

01-0409/2006

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

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                 |                |            |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------|
| PROJETO DE LEI                  | 01 - 0409 / 2006                                                                                                                                                                                                                | DE             | 2006       |
| MATÉRIA LEGISLATIVA:            | PL 01 - 0409 / 2006                                                                                                                                                                                                             | DE             | 28/06/2006 |
| PROMOVENTE:                     | VEREADOR                                                                                                                                                                                                                        | ABOU ANNI      |            |
|                                 | VEREADOR                                                                                                                                                                                                                        | ADILSON AMADEU |            |
|                                 | VEREADOR                                                                                                                                                                                                                        | AURÉLIO MIGUEL |            |
|                                 | VEREADOR                                                                                                                                                                                                                        | DONATO         |            |
|                                 | VEREADOR                                                                                                                                                                                                                        | JORGE TADEU    |            |
| EMENTA:                         | DISPÕE SOBRE OS PROCEDIMENTOS RELACIONADOS À EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS NECESSÁRIOS PARA A MINIMIZAÇÃO DE IMPACTO NO SISTEMA VIÁRIO DECORRENTE DA IMPLANTAÇÃO OU REFORMA DE EDIFICAÇÕES, BEM COMO DA INSTALAÇÃO DE ATIVIDADES |                |            |
| Nã audiência pública realizada. |                                                                                                                                                                                                                                 |                |            |

CNC Solutions  
Tipo: Processo Legislativo  
5/11/2010 18:30:08

00000021317-90



ARQUIVADO EM 21/05/2010

CHEFE DE SEÇÃO

Adriana de França Silva  
Consultor Téc. Legisl. - Bibliotecário  
Supervisora Arquivo Geral - SGP-33



08 AGO 2006

**Adolf G. P.**

Rr. 100.400

Constitutional Justice  
 Pub. Libr. Michigan & M. Arch.  
 Admin. Justice  
 Transm. Trump. Aff. Con  
 En. in Arguments

-SIO NTE

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL

01- 0409/2006

Dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações, bem como da instalação de atividades.

APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO  
VOLTAR À 2ª DISCUSSÃO

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Quando, nos termos da legislação vigente, a implantação ou reforma de uma edificação, ou a instalação de uma atividade pública ou privada, determinar a necessidade de execução de obras e ou serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário, deverá o interessado arcar integralmente com as despesas necessárias à implantação das melhorias solicitadas.

Parágrafo único - Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do sistema viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

Art. 2º – A execução das obras e serviços mencionados no artigo anterior, será exigida pela Secretaria Municipal de Transportes através de certidão de diretrizes, nos termos da legislação vigente, que deverá ser precedida da apresentação, pelo interessado, de projeto executivo acompanhado de todas especificações técnicas das obras, serviços e equipamentos necessários para a minimização de impacto no sistema viário imediatamente afetado, em expediente específico junto à Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º - A Secretaria Municipal de Transportes terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias para emitir a certidão de diretrizes mencionada no "caput" deste artigo.

§ 2º – Transcorrido o prazo mencionado no parágrafo anterior sem a emissão da certidão de diretrizes, poderá o interessado solicitar a emissão do alvará de aprovação e execução das obras de seu empreendimento ou do Certificado de Mudança de Uso.

§ 3º - Fica facultado ao interessado a possibilidade de apresentar relatório de impacto no sistema viário causado pelo empreendimento, ~~quando~~ quando ~~deverá~~ deverá

08 AGO 2006

SGP 42

Segue(n) juntado(s), nesta  
data, documento(s) e folha de  
informação rubricados sob

nº 297

Em 25.08.06

Ass: \_\_\_\_\_

**Adelina Cicone**

**Assistente Parlamentar**

**Registro 100.406**



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 02 do proc.  
Nº 409 de 06  
Assinatura do Presidente da Câmara Municipal  
RF. 100.406

ser analisado pela Secretaria Municipal de Transportes de modo a subsidiar a confecção da certidão de diretrizes.

Art. 3º – A Secretaria Municipal de Transportes, através da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, deverá analisar os projetos executivos destinados ao cumprimento da certidão de diretrizes no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

Art. 4º – Com base nos projetos executivos aprovados pela Secretaria Municipal de Transportes, o interessado deverá apresentar cronograma de execução das obras e serviços, bem como orçamento detalhado contendo preços unitários para cada item, conforme tabelas oficiais vigentes nos órgãos da Prefeitura Municipal.

§ 1º – Por ocasião da apresentação do orçamento enviado à Secretaria Municipal de Transportes, o interessado deverá indicar o custo total do seu empreendimento e a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total da obra do empreendimento.

§ 2º – Para apuração do custo do seu empreendimento, o interessado deverá utilizar as tabelas de preços oficiais emitidas pelos órgãos da Municipalidade.

§ 3º – O custo das melhorias viárias a serem executadas pelos interessados não poderá representar mais do que 3% (três por cento) do custo total do empreendimento.

§ 4º – Caso o valor das melhorias viárias supere o percentual de 1,5% (um e meio por cento) do valor das obras do empreendimento, poderá o interessado solicitar a revisão da certidão de diretrizes junto a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 5º – Os projetos aprovados, o cronograma de implantação das melhorias e o orçamento apresentado deverão ser registrados em expediente específico na Secretaria Municipal de Transportes, após a expedição das demais licenças expedidas por outros órgãos da Municipalidade.

Art. 6º – Nos casos em que a certidão de diretrizes definir etapas para a implantação do empreendimento, poderá a Secretaria Municipal de Transportes admitir o cumprimento parcial da certidão quando o interessado executar as melhorias correspondentes às etapas de implantação do empreendimento, mediante emissão de Termo de Recebimento Parcial - TRAP.



Art. 7º - Os alvarás de aprovação, alvarás de execução e certificados de mudança de uso, para os quais a Secretaria Municipal de Transportes tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do sistema viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 8º - A expedição do certificado de conclusão do empreendimento dependerá da comprovação de atendimento total ou parcial das exigências constantes da certidão de diretrizes emitida pela Secretaria Municipal de Transportes e ocorrerá mediante emissão do TRAD (Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva) ou TRAP (Termo de Recebimento e Aceitação Provisória).

Art. 9º - Havendo impossibilidade do cumprimento das exigências solicitadas na certidão de diretrizes emitida deverá o interessado apresentar justificativa à Secretaria Municipal de Transportes, que analisará a solicitação mediante despacho conclusivo, oficiando à Subprefeitura correspondente as providências necessárias.

Art. 10 - Caso haja impossibilidade da realização das obras e serviços de melhorias viárias, solicitadas na certidão de diretrizes, ocorrida por fatores alheios ao interessado, terá este o direito da emissão do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial da certidão de diretrizes, desde que, apresente à Secretaria Municipal de Transporte, garantias de que, sanados os problemas impeditivos da realização das obras e serviços de melhorias viárias, serão estas realizadas pelo interessado.

§ 1º - As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública ou fiança bancária, no valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 2º - Sanadas as pendências impeditivas da realização das obras e serviços de melhorias viárias, deverá o particular interessado realizá-las imediatamente, sob pena de cassação do TRAP - Termo de Recebimento e Aceitação Provisório emitido e execução da garantia apresentada.

§ 3º - Após a conclusão das obras e serviços de melhorias, poderá o interessado fazer o levantamento da garantia apresentada e, se for o caso, requerer o TRAD - Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva.

§ 4º - Quando os fatores alheios ao interessado, que impedem o atendimento da certidão de diretrizes emitida, não forem solucionados no prazo máximo de 12 (doze) meses, deverá a Secretaria Municipal de



Transportes emitir nova certidão de diretrizes, podendo o interessado levantar a garantia apresentada a partir do momento em que receber a nova certidão.

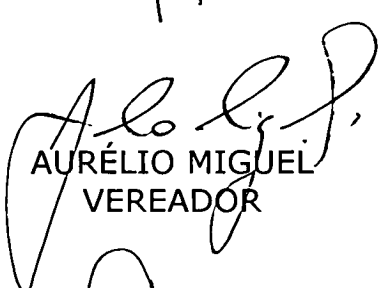
Art. 11 – O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 12 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a lei 10.506, de 04 de maio de 1988.

Art. 13 – As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

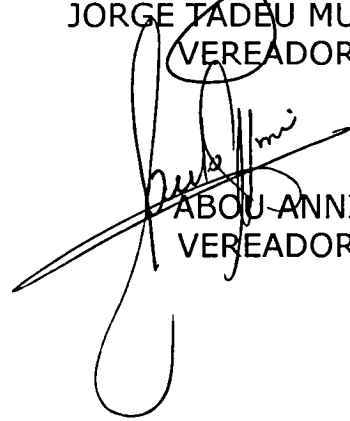
Sala das Sessões,

  
ANTONIO DONATO  
VEREADOR

  
AURÉLIO MIGUEL  
VEREADOR

  
ADILSON AMADEU  
VEREADOR

  
JORGE TADEU MUDALEN  
VEREADOR

  
ABOU ANNI  
VEREADOR





atendida parcialmente, sem prejuízo algum ao interessado, que obterá o alvará através do Termo de Recebimento Parcial das obras realizadas.

O projeto também prevê a possibilidade do interessado estar com seu empreendimento legalizado nos casos em que, por fatores alheios à sua conduta, as obras e serviços de mitigação do impacto viária, solicitada pela SMT, não possam ser concluídas. Nestes casos, a proposta permite que o particular mantenha seu empreendimento legalizado através do depósito de uma garantia no valor das obras e serviços determinados na certidão de diretrizes emitida pela SMT. Quando os fatores impeditivos das obras e serviços forem solucionados, o particular as realizará, atendendo assim à certidão de diretrizes; se porventura ele não realizar a determinação da SMT, haverá a execução da garantia, com a posterior realização das obras e serviços pela Municipalidade.

A elaboração do projeto em tela contou ainda com a participação e aprovação de representantes da Secretaria Municipal de Transportes, da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, Representantes do SECOVI – Sindicato da Habitação, do SINDUSCON – Sindicato da Indústria e Construção Civil do Estado de São Paulo e da ABRASCE – Associação Brasileira de Shoppings Centers, que estiveram presentes em várias reuniões da Sub-Comissão com o intuito de subsidiarem os trabalhos de reforma legislativa (reuniões registradas em notas taquigráficas).

Diante do exposto, solicitamos aos nobres pares a aprovação do presente projeto de lei.



