manaus, onde há táxi-barcos.

Seria um exemplo para o Brasil se a metrópole São Paulo implementasse hidrovias urbanas, que não é uma hidrovia regional de passagem, como a Tietê-Paraná. É muito importante que incentivemos a implementação não só do transporte público de passageiros, mas também do de carga, que pode viabilizar a limpeza dos rios.

O projeto feito pelo Governo do Estado de São Paulo, o hidroanel, é um

conjunto de sistemas de infraestruturas urbanas de saneamento ambiental, mobilidade urbana e transporte público que na verdade, tem como espinha dorsal o sistema hidroviário metropolitano, que tem como espinha dorsal o sistema de hidrovias do Município de São Paulo.

Implementar essa cultura de hidrovias urbanas é muito importante. Por isso volto a elogiar o projeto.

No ano passado, a convite do Vereador Nomura, estivemos aqui para apresentar o Hidroanel Metropolitano de São Paulo. Ficamos muito felizes com a ponte que se estabeleceu entre a Escola Pública de Arquitetura da USP e esse projeto de lei.

O SR. PAULO FRANGE – Sugiro ao nobre Vereador Ricardo Nunes que utilize também o tema da energia limpa, renovável para que esses equipamentos possam utilizar energia do tipo álcool e outras energias que sejam alternativas ao combustível fóssil.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Primeiramente, cumprimento todos os Srs. Vereadores e o Alexandre, meu colega da FAU com quem tenho discutido bastante esse projeto já há alguns anos, uma vez que faço parte do conselho do grupo de pesquisa que vem estudando esse assunto.

Reforçando o que o Alexandre acabou de dizer, é importante que nós introduzamos a questão do transporte hidroviário para a Cidade.

Na proposta do hidroanel, a utilização do transporte hidroviário para o transporte de resíduos sólidos tem uma importância bem maior do que o de passageiros.

Não sei se o Alexandre chegou a aprofundar essa questão, mas, neste momento, a Prefeitura está implantando quatro centrais mecanizadas de triagem de resíduos sólidos. Uma delas está localizada na Ponte Pequena, que não é muito distante do Tietê; outra, em Santo Amaro, também não muito distante do Rio Pinheiros. Além disso, mais duas estão previstas: uma na zona Leste, em São Mateus; outra, não me lembro.

Queria lhe perguntar em que medida você considera viável introduzir o transporte rodoviário relacionado a essas novas centrais que serão implantadas e que serão de grande volume, 250 toneladas por dia. Inclusive algumas críticas foram feitas pelo fato de serem centrais grandes e que, portanto, o resíduo teria que ser deslocado também por distâncias muito grandes. Mas considero isso fundamental, porque, caso contrário, essas centrais não darão conta, não funcionarão.

Feita essa pergunta, questiono como aquele projeto pode ser hoje readaptado, considerando essas centrais, considerando que são apenas para resíduos secos, que representam apenas uma parcela do resíduo sólido como um todo.

A segunda questão que quero tratar é sobre a velocidade do transporte hidroviário em relação à velocidade do transporte por ônibus ou trem, considerando que temos ao longo dos rios praticamente um sistema de trens metropolitanos.

Quero saber, então, se existe viabilidade, do ponto de vista de eficiência, na utilização do transporte hidroviário de passageiros ao longo dos rios e também ao longo da represa, uma vez que esse veículo anfíbio tem um custo muito elevado e certamente teríamos de pensar alternativas de veículos. Teríamos, portanto, de estudar essas alternativas do ponto de vista da efetiva integração desse sistema hidroviário no nosso sistema integrado.

Acho que esta também é a posição da Secretaria de Transportes: não deveríamos ter um sistema hidroviário desarticulado, desintegrado do Bilhete Único e do sistema de transporte coletivo geral da Cidade.

Finalmente, quero também considerar a importância desse assunto, pois a Prefeitura terá que fazer obrigatoriamente o Plano de Mobilidade, uma exigência da nova Lei Nacional de Mobilidade, que também foi uma exigência do Plano Diretor de 2002, que nunca foi apresentado.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Mas um Plano de Mobilidade que seja debatido com a sociedade, que seja conhecido. Essa é uma exigência que consta inclusive do Plano Diretor e que agora terá que ser apresentado.

Considero, então, que esse assunto deveria ser tratado de maneira mais global e geral, de maneira articulada com o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo, que deverá ser apresentando, acredito, até o final do ano pela Secretaria.

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Professor Nabil Bonduki, realmente estamos discutindo muito isso no grupo de pesquisa no qual o senhor é conselheiro.

Enfatizo que o transporte urbano de cargas públicas, sobretudo as cargas públicas recicláveis, tem um passo importante para a implementação dessas centrais de triagem de 250 toneladas/dia. Principalmente o endereço do Bom Retiro, na Foz do Tamanduateí com o Tietê, uma central muito próxima do canal navegável, é de fácil implementação com essas passarelas, com essas pontes-esteiras até o cais.

Seria novamente um reforço para o sistema hidroviário do Município de São Paulo a ênfase ao transporte de cargas, sobretudo as cargas que devem ser administradas pelo Poder Público. Caso contrário, vão contribuir para a poluição das águas.

Não vejo, então, muita dificuldade nessa implementação. Muito pelo contrário, é uma fase-piloto para a implementação do que estamos chamando na FAU de Triport, que são as plantas industriais processadoras dos resíduos. Acho que essa é uma questão importante para o hidroanel metropolitano do Governo do Estado.

Sobre a questão da velocidade, é de cerca de 18 km/h, que é uma velocidade alta para água e até mesmo para o mar. Por exemplo, a travessia São Sebastião-Ilha Bela a 30 km/h é altíssima.

A velocidade na Billings, por exemplo, tem que ser avaliada. Por exemplo, na barragem da região um pouco antes de Itaquaquetuba, na Cratera de Colônia, uma navegação ao longo da represa até a Cidade Ademar ou M'Boi Mirim teria que ser avaliada, porque 10 a 15 km/h já é uma velocidade difícil. Não a velocidade em si, porque, diferentemente do trem, que tem velocidade de torque, aceleração e desaceleração, a embarcação tem o efeito deriva.