# *Câmara Municipal de São Paulo*

## **SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 67

do processo n.º 01-409 de 2006 25/08/06 (a) CD

**Adelina Cicone**  
Assistente Parlamentar  
Registro 100.406

Tendo em vista o disposto no art. 212, incisos III e IV do R.I., sobre o assunto nada consta.

**Inácio Velga**  
Supervisor de Contr. do Proc. Leg.  
SGP 22

À Comissão de Constituição e Justiça.

30/08/06

**Ângela Bordin Andreoni**  
Subsecretária de Apoio Legislativo  
SGP-2

*Arquivado*

**RECEBIDO**  
Comissão de Constituição e Justiça  
Em 30/8/06 às 17:45  
[assinatura] RF 11120

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora  
SOMINHO  
Para  
Sala de  
Em 20/10/06  
[assinatura]  
Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º, artigo 51 do R.I.

**RECEBIDO NA ACJ-3**  
SUPERVISÃO DA APOSSORIA TÉCNICA  
JURÍDICA DO PROCESSO LEGISLATIVO  
EM 25/10/06 ÀS 12:00  
POR [assinatura]

**REDISTRIBUÍDO**  
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora  
ADENIL DA LUIA  
Para  
Sala de  
Em 25/10/06  
[assinatura]  
Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º, artigo 51 do R.I.

Pedido de... / À Vereadora  
Kamila  
deferido na... 22/11/06  
Obs: o prazo para devolução é de 7 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R. I.

**RECEBIDO NA ACJ-3**  
SUPERVISÃO DA APOSSORIA TÉCNICA  
JURÍDICA DO PROCESSO LEGISLATIVO  
EM 20/12/06 ÀS 16:10  
POR [assinatura]

Em 28/02/07

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

segunda(s) rubricado(s)  
sob nº 08

folha de informação nº

Em 28/02/07 a FÁBIO DE CASTRO PAIVA

5121/12/06 - 12130M



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n°

08

do processo n°

409

de 20

06, 28, 02, 07

(a)

FÁBIO DE CASTRO PAIVA

RF 11.120

Secretário

|                                                                                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--|
| REDISTRIBUÍDO                                                                     |  |
| Ao Nobre Vereador / Vereadora                                                     |  |
| TIA FÁBIO                                                                         |  |
| Para relatar:                                                                     |  |
| Sala da Comissão de Constituição e Justiça                                        |  |
| Em: 13/04/07                                                                      |  |
| Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I. |  |

|                                                           |              |
|-----------------------------------------------------------|--------------|
| RECEBIDO LA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO |              |
| SETOR DO PROTOCOLO LEGISLATIVO                            |              |
| Em: 18/4/07                                               | h 8          |
| Por: [assinatura]                                         |              |
| Saída: 17/5/07                                            | [assinatura] |

|                                                                                   |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--|
| REDISTRIBUÍDO                                                                     |  |
| Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora                                             |  |
| ABNALDO TIMOTEO                                                                   |  |
| Para relatar:                                                                     |  |
| Sala da Comissão de Constituição e Justiça                                        |  |
| Em: 18/05/07                                                                      |  |
| Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I. |  |

RECEBIDO DA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 23/05/07 ÀS 11:00 h

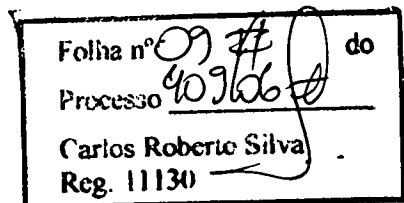
POR ALI

SAÍDA: 28/06 ÀS 16 h 00 ASS.: [assinatura]

SE GUE[m] juntado [assinatura] nesta data, [assinatura] documento [assinatura] e papel para informação, rubricado [assinatura]  
sob folha [assinatura] nº 110910

Em 29/06/07

(a) Carlos Roberto da Silva  
Supervisor de Equipe - SGP-15



PARECER COMUNITO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE  
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE POLÍTICA URBANA,  
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO,  
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA, E  
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 409/06. **Parlamentar e Revisão**

Trata-se de projeto de lei se autoria dos nobres Vereadores Abou Anni, Adilson Amadeu, Antonio Donato, Aurélio Miguel e Jorge Tadeu Mudalen, que dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário, oriundo de implantação de atividades, construção ou reforma de edificações.

Nos termos da propositura, a execução das obras e serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário será exigida pela Secretaria Municipal de Transportes, por intermédio de certidão de diretrizes, que deverá ser emitida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, contados da apresentação, pelo interessado, de projeto executivo acompanhado de todas as especificações técnicas da obra, serviços ou equipamentos necessários para a minimização do impacto no sistema viário.

Ainda, segundo o projeto o custo das melhorias viárias a serem executadas pelos interessados não poderá representar mais que 3% (três por cento) do custo total do empreendimento.

A matéria não esbarra em qualquer óbice legal, estando amparada no art. 13, I, da Lei Orgânica do Município e no art. 30, I, da Constituição Federal, bem como no exercício do poder de polícia, que confere ao Poder Público a faculdade de limitar e condicionar a liberdade e a propriedade em benefício do bem comum e impor sanção administrativa a fim de coibir as infrações às regras de conduta de estabeleça no exercício de tal competência.

Na espécie, se trata especificamente do exercício do poder de polícia relativa às construções, ou polícia edilícia, que consoante preleciona Hely Lopes Meirelles, in *Direito Municipal Brasileiro*, São Paulo,: Malheiros Editores, 6ª Ed., p. 351: "se efetiva 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".

Dentro deste contexto, portanto, nada obsta que, como o propugnado pelo projeto, se busque impor ao particular promove atividade geradora de tráfego, a obrigação de executar obras e ou serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário.

É manifesto, portanto, o interesse público a ser tutelado sob o fundamento do poder de polícia do Estado.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                      |    |
|----------------------|----|
| Folha nº 107         | do |
| Processo 40966       |    |
| Carlos Roberto Silva |    |
| Reg. 11130           |    |

Por se tratar de projeto de lei que versa sobre matéria pertinente a Obras e Edificações, é obrigatória a convocação de pelo menos duas audiências públicas durante a sua tramitação pela Câmara, nos termos do art. 41, VII, da Lei Orgânica do Município.

**PELA LEGALIDADE.**

Quanto ao mérito, as Comissões de Mérito entendem ser inegável o interesse público da proposta, razão pela qual manifestam-se

**FAVORAVELMENTE.**

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor na medida em que as despesas com a execução do projeto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

A SGP-2 (

São Paulo, 29 de 06 de 08

Carlos Roberto da Silva  
Supervisor de Equipe - SGP-15

Segue(m) juntado(s), nesta  
data, documento(s) e folha de  
informação rubricados sob

nº 112 12  
Em 21/07/2009  
Ass: [assinatura]

LEZICA [assinatura]

Supervisora de Apoio ao Plenário  
SGP-21



Câmara Municipal de  
São Paulo  
TAQUIGRAFIA

|            |     |          |      |
|------------|-----|----------|------|
| Folha nº   | 409 | do proc. | 2006 |
| Lendo      |     | Lendo    |      |
| RS. 10.738 |     |          |      |

NÚCLEO TÉCNICO DE REGISTRO - SGP-4

rod.: 01      fl.: 34      taq.      rev.:      evento: 138-SE  
data: 21-06-07  
Orador(es):

Passemos ao próximo item.

- "PL 409/2006, dos Vereadores AURÉLIO MIGUEL (PR), DONATO (PT), ADILSON AMADEU (PTB), JORGE TADEU (PFL) E ABOU ANNI (PV). Dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações, bem como da instalação de atividades. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR) - Solicito ao Sr. Secretário que proceda à leitura do parecer.

- É lido o seguinte: (parecer ao PL 409/06)

O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

SEM REVISÃO FINAL DA TAQUIGRAFIA



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

Papel para informação, rubricado como folha nº 12  
do processo n.º 409/06 11/07/2007 (a) \_\_\_\_\_  
LUZIA ALZATE  
Supervisora de Apoio ao Plenário  
SGP-21

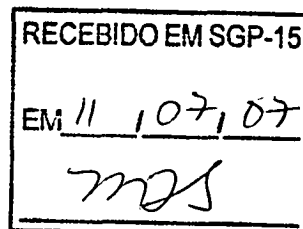
À SGP-15

Sr. Supervisor,

Encaminho os presentes autos para atendimento do disposto no artigo 41 da Lei Orgânica do Município.

11/07/2007

  
Ângela Bordin Andreoni  
Secretaria de Apoio Legislativo  
SGP 2



MARIA TEREZA AFFONSO DA SILVA  
Técnico Parlamentar

À Douta Comissão de  
Política Urbana, Habitação  
e Meio Ambiente

*para realização de audiências públicas.*

Em, 28/08/07

**Carlos Roberto da Silva**  
Supervisor de Equipe - SGP-15

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(a) nesta data documento(s) rubricado(s)

sob nº 13.0022 e folha de informação nº

em 13/09/07

Inamar Alves de Sousa Júnior

Secretário de comissões

Reg. 101.204



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

|                                       |        |    |
|---------------------------------------|--------|----|
| Folha nº                              | 13     | do |
| Processo                              | 409/06 |    |
| Inamar A. de Sousa Jr.<br>REG. 101204 |        |    |

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

**PRESIDENTE/SOLICITANTE: DALTON SILVANO**

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA**

**LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo**

**DATA: 12 de setembro de 2007**

PES

- 188/07
- 205/06
- 239/07
- 252/07
- 300/07
- 346/07
- 399/07
- 400/07
- 409/06 ✓
- 412/07

Recebido na Comissão de  
Política Urbana, Metropolitana  
e Meio Ambiente

Em 12/09/07 às 17:45 h

Inamar Alves de Sousa Júnior  
Secretário de comissões

Reg. 101.204



**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena - PT)** – Bom dia a todos os presentes. Vamos dar início à audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio-Ambiente. Convidamos todos os Vereadores e o público interessado a participar desta audiência pública.

Hoje são objeto desta audiência os PLs 188/07; 205/06; 239/07; 252/07; 300/07; 346/07; 399/07; 400/07; 409/06; e 412/07.

Quero registrar que o Presidente desta comissão, Vereador Dalton Silvano, não vai poder comparecer hoje por motivo de doença. Tem consulta médica, estava com o ombro avariado, está fazendo esses procedimentos agora. Portanto, este Vereador a pedido do Vereador Dalton Silvano, vai presidir esta audiência pública.