Então, isso tem que ser estudado atentamente para se adequar às velocidades. O sistema tem que ser integrado de uma maneira global, mas não dá para ser uma integração de competição, uma em relação ao outro, porque são modalidades diferentes e cada um tem a sua qualidade: o trem tem qualidade de grande aceleração e desaceleração, que difere da qualidade dos corredores de ônibus e da das embarcações.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado pela explanação, Professor Alexandre Delijaicov.

Tem a palavra o Sr. Coronel Aquino, Diretor de Logística da Polícia Militar.

O SR. AQUINO – Bom dia. Sou proveniente da Diretoria de Logística da PM,

que servi por muitos anos. Sou também um estudioso da matéria dos *hovercraft* ou barcos para mobilidade urbana.

A fim de agregar alguns pontos ao que já foi dito, quero comentar sobre o custo da embarcação. Em nível mundial, os *hovercrafts* europeus estão na ordem de 30 milhões de libras. O feito com tecnologia nacional gira em torno de 16 milhões de reais. Uma diferença brutal de preço com a tecnologia totalmente nacional.

Em termos de velocidade, como disse o Professor Alexandre, é uma questão ligada à segurança. Saliento que uma velocidade de serviço dessa embarcação tem, como valor normatizado pela Marinha do Brasil, até 90% da força de seus motores. Então, a velocidade de serviço chegaria por volta de 50 nós, algo próximo a 80 km/h. Logicamente, a velocidade não precisa chegar a tanto, mas, com certeza, seria superior a 30 Km/h, porque a embarcação permite esse tipo de deslocamento.

Levando-se em conta o aspecto segurança do usuário, a questão da segurança é o ponto que reputo como de maior importância, pois a embarcação é inafundável, uma vez que, tendo quatro tanques de sustentação e mesmo que o colchão de ar sofra algum problema, ele se transforma num barco convencional. Então, não entra água, não afunda, não acontece nada disso.

Trago duas notícias. Temos uma experiência já à venda com essa embarcação, entre Manaus, Coari e Urucu, já com vistas de obras da Petrobras na região onde foi encontrado um grande bolsão de gás. Também o Rio de Janeiro está em vias de receber, para a travessia da Baía da Guanabara, alguns desses equipamentos, já com vistas a movimentos de mobilidade urbana para a Copa do Mundo e para os Jogos Olímpicos.

Pensa-se também muito na região de Duque de Caxias, Belford Roxo, etc, já que os catamarãs que fazem essa travessia são extremamente obsoletos e inseguros. A cidade do Rio de Janeiro está pensando em fazer um *upgrade* desses equipamentos a fim de oferecer mais conforto e segurança a seus usuários.

Dentro desse conceito de mobilidade urbana, temos a questão do custo da passagem, cujos estudos apontam que é possível se fazer uma integração ao sistema de transporte público municipal, realizando-se uma equalização de custos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Coronel, a PM de São Paulo não comprou uns pequenos *hovercrafts* para trabalho nas enchentes?

O SR. AQUINO – Sim, existiu isso, e a CET também tem alguma coisa nesse sentido. Agora a coisa avança até em nível de ambulâncias aquáticas, e a própria Defesa Civil está pedindo por isso em todo o Brasil devido à questão de manuseamento dessa embarcação. Como é extremamente ágil e consegue se deslocar tanto na superfície aquática como na terrestre, esses empecilhos de rotas podem ser vencidos por *bypass*, por pequenos atalhos em que se desloca em trecho de terra, concreto ou qualquer que seja a superfície, não demandando grandes intervenções, como mudança de curso de rio.

No modelo normalmente discutido para 150 passageiros, o barco terá uma capacidade máxima de carregar 12 toneladas, sendo que sua sustentabilidade é de 40 toneladas. Então, o dobro de capacidade para dar máxima segurança ao usuário.

Também pode ser feito um *hovercraft* misto, no qual se transporta passageiros e cargas, aliviando um pouco o transporte de cargas por conta desse gargalo logístico que temos não só em São Paulo, mas nas grandes cidades brasileiras.

Além de ser uma embarcação não poluente, o próprio trânsito dessa

embarcação promove a oxigenação das águas por onde navega, podendo inclusive passar em cima de mangue sem causar nenhum tipo de degradação ambiental.

Considero, então, que é uma embarcação versátil, de baixo custo, que não demanda grandes obras e que pode entrar em rápida operação em São Paulo para poder ser um forte aliado contra essa problemática do transporte público municipal.

Era o que eu tinha a dizer. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Coronel Aquino, pela contribuição.

Tem a palavra o Sr. Mario Knoller Júnior, da Associação Empresarial da Região Sul.

O SR. MARIO KNOLLER JÚNIOR – Exmo. Sr. Presidente Andrea Matarazzo, demais Srs. Vereadores, autoridades, senhoras e senhores, boa tarde.

A Associação Empresarial da Região Sul conta hoje com mais de 500 associados, entre empresários, prestadores de serviços e industriais que oferecem à região Sul mais de 12 mil empregos diretos. Estamos na região onde provavelmente será implantado esse projeto e vemos no dia a dia a dificuldade de locomoção nessa ilha que tem de um lado a Billings e outro Guarapiranga de outro, além de três saídas. Isso, então, viabilizará o deslocamento e promoverá economia de tempo.

Esta semana, um jornal de grande circulação e uma revista publicaram os números do prejuízo causados pelo trânsito, o tempo perdido e o reflexo negativo disso na vida das pessoas e para os empresários.

A Associação Empresarial Região Sul vem, então, apoiar plenamente esse projeto e está de portas abertas para mostrar a região para quem ainda não a conhece.

Queremos muito que dê certo esse projeto. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Nobre Vereador Ricardo Nunes, sugiro que o projeto de lei não vincule a implantação do sistema à tecnologia da embarcação. Essa alteração no projeto seria importante para dar a ele maior flexibilidade.