Vamos dar início pelo PL 188/07 que dispõe sobre o controle e fiscalização de atividades comerciais que gera impacto sócio-econômico. De imediato, vou chamar – vamos mudar um pouco o procedimento – o representante do Vereador, Sr. Manuel Carvalheiro, que fará a exposição de motivos que levou o Vereador a apresentar o projeto.

**O SR. MANUEL CARVALHEIRO** – Sr. Presidente, o projeto visa exigir na instalação de novos grandes empreendimentos comerciais especialmente o impacto de vizinhança da área econômica. Além do impacto referente ao trânsito, ao transporte também o de impacto ambiental visa incluir, como exigência para os grandes empreendimentos, uma análise dos efeitos que vai ter sobre os pequenos comerciantes, sobre os pequenos industriais, às pequenas casas e empresas da região. Na justificativa há um dado que permanece o mesmo, é de 2001, quase 80% dos empregos com carteira assinada são pelas pequenas e médias empresas. Apenas 9% são de grandes empreendimentos. Nesse sentido, essa propositura tende a facilitar a manutenção das pequenas empresas, principalmente nos bairros afastados da capital. Nesse sentido é que apresentamos à Câmara e à sociedade essa proposta.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena - PT)** – Muito obrigado. Gostaria de saber se



há mais alguém que queira discutir o projeto de lei. (Pausa) Não havendo, passamos ao próximo projeto.

PL 205/06 que cria a subprefeitura de Sapopemba e altera os limites territoriais da subprefeitura de Vila Prudente e dá outras providências. Convido para fazer a exposição a representante do nobre Vereador João Antônio, Sra. Aparecida Ramalho.

**A SRA. APARECIDA RAMALHO** – Sr. Presidente, o projeto que cria a subprefeitura de Sapopemba visa atingir o equacionamento do atendimento da população do bairro do Sapopemba, com o objetivo de responder os anseios de ajustar o distrito à realidade da cidade. Essa é uma reivindicação antiga e o Vereador decidiu assim atender. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena - PT)** – Muito obrigado. Gostaria de saber se há mais alguém que queira debater o projeto de lei. (Pausa) em não havendo, passemos ao próximo projeto.

PL 239/07 que institui a política municipal de mudanças climáticas, de autoria dos nobres Vereadores Paulo Frange, Juscelino Gadelha e Antonio Carlos Rodrigues. Vamos passá-lo para o final da pauta.

Dando seqüência, passemos ao PL 252/07 que institui o Código Ambiental do Município de São Paulo, de autoria deste Vereador. Rapidamente, gostaria de expor que o objetivo do presente projeto é estabelecer um Código Ambiental para o Município de São Paulo haja vista que hoje temos um conjunto de leis que trata da questão ambiental, mas não de forma consolidada. O projeto de lei trata desde questões específicas sobre a manutenção da qualidade de vida e do meio ambiente da cidade, procedimentos para licença ambiental e mecanismos de fiscalização da Prefeitura ao descumprimento da proteção ao meio-ambiente. Define também em seus vários capítulos que tratam da questão da fauna, da flora, questões como coleta seletiva, a preservação das áreas verdes da cidade, planos e manuseios para parques e áreas ajardinadas. Enfim, a idéia mesmo é uma consolidação de leis que já existem e a inclusão de outros itens que fazem parte da legislação federal que cuida do meio-ambiente.



É um tanto grande.

Estamos hoje em sua primeira audiência pública, e a nossa idéia é promover, em uma segunda audiência pública, um amplo debate com toda sociedade, além do que faremos hoje. Há alguém que queira se manifestar a respeito. (Pausa) Não havendo, passamos para o próximo projeto.

PL 300/07 que institui no âmbito do Município de São Paulo o Programa de Aproveitamento de Madeira de podas de árvores. Autor é o Vereador Natalini, e chamo a representante Maria Isabel para fazer a exposição de motivos.

**A SRA. MARIA ISABEL** – Bom dia, Sr. Presidente, demais membros. O presente projeto visa implantar o programa de aproveitamento de madeira de podas de árvores – PAMPA, com o objetivo de modernizar e adequar à realidade quanto à questão das regras do meio-ambiente. Esse programa prevê reaproveitamento do material gerando benefícios econômicos e ambientais para a cidade, além de contribuir para a vida útil dos aterros e reduzir o desmatamento. Atualmente, a cidade de São Paulo tem volume mensal de resíduos provenientes de podas de árvores de mais de 3.500 toneladas. Esse tipo de resíduo tem destino final nos aterros sanitários Sítio São João e Bandeirantes. E a disposição e transporte desse material custa em média mais de 855 milhões por ano.

Além disso, iremos celebrar convênios para pesquisas e parcerias com universidades, entidades ligadas ao meio-ambiente, ongs e iniciativa privada para fomentar e aplicar os melhores métodos para o cumprimento do projeto.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena - PT)** – Muito obrigado. Gostaria de registrar que há parecer ao projeto de lei pela legalidade e um substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça, que dá uma nova redação adequando às questões legais. Há mais alguém que queira debater o projeto de lei. (Pausa) Não havendo, passemos ao próximo.

PL 346/07 que altera o inciso XII, art. 9º da lei 14.223, de 26 de setembro de 2006, que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município

de São Paulo. Autor é o nobre Presidente desta Comissão, Vereador Dalton Silvano. Gostaria de chamar o Sr. Altair da Silva, representante do Vereador para a sua exposição.

**O SR. ALTAIR DA SILVA** – Bom dia a todos, Sr. Presidente, Chico Macena. O projeto de lei 346/07 de autoria do Vereador Dalton Silvano visa corrigir uma injustiça que aconteceu com a aprovação da lei Cidade Limpa que praticamente extinguiu toda publicidade exterior do Município de São Paulo. Como a lei é muito abrangente, de uma forma ou de outra, acaba com todas as mídias exteriores. Esse tipo de mídia que propomos é para a liberação de publicidade em táxis, ônibus e em outras formas de transporte coletivo dentro da cidade de São Paulo, de forma que não agridam a paisagem urbana e não contribuam para a poluição visual.

O projeto de lei visa resgatar uma forma de comunicação visual na cidade que não contribui para a degeneração paisagística de São Paulo. A lei 14.223, de 26 de setembro de 2006, incluiu a mídia em ônibus e táxis principalmente como fator de poluição visual no Município de São Paulo. Vale registrar que essa forma de publicidade em veículos sobre rodas é densamente utilizada nas principais capitais do mundo por ser uma forma de comunicação transitória e, no nosso entendimento, não polui nem agride a paisagem urbana e arquitetônica da cidade. Nesse sentido, o Vereador conta com o apoio dos demais Vereadores para aprovação do presente projeto. Estamos aqui inclui para levar alguma dúvida, se alguém quiser se manifestar, estamos à disposição para levar ao Vereador Dalton Silvano que, infelizmente, está doente e não pode comparecer.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena - PT)** – Muito obrigado. Gostaria de saber se há mais alguém para debater o projeto. (Pausa) Não havendo, passemos ao item seguinte.

PL 399/07 que dispõe sobre as multas a serem aplicadas aos locais de reunião concernente à poluição sonora, de autoria da nobre Vereadora Noemi Nonato e outros Vereadores. Pergunto se há algum representante da Vereadora ou de Vereadores que assinam o projeto de lei. (Pausa) Não havendo, vou pedir para que rapidamente a assessoria faça a



exposição de motivos do projeto. Assim, cumprimos a audiência pública. (Pausa)

**A Sra. Secretária** – Bom dia a todos. O projeto de lei 399/07, segundo os autores, justifica-se em face à premente necessidade de regularizar a fiscalização sofrida pelos locais de reunião em se tratando principalmente aos níveis de ruídos e vibrações. Argumentam que a aplicação da multa formulada no PL visa resguardar os locais de reunião de aplicação pecuniária exorbitante que possa inibir a atividade social e eles inerente, colidindo com a constituição federal. O parecer da Comissão de Constituição e Justiça foi pela legalidade, e o projeto é constituído por esta listagem das multas a serem aplicadas aos locais de reunião correspondentes ao controle da poluição que está aqui na tela.

Penso que tenha ficado claro.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** - Agradeço.

Há alguém que queira debater esse projeto de lei? (Pausa)

Não havendo, passemos para o próximo item da pauta: PL 400/07, que dispõe sobre o controle da poluição sonora emitida em locais de reuniões, e dá outras providências.

O nobre Vereador Goulart é o autor.

Gostaria saber se há alguém da Assessoria da Vereadora Claudete. (Pausa)

Há representante da Vereadora Claudete, mas eu pediria à Assessoria da Comissão que fizesse a exposição de motivos.

**A SRA. SECRETÁRIA** – O PL 400/07 tem os mesmos autores e a mesma justificativa do projeto anterior, face à necessidade de regularizar a fiscalização sofrida pelos locais de reunião, em se tratando principalmente dos níveis de ruído e vibrações.

Os argumentos dos autores são os mesmos e consideram que a poluição sonora, dentro desses locais, é de vontade deliberativa dos seus participantes, razão pela qual a medição de ser efetuada fora do seu ambiente, na presença do denunciado e de testemunhas, e depurado o ruído de fundo, de conformidade com a Norma 10.151 da ABNT.

A Comissão Justiça também já se manifestou pela legalidade, com base na Lei

Orgânica do Município.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** - Obrigado.

Há alguém que queira debater esse projeto de lei? (Pausa)

Não havendo, passemos ao PL 239/07, que havíamos suspenso, naquele momento, a discussão. Institui a política municipal de mudanças climáticas, de autoria do nobre Vereador Paulo Frange, Juscelino Gadelha e Antonio Carlos Rodrigues.

Gostaria de chamar o Sr. Edson Domingues, para fazer a exposição de motivos, representando o Vereador Juscelino.

**O SR. EDSON DOMINGUES** - Bom dia a todos, bom dia Vereador Chico Macena.

O PL 239/07, apresentado pelo Vereador Paulo Frange, Juscelino e Antonio Carlos Rodrigues, vem com o objetivo de se fixar um marco regulatório para uma política municipal de prevenção e controle de eventuais ocorrências meteorológicas provenientes de um fenômeno que está em curso nos dias de hoje que é a mudança climática.

O projeto prevê uma série de iniciativas do Poder Público Municipal, no sentido de mitigar essas ocorrências climáticas na cidade, e estabelecer marcos regulatórios para os mecanismos de desenvolvimento limpo.

Está prestes de ocorrer, na Bolsa de valores da cidade de São Paulo, o primeiro leilão de carbono proveniente do Aterro Sanitário de Perus, e o projeto de lei visa a essa regulamentação, as condições dessa regulamentação, prevendo inclusive certificados de emissões, estabelecidos nesse mecanismo de desenvolvimento limpo.

Estou à disposição para maiores crescimentos.

Eram essas as informações que queria trazer, nobre Vereador.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** - Muito obrigado.

Há alguém que queira debater esse projeto de lei? (Pausa)

Não havendo, passemos para o próximo item da pauta: PL 412/07, que propõe a criação do “Número Verde” nas Subprefeituras da cidade de São Paulo, de autoria do nobre

|                                       |       |    |
|---------------------------------------|-------|----|
| Folha nº                              | 19    | do |
| Processo                              | 40042 |    |
| Inamar A. de Sousa Jr.<br>REG. 101204 |       |    |

Vereador Tião Farias.

Pois não. Representando o nobre Vereador Tião Farias, tem a palavra o Jorge Manoel, para fazer a exposição.

**O SR. JORGE MANOEL** - Bom dia a todos; bom dia, Vereador Chico Macena.

O projeto tem a intenção de fazer que, em toda a cidade, nas Subprefeituras, haja um número de telefone que permita à população da região relatar e informar qualquer dano ao meio ambiente que eles venham a constatar.

Ele está tentando reproduzir uma experiência que aparentemente tem muito sucesso, que foi implementada na Subprefeitura de Capela do Socorro, que permite à população daquela Subprefeitura ligar e fazer as denúncias de atos e ações que entendam que venham a prejudicar o meio ambiente.

Basicamente é essa a intenção do projeto.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena)** - Muito obrigado.

Gostaria de saber se há alguém que queira debater esse projeto de lei. (Pausa)

Não havendo, passemos ao último item da pauta: PL 409/06 que dispõe sobre procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários para a minimização de impactos no sistema viário decorrente da implantação e reforma de edificações, bem como da instalação de atividades. A autoria é do nobre Vereador Donato e outros Vereadores.

Falando em nome do Vereador, a Assessora dele, Karina.

**A SRA. KARINA** - Bom dia a todos. Esse projeto de lei tem, por objetivo, alterar a legislação que disciplina a realização de obras e serviços, destinados à minimização do impacto no sistema viário, ocorrido por reformas ou instalação de empreendimentos, classificados como pólos geradores de tráfego.

Esse projeto foi desenvolvido por membros que faziam parte da comissão de estudos, criada no ano passado, e que tinha, como objetivo, estudar procedimentos de licenciamento de pólos geradores de tráfego.



Após a realização de um estudo, membros da subcomissão entenderam, por bem, apresentarem o presente projeto de lei, que revoga, na íntegra, a legislação vigente que disciplina a matéria. Esse projeto ainda contou com a participação e aprovação de representantes do Executivo, que estiveram presentes em várias reuniões, propostas pela subcomissão, para elaboração do presente projeto. Vale ainda ressaltar que esse projeto já foi aprovado em primeira votação nesta Casa.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) -** Eu que agradeço.

Tem à palavra o nobre Vereador Atilio Francisco, do Secovi, para debater o projeto.

**O SR. ATILIO FRANCISCO –** Bom dia, Sr. Presidente e senhoras e senhores.

Realmente o Secovi participou de toda discussão da comissão de estudos. O mercado imobiliário realmente tem sofrido muito da forma que vem ocorrendo aprovações e questões de contrapartida, principalmente. Aliás, essa questão foi muito bem abordada durante as discussões.

Sem dúvida alguma, com a máxima urgência, contamos com a aprovação desse projeto, porque realmente tudo que apareceu, durante aquela discussão, mostrou claramente para todos participantes coisas absurdas que vinham ocorrendo.

Sr. Presidente, V.Exa. teve oportunidade de obter bastantes informações. Quando se designava a feitura de alguma obra ou outra coisa, como compra de equipamentos, apareciam coisas que não tinham nada a ver com o sistema viário.

Esse projeto corrige efetivamente a abertura que havia na legislação. Então, o apoio do Secovi é total em relação à aprovação da matéria com a máxima urgência.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Chico Macena) –** Eu que agradeço.

Há mais alguém que gostaria de debater esse projeto? (Pausa) Em não havendo mais nenhum item na pauta, agradeço a presença de todos.



Está encerrada mais uma audiência pública da Comissão de Política Urbana,  
Metropolitana e Meio Ambiente.

Muito obrigado.

|                        |        |    |
|------------------------|--------|----|
| Folha nº               | 22     | do |
| Processo               | 4001ap |    |
| Inamar A. de Sousa Jr. |        |    |
| REG. 101204            |        |    |

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
Segue(m) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)  
sob nº 23 00 38 e folha de informação nº 03/10/04

Inamar Alves de Sousa Júnior

Secretário de comissões

Reg. 101.204



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 23 do  
Processo nº 409/06  
Elaine Gonçalves Gavioli  
Reg. 100.465 *eg*

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

**PRESIDENTE: DALTON SILVANO**

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA (Tarde)**  
**LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo**  
**DATA: 26 de setembro de 2007**

**OBSERVAÇÕES:**

- Lista de participantes não fornecida
- Grafia(s) não confirmada(s)

PL 188/07

399/07

205/06

400/07

239/07

409/06

252/07

412/07

300/07

346/07

Recebido na Comissão de  
Política Urbana, Metropolitana  
e Meio Ambiente

**9247-A**

Em 04/10/07 às 14:00h  
*BR*

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Boa tarde a todos. 14ª Audiência Pública, dia 26/9/2007, às 13h, Sala A, 1º Subsolo. Com a presença dos Srs. Vereadores Arselino Tatto, Chico Macena, Dalton Silvano e Donato, que também está prestigiando e participando da nossa audiência pública, os projetos devidamente publicados na Imprensa Oficial e feito os devidos convites, temos aqui a 2ª audiência pública dos PL 188/07, 205/06, 239/07, 252/07, 300/07, 346/07, 399/07, 400/07, 409/06, 412/07. Para agilizarmos os nossos trabalhos, considerando a quantidade muito grande de projetos, nós vamos fazer a leitura da ementa, como é projeto já publicado em *Diário Oficial*, já discutido nos Congressos de Comissões, após a publicação da ementa nós abriremos a palavra aos interessados em falar.

Passemos ao PL 188/07, que dispõe sobre o controle fiscalização de atividades comerciais que gerem impacto sócio-econômico. Autor é o Vereador Eliseu Gabriel.

Tem a palavra o Sr. Manoel Carneiro, representante do Vereador Eliseu Gabriel.

**O SR. MANOEL CARVALHEIRO** - Bom dia, Presidente e Vereadores. É um projeto que obriga aos grandes empreendimentos a terem um estudo também de impacto sócio-econômico de forma que se preveja, além de trânsito, de geração de empregos etc., também as influências que possa ter sobre o pequeno comércio da região. Nesse sentido não impede os grandes empreendimentos, mas simplesmente faz com que a Prefeitura examine também isso do ponto de vista da implantação, que é uma coisa que a Constituição Federal prevê, que uma proteção do pequeno e médio empreendimento. É nesse sentido que o projeto está apresentado. Dá à Prefeitura uma obrigação de examinar esse tipo de impacto.

Era o que tinha a dizer.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Pergunto se há mais alguém que queira fazer uso da palavra? Em não havendo, declaro encerrada a 2ª audiência pública do PL 188/07.

Tem a palavra o Vereador Donato.

**O SR. DONATO** - Sr. Presidente, eu gostaria de solicitar uma inversão de pauta, o PL 409/06 passar a ser o próximo PL a ser discutido.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Esta Presidência defere o pedido em deferência ao nobre Vereador Donato. O PL 409/06 passa a ser o segundo PL da pauta.

PL 409/06, dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários para minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações, bem como da instalação de atividades.

Tem a palavra o Vereador Donato.

**O SR. DONATO** - Sr. Presidente, esse PL é fruto do trabalho de um subcomissão da Comissão de Transportes, a Subcomissão de Estudos sobre Pólos Geradores de Tráfego, instalada em 2005. A gente fez um longo trabalho de acompanhamento e fiscalização da execução das Certidões de Diretrizes na cidade de São Paulo e concluímos também que a legislação era necessária ser aperfeiçoada. A legislação existente ainda é da época do Prefeito Jânio Quadros, a cidade teve um ritmo grande de grandes empreendimentos, novas técnicas construtivas, outros prazos e, portanto, era necessário que se adequasse essa legislação.

Essa Comissão de Estudos, a qual presidi por um bom tempo e participaram os Vereadores Aurélio Miguel, Abou Anni e Jorge Tadeu, discutindo tanto com a CET como com entidades ligadas aos setores empreendedores, Sinduscon, Secovi, Associação de Shoppings, preparou um projeto de lei que tem algumas alterações em relação à legislação vigente.

Uma primeira alteração é com relação a estabelecimento de prazos para a CET emitir a Certidão de Diretrizes. Hoje nós temos mais de 150 projetos praticamente parados na CET sem uma análise adequada, nos prazos adequados, prejudicando o desenvolvimento desses empreendimentos na cidade de São Paulo. Nós temos, também, um parâmetro de custo das melhorias viárias, que já é um parâmetro informalmente executado pela CET, mas que para maior clareza e transparência do processo nós fixamos em 3% do valor da obra. Instituímos também a possibilidade de um Termo de Recebimento e Aceitação Provisória. Hoje só existe o Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva e esses grandes empreendimentos, muitos deles, são feitos em etapas e, portanto, o empreendimento fica sem o TRAD, o Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo porque não está concluído, aí não pode ter o Habite-se



da obra e isso gera uma série de problemas de fiscalização, inclusive manobras dos empreendedores no sentido de não cumprir a certidão de diretrizes.

Então são algumas das mudanças estabelecidas por esse projeto e eu estou à disposição para qualquer esclarecimento.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Tem a palavra o Vereador Chico Macena.