O SR. RICARDO NUNES – Nobre Vereador Nabil Bonduki, por conta desta audiência pública, acho importante que a própria Comissão encaminhe essa proposta. Eu manteria o meu projeto original, e a Comissão faria uma emenda ao projeto. Acho que isso agregaria ao projeto.

O SR. NABIL BONDUKI – Seria um substitutivo da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Agradeço muito a presença de todos os que vieram participar desta audiência pública e parabenizo o nobre Vereador Ricardo pela ideia, pela iniciativa e pela organização do projeto, fazendo despertar o interesse de todos sobre o assunto.

Não havendo mais nada a ser tratado, dou por encerrados os trabalhos desta audiência pública.

Seguindo juntado neste data documental:
• papel de informação noticiário sob folha
nº 31 a 39

Em 17/06/2013

Ana Lúcia G. *Moura*
Assessora Jurídica
RFL 103.000

Folha nº 31
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 12 DE JUNHO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

Folha nº 32
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente declaro abertos os trabalhos da nona audiência pública do ano de 2013.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Essa audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia seis de junho de 2013. No dia 10 de junho foi publicada no *Diário de S.Paulo* e 11 de junho na *Folha de S.Paulo*.

Passemos ao primeiro item da pauta: PL 75/2013, do Vereador Aurélio Nomura, que dispõe sobre a edição do mapa do ruído urbano da cidade de São Paulo e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

O próximo item é o PL 89/2013, do Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a obrigatoriedade de detectores de metais nos cinemas, casas de shows e teatros.

Com a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Pedi a palavra para solicitar à nossa Assessoria que busque esse mesmo texto. Temos um projeto exatamente igual, elaborado quando aquele garoto, acho que no *Shopping Iguatemi*, disparou tiros dentro do cinema. Desde essa época, o assunto vem sendo tratado na Casa. Isso deve ter uns dez anos. Portanto, pedi para que buscassem o projeto de minha autoria para que seja apensado ao do Vereador Jair Tatto e, em seguida, possamos trabalhar o projeto em conjunto.

O grande problema desse projeto foi que o detector de metal teria de ter uma classificação diferente dos comuns, porque senão quem entrasse com uma moedinha no cinema, o sistema iria disparar. Existe um problema de densidade e, na época, estudamos isso e ele acabou não evoluindo.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado pela informação, Vereador Paulo Frange. Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 80/1995, do Vereador Wadih Mutran, que obriga o Poder Executivo a conceder desconto de 1% do IPTU (Imposto Predial) para cada metro quadrado de jardim, que for construído pelos proprietários de imóveis localizados no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Com a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Essa matéria é exatamente igual à nossa, já tratada com o Governo anterior, com o Sr. Eduardo Jorge. Tratamos as áreas privadas de proteção ambiental, dentro do Município, com as mesmas características das APPs federais. Transformamos o percentual da terra de áreas urbanas, por exemplo, dentro de condomínios e tal, que fosse averbada com perpetuidade como área verde para o Município tivesse o desconto do T, de terreno, do IPTU. Essa matéria foi acordada com o Governo anterior. Era um mecanismo bom de incrementar o verde.

Peço à nossa Assessoria para que junte o nosso projeto a esse, porque já está bem adiantado e está, praticamente, acertada todas as situações que envolvem, inclusive, a relação com o verde.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não há oradores inscritos. Feitas as observações do Vereador Paulo Frange, dou por realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 475/2009, do Vereador Paulo Frange, que obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de Habitações de Interesse Social em área de ZEIS - Zona Especial de Interesse Social.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência.

Passemos ao próximo item: PL 516/2009, do Vereador Paulo Frange, que dispõe sobre a criação do Programa Municipal Hospitalar de Responsabilidade Ambiental e instituição do selo Verde Saúde.

Folha nº 33
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Com a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – As áreas destinadas a esses hospitais, na grande maioria da cidade de São Paulo, são acima de 20, 30 mil metros quadrados e percebemos que no entorno não existe nenhuma vegetação.

Na época, em reunião com o sindicato dos hospitais, eles concordaram com essa discussão para que pudéssemos criar a figura do hospital sustentável – agora, com esse conceito -, era 2009. Traríamos uma nova classificação aos hospitais, aqueles que são reconhecidos pela Prefeitura de São Paulo com Selo Verde. É um diferencial, principalmente, para os hospitais públicos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado pela informação.

Passemos ao próximo item: PL 524/2011, do Vereador Francisco Chagas, que dispõe sobre a inclusão na tabela de composição de custos, os preços de equipamentos para praças e parques utilizados na área de lazer, elaborados a partir de material reciclado.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 518/2012, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a criação do Banco do Lixo, e fixa outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 17/2013, do Vereador Ari Friedenbach, que autoriza o Poder Executivo a promover, anualmente, a campanha de conscientização para a vacinação de cães contra a doença "cinomose", e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Neste momento, faremos uma inversão de pauta: o PL 54/2013 passa para o final da pauta. Passemos ao próximo item: PL 57/2013, do Vereador Jean Madeira, que dispõe sobre a implantação da coleta seletiva de óleo vegetal usado nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 101/2013, do Vereador Eduardo Tuma, que institui o alvará de funcionamento condicionado para igrejas, templos e locais de cultos religiosos, e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 103/2013, do Vereador Ricardo Nunes, que altera a redação do "caput" do art. 9º da lei nº 15.499, de 7 de dezembro de 2011, para estender o prazo de requerimento do auto de licença de funcionamento condicionado, e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 54/2013, do Vereador Ricardo Nunes, que dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário - STPHSP, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Esse projeto foi bastante debatido, na última audiência pública, com uma série de convidados e inscritos. Hoje, contamos com o convidado Sr. Horácio Augusto Figueira.

Anuncio a presença de alunos da FAU-USP, que nos honram com a visita nesta audiência pública.