**O SR. CHICO MACENA** - Só gostaria de cumprimentar o Vereador Donato pela iniciativa, uma vez que também fui presidente da CET, acompanhei de perto a dificuldade que é o Poder Executivo estabelecer parâmetros corretos para poder emitir a Certidão de Diretrizes e principalmente depois cobrar dos empreendedores que executem.

Nós temos Certidões de Diretrizes desde 1992, quando da lei, que não foram cumpridos ainda, tem exemplos históricos na cidade, como o Shopping Aricanduva e tantos outros que ainda não executaram a sua Certidão de Diretrizes.

Então gostaria só de cumprimentar o Vereador Donato pela iniciativa.

**O SR. DONATO** - Queria agradecer e dizer ao Vereador Chico Macena que quando V.Exa. foi presidente da CET certamente não tinham tantos projetos parados como hoje. Hoje são mais de 150 projetos parados, prejudicando o desenvolvimento econômico da nossa cidade, ao mesmo tempo em que a legislação anterior tinha brechas que dificultavam a fiscalização por parte do Executivo. Nós já conversamos com o novo Secretário de Transportes, Sr. Alexandre Moraes, ele ficou de enviar uma proposta de substitutivo a princípio concordando com os pontos aqui colocados, mas do ponto de vista da Secretaria de Transportes procurando aperfeiçoar esse projeto. Já foi votado em primeira votação nesta Câmara. A gente espera fazer um substitutivo que seja bom para a cidade, inclusive negociado com o próprio Executivo.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Parabéns ao Vereador Donato e aos demais Vereadores.

Em não havendo mais ninguém que queira fazer uso da palavra com relação ao PL

409/06 declaro encerrada a 2ª audiência pública do referido projeto de lei.

Voltemos à pauta. PL 205/06, do Vereador João Antônio. Cria a Subprefeitura de Sapopemba e altera os limites territoriais de Vila Prudente e dá outras providências.

Presente a Sra. Aparecida Ramalho, representando o Vereador João Antônio. Pergunto se quer fazer uso da palavra? (Pausa) Não quer. Tem mais alguém que queira fazer uso da palavra com relação a este projeto de lei? (Pausa) Em não havendo, declaro encerrada a 2ª audiência pública do PL 205/06, do Vereador João Antônio.

Item 3 da pauta, PL 239/07. Institui a Política Municipal de Mudanças Climáticas. Autor são os Vereadores Paulo Frange, Juscelino Gadelha e Antonio Carlos Rodrigues. Pergunto se existe algum representante? Sr. Edson Domingues, representando o Vereador Juscelino. Portanto, dentro dos precedentes existentes aqui, pergunto ao representante dos Vereadores se quer fazer uso da palavra?

**O SR. EDSON DOMINGUES** - Sou Assessor Parlamentar do Vereador Juscelino Gadelha. Boa tarde a todos.

Ainda sob o calor do leilão dos créditos de carbono negociados hoje na Bolsa Mercantil e Futuros, aqui o Paulo Rodrigues, da comunidade de Perus, que acompanhou isso de perto, a cidade sai vitoriosa, Vereador Chico Macena, com 34 milhões que serão investidos na comunidade que durante 27 anos sofreu com o funcionamento do lixão, mas conhecido como Aterro Bandeirantes. Mas, me atendo aqui ao Projeto de lei 239/07, quero lembrar aqui, em especial, o artigo 6º, onde fixa a participação da administração pública nos projetos de MDL, Mecanismos de Desenvolvimento Limpo, porque nessa ocasião desse leilão, na venda desses créditos a cidade ficou com 50% desses créditos.

E no projeto de lei estamos propondo que 70% das reduções, dos certificados de emissões, das chamadas RCEs geradas, elas passam à tutela do município, o que garante um investimento e isso tem sido muito bem colocado e defendido pelo Secretário Eduardo Jorge, mas também da subprefeita de Perus Sandra Santana, de que esses recursos sejam investidos em programas sociais e não só investidos, mas com controle social desse investimento que



vem do organismo Desenvolvimento Limpo. É importante esse marco regulatório dentro de uma política municipal de mudança climática e o projeto vem num bom momento justamente sendo discutido nesta comissão logo após o leilão realizado na manhã de hoje.

Era isso, Sr. Presidente.

Folha nº 28 do  
Processo nº 409106  
Elaine Gonçalves Gavioli  
Reg. 100.455

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Pergunto se há mais alguém que queira usar a palavra. Tem a palavra André Goldman da Secretaria do Verde.

**O SR. ANDRÉ GOLDMAN** – A Secretaria apóia o projeto, mas quero dizer que vai ser enviado este semestre ainda PL do Executivo sobre mudanças climáticas. Está sendo feito com apoio da FGV, com o ICLEI, com o Prof. Goldemberg. A sugestão da Secretaria é que se funda o projeto do Vereador com o projeto do Executivo.

**O SR. ÉDSON DOMINGOS (?)** – Estamos disponíveis para conversar.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Obviamente, esse projeto ficará a cargo do Executivo com os Vereadores autores para que se possa, se for o caso, chegar em entendimento para unificação dos projetos.

Tem a palavra Edson Domingos, assessor do Vereador Juscelino Gadelha.

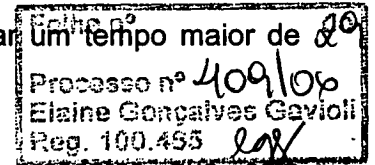
**O SR. ÉDSON DOMINGOS** – Lembro ao representante do Secretário do Verde, o nosso amigo André, uma agilidade por parte da Secretaria porque esse projeto de lei já foi votado em primeira, estamos com agilidade na Comissão de Política Urbana, e ele ficará em condições de pauta para a segunda discussão. Então, se pudesse o Executivo nos remeter as sugestões e fundirmos os projetos de lei seria em boa hora. A nossa previsão é que ele entre na pauta talvez antes até mesmo. Porque estamos acompanhando, ficamos sabendo através do site da Prefeitura que havia discussão com a GV, com o ex-Secretário de Estado Fábio Feldman e o nobre Vereador Gilberto Natalini. Porém, seria interessante um diálogo mais freqüente e que tivesse agilidade porque penso que o projeto está bem-elaborado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Perfeitamente. Com a palavra Sonia, representando o Vereador Paulo Frange.

**A SRA. SONIA** – Gostaríamos de observar que como o nosso projeto já foi



aprovado em primeira discussão, tecnicamente seria mais interessante que o Executivo nos procurasse para elaboração de substitutivo que contemplasse todas as diretrizes que o executivo está tentando implantar nessa área. Acho que seria mais prudente e mais fácil a aprovação na Casa do que de um novo projeto que poderia demandar um tempo maior de discussão, e a cidade não pode esperar. Obrigada.



**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Informo os presentes que esta Presidência, com aprovação e apoio dos demais Vereadores da Comissão de Política de Urbana da Casa, nós não fizemos a reunião ordinária do dia de hoje – nobre Vereador Chico Macena – exatamente para agilizarmos as audiências públicas dos projetos de lei que foram votados em primeira discussão, ou que dependiam para ser votados em segunda discussão da segunda audiência pública, estamos fazendo hoje. Portanto, não houve a reunião ordinária, para que possamos agilizar os projetos de lei nesta Casa.

Passo imediatamente ao item quatro da pauta: “PL 252/07. Institui o Código Ambiental no Município de São Paulo e dá outras providências”. O autor é o Vereador Chico Macena, presente e com a palavra.

**O SR. CHICO MACENA** – Obrigado. Presidente, vou fazer um breve resumo dos 197 artigos que dizem respeito a essa proposta de lei. O Município de São Paulo não possui um Código Ambiental, possui uma série de legislações que muitas vezes o Poder executivo Municipal e qualquer cidadão ou empreendedor da cidade tem de ficar pesquisando esse conjunto de leis para poder fazer um licenciamento, para ter um parâmetro legal do meio-ambiente da cidade. A idéia é estabelecer um Código Ambiental. A proposta está dividida em Política Municipal do Meio-Ambiente, define os instrumentos de gestão ambiental, coloca a questão do controle ambiental; em proteção da sócio-biodiversidade; e nas disposições transitórias.

Na questão da política municipal do meio-ambiente, o Código trata da questão da conservação, defesa, melhoria, recuperação e controle do meio-ambiente de forma ecologicamente equilibrada, de forma a ter uma cidade sustentável, trata das áreas e bem de

uso comum. Define os objetivos de interesse local porque muitas das legislações que temos de nos ater para trabalharmos são federais ou estaduais. A própria Constituição estabelece em seu art. 30 que o Município de São Paulo pode definir seus interesses locais ou complementares quanto às legislações estadual e federal. Por isso, apresentamos essa iniciativa.

Define também os termos e conceitos relevantes utilizados no Código, estabelece coisa que não temos na cidade que são os parâmetros de gestão, de acompanhamento e de fiscalização da situação ambiental da cidade de São Paulo. Hoje, isso não existe na Prefeitura e quando existe é de forma dispersa ou muito setorizada nas Secretarias. A idéia é que seja sistematizada de uma forma única de modo que a Prefeitura e qualquer cidadão possam se utilizar e ter as informações. Também estabelece estrutura de acompanhamento e fiscalização, criando uma sinergia entre os órgãos da Prefeitura.

Num segundo momento, estabelece instrumento de gestão ambiental. Trata da questão do zoneamento ambiental. Elabora parâmetros e conceitos para que haja um zoneamento ambiental. Trata da questão do licenciamento que é grande problema da cidade de São Paulo. Há dificuldade para alguns empreendedores de fazerem licenciamento ambiental. De outro lado, ser um instrumento efetivo do Município de São Paulo para poder exigir ou ter um critério mais objetivo e promover o licenciamento. Trata também dos termos de ajuste de conduta porque quem acompanha os processos junto ao Ministério Público em relação aos termos de ajuste de conduta, na verdade, trata mais de questões mitigadoras, daquilo que é pedido do que uma efetiva preservação do meio-ambiente. Então, estabelecemos critérios, inclusive, para o termo e que tenha prioridades como a preservação dos danos ambientais, a reparação total ou parcial do ecossistema e a compensação ambiental propriamente dita. Cria alguns instrumentos de gestão ambiental, às auditorias ambientais, cria um fundo e trata também da educação ambiental. Estabelece parâmetros para o controle ambiental na questão da qualidade, no monitoramento. A articulação de tudo isso com o sistema de informações, com os indicadores ambientais servindo de base para toda essa



análise. E tem também artigo que trata da questão da qualidade do ar, adoção de tecnologias, controle de emissão de poluentes por meio da inspeção veicular dessa emissão, enfim é uma série de tratamentos. Trata da qualidade da água, há vários artigos falando de uma política municipal de controle de poluição das águas porque hoje não temos efetivamente uma política nesse sentido. Trata da questão da qualidade do solo, da gestão dos resíduos urbanos.

Sobre isso quero lembrar que incorpora vários debates havidos na Casa a respeito da coleta seletiva, de resíduos de construção civil, inclusive projeto de lei – espero que seja votado na Casa – do ex-Vereador Nabil Bonduki que fala sobre o tratamento de resíduos sólidos.

Também aborda a biodiversidade que é um aspecto pouco trabalhado por parte da Prefeitura do Município de São Paulo. Há aspectos que dizem respeito ao patrimônio cultural da cidade, e incorpora não só questões referentes ao patrimônio imóvel, mas ao patrimônio não-material da cidade.

Por fim, nas disposições transitórias estabelece que a Secretaria do Verde e do Meio-Ambiente deverá se manifestar sobre os aspectos de proteção do solo, da fauna, da cobertura vegetal e das águas superficiais, subterrâneas, fluentes e emergentes e reservadas sempre que os projetos tenham interferência sobre reservas de áreas verdes, exijam sistemas especiais de abastecimento e apresentem problemas relacionados à viabilidade geotécnica. Portanto, atribui especificamente à Secretaria do Verde e Meio-Ambiente um papel não só fiscalizador, mas regulador de políticas para que possamos num futuro, quem sabe, bem próximo ter uma política efetiva de preservação do meio-ambiente da cidade de São Paulo e que possamos caminhar para uma cidade mais sustentável e ecologicamente equilibrada.

Era isso, Sr. Presidente.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) –** Parabenizo o Vereador Chico Macena pelo projeto de lei e pela exposição. Tenho falado nesta Comissão que o objetivo do legislador não é só elaborar o projeto de lei, mas fazer a Câmara aprovar e o Prefeito sancionar. Creio na

grandeza do presente projeto de lei.

Perguntaria se houve entendimento, se o representante da Secretaria do Verde gostaria de se manifestar, mas ele é muito abrangente. Obviamente, terá de ter entendimento com o Executivo. Tem a palavra o representante da Secretaria.

Se não tiver um representante do Executivo é aquela mesma história, aprova na Casa por acordo e quando chega pode, eventualmente, o projeto de lei pode ser vetado e no fim acaba perdendo a cidade. É importante que haja diálogo com o Executivo. Esse é o meu entendimento, é apenas um comentário.

**O SR. ANDRÉ GOLDMAN** – A Secretaria apóia a iniciativa do Vereador. Só quero dizer que como é projeto muito extenso, é um Código Ambiental temos muito a estudar. Estamos estudando, mas só para dizer que apoiamos e vamos conversar bastante sobre isso.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Pela ordem, Vereador Chico Macena.

**O SR. CHICO MACENA** – Informo que quando da iniciativa do projeto de lei, nós encaminhamos oficialmente à Secretaria do Verde, ao Secretário Eduardo Jorge. Depois de encaminhar já estive em reunião com o Hélio Neves e com uma japonesa que estava coordenando um grupo de discussão. Parece-me que montaram algumas comissões ou grupo de discussão sobre o Código Ambiental. Este Vereador teve um retorno muito positivo da Secretaria do Verde, inclusive, com o compromisso do Secretário Eduardo Jorge de eventuais sugestões que ele tenha para que sejam encaminhadas e sejam incluídas num substitutivo.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Por que estou fazendo esse alerta? Como essa é a segunda audiência pública a esse projeto, já foi passado a matéria no congresso de comissões, mas não foi votada em primeira.

Percebi que esse é um projeto de lei muito abrangente e expressivo. Assim, não podemos colocá-lo em votação sem que antes haja acordo para sanção. Não podemos perder a oportunidade, a qual venho falando em audiências públicas.

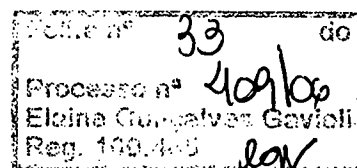
Nobre Vereador Chico Macena, quando a nossa assessoria técnica dá o parecer e pede para que seja feito um substitutivo, por N motivos, eventualmente o relator acaba

deixando de fazer isso na nossa comissão, deixando para fazer, em plenário, e, às vezes, isso não acontece. Aí, perdemos muito tempo.

Esta Casa tem um custo muito grande para tratar de projetos de lei. Se não fizermos o substitutivo, conforme considerações técnicas da comissão, o Poder Executivo acaba vetando. Isso também vale para esse projeto de lei, de extrema importância.

Tem a palavra o Sr. Eduardo Merge, assíduo freqüentador de nossas audiências públicas.

**O SR. EDUARDO MERGE** – Com a graça de Deus.



Sr. Presidente, parabênizo esse projeto. O EIA-Rima e os relatórios de impacto de vizinhança agradecem esse projeto, que dá um respaldo para que ele seja realizado sobre uma base mais sustentável.

Com esse código, a municipalidade vai criar instrumentos para agilizar esse processo. Melhor do que isso, fazer com que ele seja fiel ao nosso município. Se formos pegar relatórios de impacto ambiental, veremos que, no processo, o que interfere tem uma abrangência muita grande.

Havendo um código no nosso município, isso vai dirimir muitas dúvidas, fortalecendo muitas questões que estão deixadas de lado.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Em não havendo mais ninguém que queira usar a palavra com relação ao PL 252/07, de autoria do nobre Vereador Chico Macena, declaro encerrada a segunda audiência pública do referido projeto.

Passemos ao item seguinte, PL 300/07, de autoria do nobre Vereador Natalini. Institui, no âmbito do município de São Paulo, o programa de aproveitamento de madeira de podas de árvores.

A Sra. Isabel está representando o nobre Vereador Natalini.

Alguém gostaria de usar a palavra em relação a esse projeto de lei?

**O SR. CHICO MACENA** – Sr. Presidente, cumprimento a iniciativa do nobre



Vereador Natalini. Recentemente estive no Aterro São João. É impressionante a quantidade de caminhões cheios de podas de árvores provenientes de toda a cidade! Tudo isso é jogado no aterro sanitário, onde não deveria ser colocado todo esse tipo de resíduo.

Folha nº 34 do  
Processo nº 409106  
Elaine Gonçalves Gavioli  
esta poda 485

Temos de dar uma finalidade e um tratamento mais correto para esta poda.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Parabenizo o nobre Vereador Natalini, que tem se destacado bastante nesse tema tão importante, tentando ajudar e contribuir na questão ambiental e dos poluentes. Inclusive na comissão sobre aquecimento global, S.Exa. tem feito um trabalho muito importante, dedicando-se bastante.

O projeto de lei 346/07 é de minha autoria. Ele altera o inciso 12º da artigo 9º da lei 14.223, de 26 de setembro de 2006, que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do município de São Paulo.

Nobre Vereador Chico Macena, esse projeto de lei refere-se à publicidade em táxis. Por questão até de ser publicitário, quando foi votada a matéria da Cidade Limpa, votei contrariamente. Não por não ser a favor da cidade, mas por entender que o projeto de lei deveria ter outra forma de apresentação.

Nas pesquisas feitas na cidade de São Paulo, vemos que 66 a 70% de pessoas estão aprovando o projeto Cidade Limpa. Tive um embate muito grande com o pessoal do Defesa São Paulo, não por não ser a favorável da Cidade Limpa, mas pela forma radical como foi apresentada, principalmente com relação a comerciantes e lojistas.

Com relação à publicidade exterior, no meu entendimento, foi cometida uma injustiça muito grande, até porque entendo que aquela publicidade em cima de táxis não polui a cidade de São Paulo, muito menos o visual. Hoje até existe uma empresa que está trabalhando com uma liminar obtida na Justiça.

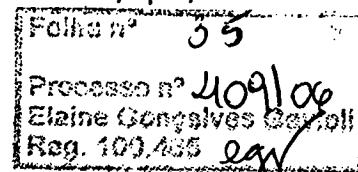
Inclusive a própria Secretaria Municipal de Transportes manifestou, em várias audiências públicas, favoravelmente à manutenção dessa publicidade em táxis. Há duas linhas incluídas e remendadas na lei 14.223/06, que visam resgatar a publicidade exterior em táxis.

O Sr. Prefeito está enviando um projeto de lei do mobiliário urbano, para ponto de

ônibus e táxis. Na época, já dizia que esse seria um mobiliário urbano móvel, volante.

De qualquer forma, pretendo conseguir apoio dos Srs. Vereadores. O próprio Partido dos Trabalhadores tem um projeto de lei que além de corrigir algumas falhas existentes na lei 14.223/06, também visa a recuperar a questão da publicidade exterior, que, no meu entendimento, não acaba prejudicando a poluição visual.

Há mais alguém que gostaria de usar a palavra?



**O SR. CHICO MACENA** – Sr. Presidente, cumprimento V.Exa. por essa iniciativa.

Também não votei o projeto de lei da Cidade Limpa. Na primeira votação, abster-me, por questão de um acordo da bancada do meu partido, na perspectiva de ser elaborado um substitutivo.

Na segunda votação, estava de licença, mas se aqui estivesse, votaria contra esse projeto de lei, pelos mesmos motivos que V.Exa. aqui relatou.

Nesse projeto que V.Exa. apresenta, gostaria também de destacar a importância do transporte de cargas, porque, muitas vezes, essa propaganda é mais um mecanismo utilizado por empresas ou até mesmo por pessoas físicas, que usam seu caminhão para transportar cargas, como medida de segurança.

O fato de pintarem o baú ou a carroceria é para facilitar a busca do veículo, em caso de assalto ou roubo de caminhão. Assim, a sua identificação facilita a sua busca. Assim, podemos impedir que ele seja desmontado ou pintado rapidamente. Essa é uma correção justa.

Deveríamos caminhar para outras correções na iniciativa desse projeto de lei, por exemplo, em condomínios, porque hoje a lei permite uma placa de quatro metros quadrados para quem tenha um único IPTU. Muitas vezes, há pessoas que têm quatro a dez lojas. Na Domingos de Moraes, havia doze lojas com um único IPTU.

Então, se dividirmos quatro metros quadrados por doze, há um cartão de visita para cada loja colocar à frente de sua fachada. Há empresas que trabalham com eventos, shows e teatros.