Com a palavra o engenheiro Horácio Augusto Figueira.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Bom dia a todos. Agradeço o convite do nobre Vereador Ricardo Nunes e da sua assessoria. Quando fui consultado sobre esse projeto foi até numa entrevista de rádio e, na hora, analisei em função de toda a logística que conheço da região metropolitana de São Paulo, pois trabalhei na Companhia do Metrô, sou engenheiro civil e tenho mestrado em transporte, então, conheço um pouco as demandas que temos de transporte dentro da região metropolitana.

Então, me pareceu um projeto simpático na seguinte questão. A via hidroviária está praticamente pronta, tirando algumas interferências físicas que terá de ser feita a adequação para que o veículo seja totalmente para circulação em via fluvial ou fluvial e terrestre, pois já

Folha nº 34
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

existe essa tecnologia no mundo há muito tempo, mas coloquei algumas questões importantes.

Eu recomendo que seja feito um teste piloto, talvez convidar alguma empresa internacional que já opere um sistema desses, com a aprovação da Prefeitura de São Paulo, e a questão das vias navegáveis passa pela gestão estadual também, departamento hidroviário, provavelmente, para fazer um teste piloto, inicialmente, até que se chegue num projeto detalhado de engenharia, inclusive, para que você tenha a integração de um sistema que cubra a área das represas, os Rios Pinheiros e Tietê, aí sim, com estações que possam interligar com as margens para que as pessoas possam sair e cruzar as marginais por passarelas, ou até pelas pontes que já existem, interligando com os sistemas que já estão operando, de trem ou metrô, onde você possa fazer conexões.

É um sistema interessante e em termos energéticos tem melhor eficiência operacional que o terrestre. Isso já é sabido há um século pelo menos em termos de engenharia de transportes. Então, não vejo problema em se inserir como mais um modal dentro da matriz que já existe na grande São Paulo. Ele vai competir com o trem da linha esmeralda? Obviamente que não, o trem está lotado, as Marginais estão entupidas de automóveis então a gente precisa de mais um modal, que pode ser diferenciado, inclusive, não vejo problema também de você ter um *hovercraft* se for esse tipo de veículo, com uma tarifa básica comum e até um *hovercraft* diferenciado para um serviço expresso que possa chegar até as portas do aeroporto. Então, se pode ter dois tipos de serviços, isso não é crime. Inclusive, é um erro hoje em São Paulo e na região metropolitana esse quebra-quebra dos 20 centavos; é um absurdo.

Eu gostaria de entrevistar essas pessoas que quebraram o patrimônio que pagamos por causa de 20 centavos, que foi um acréscimo de 7%. Provavelmente essas pessoas comem em restaurantes, vão aos supermercados e estão pagando um preço mais caro e nem perceberam isso. A manifestação deles para mim, desculpem eu estar inserindo isso, mas acho que é importante dentro de uma política de transportes metropolitanos. Para mim eles tinham que estar protestando contra a isenção de IPI que o Governo Federal está fazendo para carro zero. Tinha que ter isenção de IPI para remédios, comida, para baixar a questão de custo hospitalar, ensino, tudo isso. Então, o foco deles está errado. Se a discussão é tarifa zero, é outra discussão que não passa nunca por um quebra-quebra como o que está sendo feito de forma totalmente irresponsável. É degradante como ser humano ter de presenciar essas coisas.

Voltando para o projeto hidroviário, eu apoio o projeto, pena que peguei no finalzinho, já está sendo encaminhado para o Sr. Prefeito avaliar, mas inclusive, já falei que me coloco à disposição, se permitirem, para que façamos estudos subsequentes. Que tem demanda, tem.

A cidade de São Paulo e a Região Metropolitana têm uma demanda reprimida muito grande de viagens que se encaixam em todos os modais e tem renda para tudo. Tem renda até para voo de helicóptero, que custa de dois a três mil a hora. Então, tem mercado para esse sistema, a questão das eclusas, barreiras, pelas explicações técnicas que me foram fornecidas, o veículo sobe rampa, você pode fazer uma rampa de concreto para que possa vencer desníveis, não precisa ser eclusa, necessariamente, que nem temos em Barra Bonita.

Então, considero que é um projeto positivo, mas a questão que coloco é que antes que pensemos num grande projeto que possa custar algumas centenas de milhões de reais, com estações, que tem de ter ar-condicionado, pois não vamos colocar um passageiro na porta do Rio Pinheiros e Tietê para respirar aquele ar não muito agradável. Até que cheguemos neste estágio acho que seria interessante, através de uma parceria com o Governo Municipal e Estadual, convidar, pois há empresários a fim de investir no nosso País, trazer um equipamento que pode vir via navio e fazer um teste prático aqui na Grande São Paulo, com o usuário.

O SR. RICARDO NUNES – O senhor é um grande especialista de transporte público coletivo, já conhecido pela *F. de São Paulo*, *Estadão*, *CBN* e vários...

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – E detalhe, eu uso, acho que a hipocrisia do discurso tem de acabar, se você gosta do pastel que você diz para o outro que ele tem de comer, então, frite e coma na frente dele. Eu uso, eu vim para cá de metrô e ônibus.

Folha nº 35
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia da Oliveira Sousa
RF.: 100823

O SR. RICARDO NUNES – É inegável e reconhecemos o seu grau de conhecimento com relação ao transporte, estatísticas e números. Será que o senhor poderia falar bem resumidamente sobre a questão de números de passageiros, principalmente, naquela região que pega a Pedreira, a Billings, do outro lado da Billings no Grajaú, Cantinho do Céu, M'Boi Mirim, onde tem a represa Guarapiranga porque o grande problema que vemos na Cidade, com relação ao uso do transporte e fazendo uma relação com as nossas represas, é procurar ajudar um pouco a desafogar a Belmira Marin, depois Alvarenga e M'Boi Mirim.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Até gostaria de ter esses números e comentei com a assessoria que não houve tempo, a reunião foi segunda e não tive tempo de ir atrás dos dados do Metrô, mas é possível conseguirmos. Mas, posso viajar um pouco na numerologia, pois conheço bem a Cidade pelas demandas que há nos corredores de ônibus e na própria linha da CPTM, dá para estimar por baixo uma demanda de 30 a 40 mil passageiros por hora, sentido pico da manhã. Esse é um chute do Horácio, assumo o crime da numerologia chutada, agora, de bate-pronto, mas pelo que conheço da Cidade, isso inclui a Marginal Pinheiros, porque ela sai lá de baixo, sai da Represa, mais o corredor de ônibus, mais a CPTM, então, abrindo nos três ou quatro leques viários, podemos chegar a 30 ou 40 mil passageiros hora/sentido. Então, se a gente pensar em termos de mercado - eu faço pesquisa de mercado, não só na área de trânsito e transporte - que podemos atrair 3% da demanda, se cada veículo desse possa transportar de 100 a 150 clientes, então, teríamos um sistema com uma frequência de 10 veículos por hora, o que seria plenamente operacional. Há demanda.

Hoje existe uma coisa em São Paulo que é um paradigma, o Metrô não vai acabar com o congestionamento em São Paulo, nem os corredores de ônibus, porque precisamos ter um serviço diferenciado. Eu perguntaria para os senhores, vocês tomariam banho com aquele sabonete antigo, de tanque, que cheguei a tomar quando era moleque, por farra? Aquele sabonete de pedra. O mercado tem um limite. Não adianta querer colocar todo mundo numa tarifa de 3,20. As pessoas espanam pela renda e poder de decisão.

Precisamos ter um transporte diferenciado. O que temos em cima de cada linha de Metrô hoje, uma avenida congestionada, é a Santos Dumont/Tiradentes, Av. Paulista/Linha Verde em baixo, Rebouças/Linha Amarela. Então, estamos brincando de nos enganar porque uma grande demanda vai para o metrô, mas rapidamente, o viário é exaurido pelo automóvel. As marginais estão aí, as 20 faixas que chegam a congestionar de manhã e à tarde.

Eu como engenheiro de tráfego não vejo mais saída para os automóveis em São Paulo. Tem de ter saídas voltadas para soluções coletivas, seja ferroviário, rodoviário, ou hidroviário. Pena que não tive tempo de preparar esses números.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Temos de lembrar que o automóvel sempre vai existir, independentemente, de qualquer coisa. O automóvel se transforma no grande vilão, lembrando que a cultura do brasileiro é pelo automóvel, como a do americano. Terá o transporte público, mas o automóvel sempre vai existir e precisa ter algum espaço para ele.

Agradeço a presença do senhor, parabênz pelo as observações, inclusive, pelo atos de vandalismo que vimos ontem em São Paulo e que não se justifica pelo 20 centavos até porque é consequência da inflação, infelizmente, o que estamos vivendo. O protesto poderia ser pela qualidade do serviço de ônibus de São Paulo, que costumo dizer que tem preço alemão e qualidade nigeriana. É vergonhoso uma Cidade que se pretende dizer cosmopolita, moderna, ter um sistema de transporte que obriga as pessoas a viajarem duas horas e meia para ir e outras duas horas e meia para voltar em condições que quem já andou de ônibus sabe o que é. Os ônibus ainda são mecânicos, não tem ar-condicionado, não tem ponto de ônibus, comparável a qualidade dos ônibus da Nigéria, arriscaria dizer que lá deve ser um pouco melhor que aqui.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Com relação à questão do automóvel e o espaço viário. É utopia achar que vamos acabar com os automóveis, não é isso. Mas, o que não podemos permitir, é até um crime ambiental, que o automóvel continue atrapalhando o ônibus. Em Curitiba hoje chega a ter 270 quilômetros de congestionamento no horário de pico

Folha nº 36
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100828

da tarde, pelo *maplink*. É uma informação gratuita na internet. A grande diferença de Curitiba é que o congestionamento de automóveis não contamina os corredores. Inclusive, acabaria com o rodízio, sem pedágio urbano, nada disso. Quer usar o carro, o prazer ou desprazer será seu, o que não pode deixar é comprometer a eficiência do transporte coletivo. Isso para mim é inadmissível. O congestionamento de automóveis é inevitável, o de ônibus é imperdoável.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Se fizermos uma digressão a respeito, o Governo Federal em vez de estimular e investir tanto em frigoríficos, através do BNDES, poderia ter dado os 18 bilhões de investimento que são dados para uma empresa privada, num investimento para o transporte público nas diversas capitais brasileiras. Daí vemos a inversão de prioridades nos governos, em todos os governos, esse em especial tem um fraco pela carne. Muito obrigado, Dr. Horácio.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Laerte, da São Paulo Contabilidade Vidas.

Só tomei posição para falar sobre os protestos, que há violência do Estado e de alguns manifestantes, mas a maioria é pacífica. O protesto não é pelos 20 centavos. A passagem a 3 reais é uma das mais caras do mundo e o serviço é péssimo.

São Paulo tem uma frota de 11 mil ônibus, de latas. Os municípios andam dependurados nessas latas, sem segurança. Os ônibus são todos sujos; 93% não têm ar condicionado e cerca de 98% não têm piso rebaixado.

Hoje, o custeio da tarifa é recai somente no usuário. Se houvesse o repasse desse custeio para o Estado e Município, a tarifa custaria, em média, 70 centavos.

Temos uma Polícia Militar totalmente truculenta. Por exemplo, na reintegração de posse, ocorrida na zona Sul, as pessoas estavam desarmadas, mas a polícia já entrou atirando.

Obrigado pela palavra,

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Só farei uma correção, que a truculência, infelizmente, está do lado dos manifestantes que ontem cercaram e quase mataram um policial militar.

O assunto hoje é transporte hidroviário.

Parabenizo o Vereador Ricardo Nunes, que se dedicou na elaboração do projeto, buscou técnicos, discutiu, conversou com cada um dos Vereadores, explicou, veio às audiências públicas, chamou especialistas. Dá gosto a gente ver Vereadores trabalharem dessa forma.