Há uma série de distorções nessa lei que precisam ser corrigidas para o bem da cidade.

36  
do  
Processo nº 409/07  
Elaine Gonçalves Cavali  
até

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Não vou me alongar nesse debate, até

ter lutado e trabalhado muito contra a aprovação desse projeto de lei, não no seu global. Como milito muito na área de publicidade, participei de vários fóruns com empresários. Os maiores culpados por haver essa lei são eles mesmos. Por que digo isso? Porque grande deles acabaram não cumprindo a legislação.

Havia mais de dez mil irregulares. Então, infelizmente, houve um prejuízo enorme em nossa categoria. Enquanto publicitários, perdemos cerca de 15 a 20 mil trabalhadores, mas, de qualquer forma, essa é uma matéria superada, e estamos apenas tentando corrigir a questão da publicidade exterior em táxis.

Em não havendo mais nada ninguém que queira usar a palavra relativamente ao PL 346/07, dou por encerrada sua segunda audiência pública.

Passemos ao item seguinte, PL 399/07, que dispõe sobre as multas a serem aplicadas em locais de reunião, concernente à poluição sonora. Os autores do projeto é a nobre Vereadora Noemi Nonato e outros.

Representando o nobre Vereador, está presente o Sr. Fábio.

Em não havendo mais ninguém para usar a palavra acerca do PL 399/07, declaro encerrada a sua segunda audiência pública.

Passemos ao item seguinte item, PL 400/07. Dispõe sobre o controle da poluição sonora emitida em locais de reuniões e dá outras providências. O projeto é de autoria do nobre Vereador Goulart e outros.

Há mais alguém que queira fazer uso da palavra? (Pausa) Em não havendo, declaro encerrada a segunda audiência pública a esse projeto de lei.

Passemos ao próximo item, PL 412/07. Propõe a criação do número Verde nas subprefeituras da cidade de São Paulo. O autor é o nobre Vereador Tião Farias. O representante do Vereador é o Sr. Pasquato.

Há mais alguém que queira usar a palavra em relação a esse projeto de lei?

(Pausa) Em não havendo, declaro encerrada a segunda audiência pública do PL 412/07. 31 do

Estão encerrados os projetos da pauta.

Nesta Casa, há o mecanismo do congresso de comissões. Os projetos de lei têm

de passar por diversas comissões, de Justiça, Finanças, Política Urbana e Trânsito.

Dentro desse mecanismo, Vereadores que entendem que determinado projeto tem uma importância muito grande, e para que ele percorresse todas as comissões, isso demoraria muito tempo, como o caso do projeto de autoria do nobre Vereador Chico Macena. Então, realizamos o congresso de comissões dentro do plenário. Entretanto, determinados projetos de lei, para serem aprovados definitivamente, em segunda votação, carecem, necessitam de realização de audiências públicas.

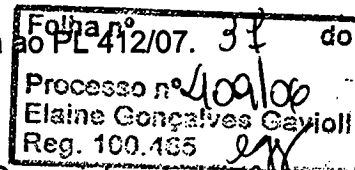
Por esse motivo que, nessas circunstâncias, projetos que dependem de realização de audiências públicas desta Comissão, procuramos adotar esse mecanismo, para agilizar a tramitação desses projetos de lei.

Às vezes, um representante de Vereador ou um determinado Vereador não quer fazer uso da palavra, pelo fato da matéria já ter sido debatida no congresso de comissões. Sendo debatida, no plenário, obviamente pessoas que querem se manifestar contrariamente ou favoravelmente podem comparecer à audiência pública. Quem não quer se manifestar não significa que não quer debater. A matéria é debatida no congresso de comissões e no próprio plenário.

Nobre Vereador Chico Macena, muitas pessoas e, às vezes, a imprensa não entendem o que ocorre. Falam que esta Casa aprova projetos por toneladas, quilos ou dúzias, um atrás do outro. Falam isso por não entenderem o procedimento que há nesta Casa.

Quando o projeto chega para ser votado, já foi feito um debate muito grande, inclusive entre o Colégio de Líderes, o Líder do Governo e as lideranças de bancada.

Então, se fôssemos discutir, por duas ou três horas, no plenário, cada projeto de lei, esta Casa não teria uma produtividade adequada para fazer frente ao custo-benefício.





Quando a matéria chega para ser votada, é porque ela já passou por diversas discussões, inclusive individualmente.

Eventualmente uma pequena parte da mídia dá outra interpretação quando são aprovados diversos projetos de lei ao mesmo tempo.

Nobre Vereador Chico Macena, às vezes, conseguimos aprovar apenas ou três projeto de leis. Quando não há uma produtividade grande, dizem: "Não produziram." Obviamente, às vezes, há vereadores que escolhem projetos que não têm muita importância para a cidade de São Paulo, mas isso não depende de nossa interferência. Digo isso porque cada Vereador tem livre arbítrio para decidir o que é importante ou não.

Convido todos para participarem da próxima audiência pública, a ser realizada na quarta-feira, dia 3. Os projetos de lei a serem discutidos serão publicados em veículos de comunicação, de praxe, no momento oportuno.

Em não havendo mais nenhum projeto de lei a ser discutido, declaro encerrados os trabalhos da 14ª audiência pública, agradecendo a presença de todos.

A SGP-2, *sendo não*  
*atendida o pedido*  
*de R. 12*  
São Paulo, *04/10/09*

**Carlos Roberto da Silva**  
Supervisor de Equipe - SGP-15

Segue M juntado S, nesta data  
Documento S e papel de informação  
Rubricado S sob folha S nº 2703  
Em 21.04.09  
**EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA**  
RF 0-835  
Secretário



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

|                              |       |    |
|------------------------------|-------|----|
| Folha nº                     | 39    | do |
| Processo nº                  | 40866 |    |
| Eduardo Vasconcelos Oliveira |       |    |
| Reg. 10.885                  |       |    |

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE  
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**

**PRESIDENTE: RICARDO TEIXEIRA**

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA**  
**LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo**  
**DATA: 23 de abril de 2009**

**OBSERVAÇÕES:**

- Grafia(s) não confirmada(s)
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone



**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Bom dia a todos. Com a presença dos Srs. Vereadores: Goulart; Donato; Aurélio Miguel, declaro abertos os trabalhos desta Audiência Pública sobre o Projeto Legislativo 409/2006 de autoria dos Srs. Vereadores: Abou Anni, Adilson Amadeu, Aurélio Miguel, Donato e do ex-Vereador Jorge Tadeu. O projeto dispõe sobre procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações, bem como da instalação de atividades.

Para esta Audiência Pública, foram convidados: a Secretaria Municipal de Transportes; a Companhia de Engenharia de Tráfego; o Secovi; a Associação Comercial; a FIESP; a Fecomércio; diversos empreendimentos e também todos os Srs. Vereadores desta Casa.

Em obediência ao artigo 86, Inciso II do Regimento Interno, a chamada para esta Audiência Pública foi publicada na grande imprensa e no Diário Oficial da Cidade. A palavra estará aberta aos presentes e peço a quem quiser manifestar-se, inscrever-se com o nosso Secretário Sr. Eduardo. Porém, antes os dois Srs. Vereadores, autores da lei farão uma apresentação.

Quero anunciar algumas pessoas que estão presentes: os Srs. Vereadores Juscelino Gadelha e Marcelo Aguiar; o Sr. William Piovesan, da W. Torres Engenharia; o Sr. Hilton Rejman, Gerente de Projetos da Cyrela; o Sr. Alexandre Caio Martins, Diretor da Meng Engenharia Com. Ind. Ltda.; a Sra. Silvia Monteiro Sofia, Chefe do Departamento de Pólos Geradores de Trânsito da CET-SP; o Sr. Gilberto Andrade Farias, Diretor da Arc Comércio Construção e Adm. Ltda. e o Sr. Ricardo Laíza, Superintendente de Planejamento da CET.

Estão abertos os nossos trabalhos. Tem a palavra o nobre Vereador Aurélio Miguel, que fará a apresentação.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Bom dia a todos, Srs. Vereadores, se os convidados



quiserem sentar-se mais à frente para assistir ao telão, faremos uma apresentação simplificada do trabalho que obtivemos na Subcomissão de Pólos Geradores quando fazíamos parte da Comissão de Trânsito e Transporte. É uma forma mais prática e simples.

- Apresentação de *slide*.

O que é o PL 409/2006; o resultado dos estudos da Subcomissão do Pólo Gerador de Tráfego; o que trata o PL 409/2006; introduz melhorias na metodologia da aprovação de empreendimentos que são considerados pólos geradores de tráfego na cidade de São Paulo.

O que é pólo gerador de tráfego; os empreendimentos com as características que necessitam de aprovação especial junto à CET e à Secretaria Municipal de Transportes. Na coluna da habitação, 500 vagas são consideradas pólos geradores. Qualquer uso não-residencial, 200 vagas.

Qualquer uso não-residencial em área especial de tráfico, 80 vagas. Prestação de serviços de saúde, até 7.500 metros, não é pólo gerador. Prestação de serviços de educação, até 2, 5 mil metros. Atividades temporárias, locais de reunião, até 500 pessoas; acima, já é pólo gerador. Prática de exercícios físicos ou de esporte, até 2,5 mil metros.

A instalação da Subcomissão deu-se em 2005. Conforme nominados anteriormente, primeiro, o Vereador Donato esteve na Presidência. Depois dele, eu assumi. Participaram os Vereadores Adilson Amadeu, Abou Anni e Jorge Tadeu Mudalen, este último hoje Deputado Federal, que depois retirou-se da Subcomissão.

Os objetivos da Subcomissão eram: fiscalizar o cumprimento da lei, identificar distorções, propor nova metodologia para aprovação de empreendimentos considerados pólos geradores de tráfego.

Verificamos a legislação vigente à época: a Lei 11.228, que é o Código de Obras e Edificações; a Lei 10.334, que cria as AETs; a Lei 10.506, que cria o Pólo Gerador de Tráfego. Analisamos diversos processos e empreendimentos. Ouvimos depoimentos de empreendedores, depoimentos de funcionários da CET e da Sehab – alguns dos quais,



inclusive, estão presentes hoje. Fizemos diligências em conjunto com a Prefeitura Municipal de São Paulo em diversos empreendimentos da cidade de São Paulo.