Tem a palavra o Sr. Edvan Bezerra, Presidente da Esul.

O SR. EDVAN BEZERRA – Bom dia a todos.

Sou Presidente da Esul, uma entidade do fundão da zona Sul de São Paulo, que conta com 500 associados.

Vivemos em uma região conhecida. Seria interessante termos um mapa aqui para podermos mostrar o trabalho desse transporte hidroviário.

Hoje, a nossa região tem mais de 700 mil habitantes e o menor índice de pessoas com grau superior completo. Isso, acredito que seja um pouco de responsabilidade do transporte, porque quem conhece a região, sabe que temos uma avenida hoje, a dona Belmira Marin, que tem 6 quilômetros e que, às vezes, as pessoas levam 2 horas para atravessar esse trajeto! Com esse projeto, esses 6 quilômetros seriam encurtados.

Temos uma barragem que faz ligação direta com o Rio Pinheiros. Com esse projeto, economizaríamos, pelo menos, uns 5 quilômetros para chegarmos até Teotônio Vilela. Da Teotônio Vilela, lá no fundão, estamos no quilômetro 28. Então, todo esse trajeto seria economizado com esse transporte hidroviário, porque poderia se fazer a coleta das pessoas na margem da represa e desembocariam direto na Marginal Pinheiros.

Hoje, temos de dar uma enorme volta para chegarmos ao mesmo lugar que as pessoas que estão lá na região do Socorro já estão. Então, por conta disso, acho que as pessoas não fazem faculdade.

Nós, que somos empresários da região, quando precisamos dos melhores

Folha nº 37
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

profissionais, encontramos dificuldades, porque não temos os melhores, porque eles saem de nossa região, isso por conta do transporte.

Sou uma pessoa apaixonada por esse projeto, porque acredito muito que, além de estarmos ajudando a resolver o problema do transporte, estaremos ajudando uma região que é meio esquecida.

Parabéns, Ricardo, pelo projeto!

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra a Sra. Ananda Castilho, da Escola de Arquitetura e Urbanismo, da USP.

A SRA. ANANDA CASTILHO – Bom dia.

Meu nome é Ananda. Acho muito válida a implantação de vias hidroviárias.

O projeto foi muito bem estudado. Acho legal.

Acho válido reforçar o comentário a respeito da manifestação acerca do transporte. Não acho que essa manifestação não foi por causa dos 20 centavos apenas. Generalizar, dizendo que todos os manifestantes podem pagar por esses 20 centavos, que todos comem em restaurantes e tudo o mais, não acho isso. A maior parte da cidade de São Paulo não tem condição de pagar. Acho que 3 reais já é muito. Eu, como estudante, pago meia e já acho muito! Não trabalho e não tenho como sustentar isso.

Bom, transporte coletivo realmente é saída. Precisamos apoiar o transporte coletivo. Não é aumentando o preço da passagem que a qualidade do transporte vai melhorar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Continuo insistimos que o que vimos ontem são marginais travestidos de manifestantes. Não se faz o que se fez ontem. Temos de pensar nos outros e essa turma acho que se esqueceu de lembrar de todos aqueles que foram agredidos e que levaram 4, 5, 6 horas para chegar em suas casas em função da baderna.

Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Com relação ao convite ao Secretário, compreendemos a situação, mas já tem um bom número de dias que pedimos para que pudéssemos tratar sobre esse assunto, que é da maior importância. Isso porque estamos tratando de uns trocados no valor de um bilhão de reais, que está sendo conduzido por um fundo, que é lei de minha autoria. Portanto, vou criar da criança que criei.

Acho que criei um monstro, porque esse dinheiro tem de ser exclusivamente para a finalidade do Código de Trânsito, artigo 320: sinalização, fiscalização, educação do trânsito e não é assim que vem sendo tocado.

Constituímos o Fundo porque, há época, o atual Ministro de Justiça disse que entraria com uma ação de improbidade administrativa, pedindo até mesmo a cassação do Prefeito Pitta, porque 35% do dinheiro das multas, em São Paulo, era desviado para o Tesouro e gasto em outras finalidades.

Veio o Governo Marta e passou para 30%, ninguém entrou com ação.

Veio o Governo Serra, aconteceu a mesma coisa.

O Prefeito Kassab tinha expectativa política, achou melhor me permitir votar o Fundo.

Esse Fundo é de 2001. Começamos a trabalhar nisso em 1999, até por orientações da Casa, com técnicos da CET e o próprio José Eduardo Cardozo que, na época, falava: "Vou entrar e já, já transformo em inelegíveis todos os futuros prefeitos de São Paulo".

Bom, o Tribunal de Contas fez um relatório e apresentou integralmente todos os desvios Na faixa de 25 a 35% dos recursos ia para outras finalidades.

Depois do Fundo, a coisa ficou pior!

Agora, tem o Fundo que protege contra a improbidade, mas o dinheiro está saindo para outro lado, está indo para operação da CET.

Então, precisamos realmente conversar com o Secretário Jilmar Tatto. Tem de ser o Secretário. Não adianta encaminhar técnico para cá, porque não tem a mesma responsabilidade funcional.

Portanto, não é nada político. Esse assunto merece muito cuidado. Estamos tratando de um "fundinho" de um bilhão de reais.

Folha nº 38
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sem dúvida.

O Secretário Jilmar Tatto pediu desculpas. Em função, justamente, dos atos de vandalismo de ontem eles estão recompondo e pediram a nossa compreensão a fim de que possamos remarcar a audiência pública.

Então, remarcaremos.

Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Sr. Presidente, o líder do Governo também me ligou para explicar isso.

Inclusive, o Secretário disse que quer vir.

O SR. RICARDO NUNES – Sr. Presidente, só vou voltar um pouco a fim de concluir a questão da audiência pública do PL 54.

Agradeço muito a sua condução nesta Comissão. Já tinha grande admiração por V.Exa. e a cada dia, em que vamos convivendo, passo a ter mais.

Orgulho-me muito estar aqui com V.Exa. Aprendo bastante.

Parabéns por sua condução.

Hoje, foi a segunda audiência pública do transporte hidroviário, do PL 54. Pelo Regimento, tínhamos de ter 2 votações. Já votou em primeira.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Anuncio a presença do nobre Vereador Wadih Mutran.

O SR. RICARDO NUNES – Esse projeto requer duas audiências públicas.

Portanto, já fizemos as duas audiências e ele já está pronto para ser votado em segunda e ir à sanção do Prefeito.

Se Deus quiser, vai dar tudo certo e poderemos colaborar com a Cidade.

Só queria deixar registrado que tomamos o maior cuidado possível com relação aos nossos convidados. Fiz questão de convidar pessoas que não são de minha relação pessoal.

O Engenheiro Horácio é um dos maiores especialistas de transporte e o conheci agora.

Ou seja, quero deixar consignado que fiz questão de convidar pessoas que não fazem parte de meu círculo pessoal para, realmente, termos uma visão imparcial.

Pudemos perceber que houve, por parte dos técnicos, a defesa do projeto.

Agradeço muito meu presidente da Esul, Edvan, bem como todos os demais membros da Esul.

Obrigado a todos.

Obrigado à Comissão.

O SR. NABIL BONDUKI – Sr. Presidente, não consegui chegar a tempo de participar integralmente desta audiência, mas queria fazer uma referência.

O estudo que está sendo desenvolvido na FAU, vai bem além daquilo que temos discutido.

Sou Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e participo do Conselho desse grupo de pesquisa que estudou o hidroanel.

A ideia do hidroanel, além desses aspectos debatidos aqui, é uma proposta muito ousada que, na verdade, pressupõe uma ligação completa: ligaria não só os Rios Pinheiros e Tietê, como através da Represa Billings e ABC, chegando até Suzano e Mogi das Cruzes, ligando tudo ao Tietê, lá em cima.

Ou seja, é uma proposta que envolve toda a região metropolitana.

Então, seria importante, em um outro momento, eventualmente termos um debate até um pouco mais amplo sobre isso, com a Emplasa, com a Secretaria de Negócios Metropolitanos, com o DAEE, para discutirmos, de maneira mais geral, a proposta do hidroanel, que implica em uma discussão metropolitana.

Hoje, temos a construção do rodoanel, mas temos também a discussão sobre o ferroanel e, agora, o hidroanel, que são 3 formas de conectar a região metropolitana.

Então, acho que é uma discussão importante.

A nossa Comissão, embora metropolitana, tem discutido muito as questões apenas

Folha nº 39
do Processo nº 01-0475/2009
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

de São Paulo e essa discussão metropolitana é fundamental, porque os problemas urbanos da cidade de São Paulo estão vinculados aos problemas das demais cidades metropolitanas.

Acho que não dá mais para estudarmos a cidade de São Paulo isoladamente.

Então, queria destacar aqui para que, talvez, em alguma oportunidade, possamos trazer a discussão metropolitana e o hidroanel, dentro dela, ocupa um lugar importante.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, nobre Vereador Nabil Bonduki.

Vereador Ricardo Nunes, completamos a audiência.

Queria agradecer a presença de todos e, em especial, dos alunos que, para nós, seria muito importante que conhecessem mais esta Casa e que participassem efetivamente das audiências públicas.

Não havendo mais nada a ser tratado, dou por encerrada a 7ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Tenham todos um bom dia.

Estão encerrados nossos trabalhos.

Segue — juntado — nesta data em anexo a
o papel de informação rubricado
nº 40 a 42

Em 31 / 10 / 13


Carmen Cristina Mirandol
RF 11.197

Folha nº 40 de
Processo nº 01- 475 /09
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 02408/2013

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 475/09**

Trata-se do projeto de lei nº 475/09, de autoria do nobre Vereador Paulo Frange, que *obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em área de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social.*

A propositura visa obrigar a realização de investigação confirmatória no solo e subsolo para liberação de Alvará de Aprovação e Execução de edificação nova e reforma de habitações de interesse social em áreas de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social, em terrenos nos quais o uso e a ocupação do solo tenham ocorrido anteriormente por empresas consideradas potencialmente contaminantes, com a finalidade de apurar irregularidades ambientais e proceder às remediações necessárias.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pronunciou-se pela constitucionalidade e legalidade da propositura, por meio do Parecer nº 1217/2009.

Em áreas urbanas como São Paulo, a ocorrência de áreas contaminadas está frequentemente relacionada à existência de atividades produtivas, nas quais foram desenvolvidos ou estão sendo desenvolvidos procedimentos que, por suas características, podem gerar contaminação, embora outras fontes poluidoras também possam ser apontadas como possíveis causas do problema, como depósitos de resíduos, postos de abastecimento de combustíveis, aplicação de pesticidas e mesmo linhas ferroviárias.

Atualmente, na cidade de São Paulo, a maior preocupação ocorre em função da reutilização das antigas áreas industriais, em processo de mudança de uso, que vêm recebendo um número crescente de lançamentos imobiliários residenciais e comerciais, nem sempre com a devida investigação acerca da existência de contaminação e do acompanhamento dos órgãos ambientais competentes.

A legislação municipal trata especificamente do tema, por meio da Lei nº 13.564/03 e do Decreto nº 42.319/02, que é abordado também pelas Leis nº 13.430/02 (Plano Diretor Estratégico) e nº 13.885/04 (Planos Regionais Estratégicos e legislação de uso e ocupação do solo). No nível estadual, foi aprovada a Lei nº 13.577/09, que “dispõe sobre diretrizes e procedimentos para a proteção da qualidade do solo e gerenciamento de áreas contaminadas, e dá outras providências correlatas”.

A metodologia de análise de áreas contaminadas adotada pelo Grupo Técnico de Áreas Contaminadas da Secretaria do Verde e Meio Ambiente segue aquela desenvolvida pela CETESB, com base em procedimentos internacionalmente reconhecidos, que se fundamenta numa progressão da análise, mediante etapas sucessivas, na qual as informações de uma fase servem de base para a execução da fase posterior.

Nessa metodologia, as áreas investigadas são divididas em diferentes categorias, que representam as diversas situações possíveis de se encontrar no universo das áreas contaminadas, lembrando que, na maioria dos casos, a eliminação total de contaminantes não é factível, daí trabalhar-se com o conceito de redução do risco a níveis toleráveis ao meio ambiente e à saúde humana, sendo que a meta de remediação é sempre estabelecida em função do uso futuro que se pretende dar para a área. Há que se ressaltar que os níveis de remediação para o uso residencial são os mais exigentes.

Folha nº 41 de
Processo nº 01-475/09
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 475/09**

Além das Áreas com Potencial de Contaminação e Suspeitas de Contaminação, a Lei Estadual nº 13.577/09 estabeleceu a seguinte divisão em classes, para efeito de classificação das áreas consideradas contaminadas, que devem constar do cadastro estadual gerenciado pela CETESB:

- Classe AI (Área Contaminada sob Investigação): "área contaminada na qual estão sendo realizados procedimentos para determinar a extensão da contaminação e os receptores";
- Classe AC (Área Contaminada): "área, terreno, local, instalação, edificação ou benfeitoria que contenha quantidades ou concentrações de matéria em condições que causem ou possam causar danos à saúde humana, ao meio ambiente ou a outro bem a proteger";
- Classe AR (Área Remediada para Uso Declarado): "área, terreno, local, instalação, edificação ou benfeitoria anteriormente contaminada que, depois de submetida à remediação, tem restabelecido o nível de risco aceitável à saúde humana, considerado o uso declarado".

Note-se que mesmo as áreas remediadas continuam constando do Cadastro de Áreas Contaminadas, uma vez que permanece uma contaminação residual com nível de risco compatível com o uso pretendido, ou seja, se no futuro houver a intenção de se alterar o uso do imóvel, será necessário realizar um novo estudo e uma nova análise de risco, em função do projeto que se pretender instalar.

Diante do exposto, conclui-se que, além da investigação confirmatória, é necessária a realização da avaliação de risco e a elaboração de um projeto de remediação, compatível com o uso que se pretende dar à área, de modo a assegurar a preservação da saúde pública e evitar danos ao meio ambiente, para que ocorra a liberação do Alvará de Aprovação e Execução.

Sendo assim, em vista dos objetivos meritórios da propositura, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente** à sua aprovação, sugerindo, no entanto, a elaboração de um Substitutivo, conforme o texto a seguir, com a finalidade de adequar o texto aos aspectos técnicos pertinentes à matéria.

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI 475/2009.**

Obriga a realização de Investigação Confirmatória do solo e demais procedimentos visando à avaliação de risco e à elaboração de projeto de remediação de área contaminada, para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reforma de projetos com fins habitacionais, inclusive de habitação de interesse social.

Folha nº 42 de
Processo nº 01-475/09
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 475/09**

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º. Esta lei obriga a realização, pelo empreendedor, de Investigação Confirmatória do solo, nos terrenos onde o uso e a ocupação do solo tenham ocorrido por atividades anteriores consideradas potencialmente contaminantes, para os projetos de edificação nova e reforma com fins habitacionais, inclusive de habitação de interesse social.

§ 1º. Defini-se como Investigação Confirmatória a etapa do gerenciamento de Áreas Contaminadas, na qual são realizados estudos e investigações com o intuito de comprovar a existência de contaminação em uma área potencialmente contaminada ou suspeita de contaminação.

§ 2º. A Investigação Confirmatória deverá ser realizada conforme procedimentos definidos pelo órgão ambiental competente.

Art. 2º. Na hipótese de confirmação da contaminação, o empreendedor deverá executar todos os procedimentos visando à avaliação de risco e à elaboração de um projeto de remediação, de acordo com critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente, o qual deverá deliberar sobre a sua aprovação, para posterior encaminhamento ao órgão competente pela liberação do Alvará de Aprovação e Execução.

Parágrafo único O Certificado de Conclusão da obra será expedido somente após o cumprimento de todas as medidas requeridas pelo órgão ambiental competente, visando à remediação da área em função do uso declarado em projeto para a edificação ou atividade.

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

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 30.10.2013.

ANDREA MATARAZZO
Presidente

DALTON SILVANO

NELO RODOLFO

JOSÉ POLICE NETO

PAULO FRANGE

NABIL BONDUKI
Relator

TONINHO PAIVA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 01 / 11 / 13

Pág. 188 Col. 1ª

Conferido CPM

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

A Comissão de FINANCAS

Em 01 / 11 / 13

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 CPM

Ao Vereador / A Vereadora

RICARDO NUNES
Para relatar.

Seta da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 13 / 11 / 2013

Presidente

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

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Amílrio Nomura

deferido na reunião ordinária de: 21 / 05 / 14.

Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R.I. d.: 10/06/14

Segue 1 juntado 1, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 1 sob folha(s)
nº 93 Em 01 / 01 / 14

Aparecido Pereira
RF. 101.075 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 43 do
Processo nº 01-475/09
Aparecido Ferreira
R. 101.075 - SGP-12

16 - PAR
16- 00883/2014

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 475/2009**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Paulo Frange, visa obrigar a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de habitações de interesse social em área de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social.

A douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresentou substitutivo "com a finalidade de adequar o texto aos aspectos técnicos pertinentes à matéria".

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 mencionado substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 06/08/2014

Ver. Milton Leite
Presidente

Ver. Ricardo Nunes
Relator

Ver. Adilson Amadeu

Ver. Aurélio Nomura

Ver. David Soares

Ver. Jair Tatto

Ver. Laércio Benko

Ver. Paulo Fiorillo
ALFREDINHO

Ver. Abou Anni

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 08 / 08 / 14

Pág. 96 Col. 1

Conferido

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261

A SGP-24

São Paulo, 11 / 08 / 14.

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261