Dentre os pontos que diagnosticamos está a morosidade na aprovação. Há exemplos em que a pessoa deu entrada em 2004 e até o ano passado ainda não havia saído a certidão de diretrizes. Isso nos surpreendeu muito. Ainda: contrapartida sem clareza nos critérios, obras inexequíveis, obras viárias em locais distantes do empreendimento, solicitação de obras que pioram as condições do tráfego. Falaremos dos pontos um a um.

Morosidade na aprovação. A aprovação de pólo gerador de tráfego demora, em média, um a dois anos para obtenção de certidão de diretrizes. Quando aprovado, em 100% dos casos, há novas solicitações de obras modificativas por parte da CET, gerando mais custo e demora no processo. Devido à demora na análise do pólo gerador de tráfego, o empresário não consegue as autorizações para o início de obras. É o caso que citei anteriormente, que demorou quatro anos.

Contrapartida sem clareza. Nas solicitações de equipamentos eletrônicos de sinalização exigidos nas certidões de diretrizes, não são aceitos similares, mesmo que o interessado prove que são compatíveis com os já instalados, penalizando o empreendedor, pois ele terá de arcar com o preço que o fornecedor pedir, sem concorrência.

Contrapartidas sem clareza nos critérios. Na certidão de diretrizes de pólo gerador de tráfego para o Shopping Center Pátio Higienópolis, foram exigidas a compra de computadores e motocicletas para a CET. Esses equipamentos foram usados para melhorar o tráfego no entorno do empreendimento. Será? Questionamos isso na época.

Dos Shoppings Morumbi e Market Place, quando das aprovações, foi solicitado a ambos a construção de uma ponte sobre o Rio Pinheiros; obra que o CET considerou não ser mais prioridade e solicitou a sua não-construção, levando nove anos para definir uma nova contrapartida e, quando pressionado por esta Comissão, solicitou que fosse recapeado um trecho de aproximadamente um quilômetro da pista da Marginal Pinheiros, em vez do viaduto.



Folha nº 42 do  
Processo nº 409100  
SÃO PAULO  
Concelhos Oliveira  
FL: 4 DE 45 10  
Reg. 10

Obras inexecutáveis. Wal Mart Vila Mariana precisa remover 70 árvores para execução de uma alça de acesso, só que o pedido foi indeferido pelo Depav. Então, como é que se faz? O Wal Mart da Avenida Washington Luiz necessitava de aprovação do PL 575/05, que foi aprovado no mesmo ano e gerou agora a Lei 14.914. O Wal Mart ficou pronto bem antes disso.

A lei autoriza o alargamento de 15 metros da Rua Adorno e sobre essa que já havia sido executada pelo empreendedor sem autorização. O hipermercado funcionou sem as devidas licenças durante todo esse tempo. Quer dizer, eles também são culpados?

Obras viárias em locais distantes do empreendimento. A certidão-diretriz do Shopping Frei Caneca solicitou intervenções viárias na região da Avenida Paulista, sendo que o empreendimento está mais próximo do centro.

Solicitações de obras que pioram as condições do tráfego. No entorno do Shopping Campo Limpo, as supostas obras de melhorias viárias surtiram efeito contrário ao esperado pelo CET, provocando caos na região. O próprio Get 5, responsável pelo monitoramento da região atesta a piora no tráfego local.

Aprovação de empreendimentos no polo gerador de tráfego. Como funciona a aprovação do polo gerador de tráfego? Dá-se entrada na Prefeitura, por meio da Sehab; automaticamente, encaminha-se para a Secretaria Municipal dos Transportes, para a Sehab/Aprov, Dersa e CET, e o polo gerador de tráfego tem de dar a contrapartida com a emissão da certidão. Emitida a certidão, sai o alvará de aprovação de execução, e aí se dá o início da obra.

É isso o que dizemos anteriormente, que os projetos referentes ao empreendimento, enquadrados como polo gerador de tráfego, são objeto de duas aprovações na Prefeitura Municipal, iniciando e apresentando projeto à Sehab para análise e aprovação dos termos da Lei 11.228/92, que é o Código de Obras. No decorrer dessa análise, e solicitada a certidão-diretriz do polo gerador de tráfego, que deve ser protocolada na Secretaria Municipal

de Transportes, analisada pelo CET e, após longa negociação, a mesma será expedida. Após isso, ela será anexada ao processo da Sehab/Aprov e em seguida será expedido o alvará de aprovação e execução do empreendimento. Todo esse trâmite, conforme levantamento da Subcomissão de Polo Gerador de Tráfego, não leva menos que dois anos.

A obtenção do TRAD, Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva, continuando a explanação sobre o processo de licenciamento de um polo gerador de tráfego, é a parte mais complexa. Aprovada a Certidão de Diretrizes, o empreendedor deve, inicialmente, confeccionar os projetos referentes às obras solicitadas, que deveriam ser de obrigação da CET. Feito isso, os projetos são encaminhados à CET para aprovação. Cabe salientar que, em vários casos dessa fase, a CET solicita, durante o andamento do projeto, várias modificações, gerando, assim, vários projetos modificativos.

Os projetos aprovados são encaminhados à Siurb e, posteriormente, à Subprefeitura, que após sua aprovação, autoriza a execução das obras. Após a conclusão das obras, percorre-se o caminho inverso, atrás dos Termos de Recebimento Provisórios. De posse desses termos, retornamos à CET para chegarmos à obtenção do TRAD.

Conclusão do polo gerador de tráfego. A conclusão de todo o processo de um polo gerador de tráfego se dá a partir da obtenção do Certificado de Conclusão e do Auto de Licença de Funcionamento. Para essas etapas, o empreendedor de posse do Alvará de Aprovação e Execução e com a obra devidamente concluída, protocolada junto à Subprefeitura, obtém o seu Certificado de Conclusão, "Habite-se".

Todas as ressalvas do Alvará de Aprovação e Execução deverão ser atendidas nesse processo; como por exemplo, o TRAD, o visto final dos bombeiros e etc. Com a aprovação do Certificado de Conclusão, protocola-se o pedido de Licença de Funcionamento e após o seu deferimento, consideramos o empreendimento devidamente licenciado - o que é uma dificuldade muito grande.

Conclusão. Na verdade, o que observamos do polo gerador de tráfego. A Prefeitura



de São Paulo concede o Alvará de Aprovação e Execução com ressalvas e conclusão parcial da obra civil. Após o atendimento de algumas ressalvas, como Termo de Compromisso, de AVCB, AVS e demais, a Subprefeitura dá um certificado de conclusão parcial. Na verdade, é uma licença de funcionamento irregular porque o projeto se apresenta maior e por não ter tido a contrapartida total, a Subprefeitura dá uma certidão provisória que não está previsto em lei, é o que estamos tentando mudar em relação à legislação.

Na prática, essa comissão verificou que o funcionamento desse processo é um pouco diferente. A obtenção do TRAD é um processo demorado e ao chegar à fase de obtenção do Certificado de Conclusão, o empreendedor ainda não tem esse documento. Dessa forma a CET, a fim de atender a ressalva exigida no Alvará de Aprovação e Execução, emite uma carta autorizando a Subprefeitura a ceder o Certificado de Conclusão. Esse documento, conforme verificado pela comissão, é obtido por aproximadamente 95% dos empreendimentos.

A demora na emissão do TRAD e o artifício da carta, concedida pela CET, cria duas situações: ou os empreendimentos obtêm o certificado de conclusão parcial ou ficam sem o certificado, casos em que não conseguem a carta. Nas duas situações, os empreendimentos ficam irregulares pois são licenciados para áreas menores das que são utilizadas, podendo sofrer autuações e interdição da atividade.

Após a realização do nosso trabalho, as cartas de Certificado Provisório pararam de ser emitidas. A própria Secretaria Municipal de Transportes atesta dificuldade na obtenção do TRAD, criando um Termo de Compromisso, a famosa cartinha, onde o empreendedor se compromete a realizar as obras faltantes e em troca consegue um “Habite-se” parcial na Subprefeitura. Esse mecanismo não está previsto em nenhuma legislação vigente, o empreendimento passa a funcionar de forma irregular.

Atuação da Subcomissão.

Após a instalação da Subcomissão, 90% dos empreendimentos que estavam inadimplentes, com a implantação das obras viárias, começaram a se mobilizar para conclusão



das solicitações das certidões de diretrizes. Empreendimentos que não cumpriram as exigências de tráfego sofreram sanções pelas Subprefeituras: os shoppings Anália Franco, Metrô Tatuapé, Metrô Itaquera, Bourbon, Interlagos e Carrefour Jaguaré. Aí estão as fotos de alguns dos empreendimentos que foram fiscalizados – pode passar – e aí algumas conquistas da Subcomissão: a Marginal de Pinheiros, no Shopping Eldorado, graças ao trabalho da Subcomissão, conseguimos a quarta via entre a Ponte Cidade Jardim e a Ponte Eusébio Matoso; a passarela da Av. Juscelino Kubitschek, do Supermercado Extra, que fazia parte da contra partida da certidão de diretriz do pólo gerador, não tinha sido realizado e graças ao trabalho desta Subcomissão, temos aquela passarela com uma arquitetura que embeleza a nossa cidade.

Principais aspectos do PL 409 de 2006. Vamos ler, porque é bom que fique nas notas taquigráficas. A Secretaria Municipal de Transportes terá o prazo máximo de 30 dias para emitir a certidão de diretrizes mencionada no caput deste artigo. Quer dizer, a mudança é que damos um prazo para a CET e não mais como era anteriormente, que demorava três, quatro ou cinco anos. Transcorrido o prazo mencionado no parágrafo anterior, sem a emissão da certidão de diretrizes, poderá o interessado solicitar a emissão do alvará de aprovação e execução das obras de seu empreendimento, ou do certificado de mudança de uso. Para a apuração do custo de seu empreendimento, o interessado deverá utilizar as tabelas de preço oficiais emitidas pelos órgãos da municipalidade. O custo das melhorias viárias a serem executadas pelos interessados não poderá representar mais do que 3% do custo total do empreendimento.

Quer dizer, essa é uma proposta que entendemos e até tentamos fazer com que os empreendedores depositassem esse dinheiro num fundo. Até os Técnicos da CET, na ocasião, e a própria Secretaria Municipal de Transportes, disseram que não tinham competência, capacidade para realizar essas obras, que era mais fácil continuar da mesma forma. Mas tínhamos entendido que o empreendedor pudesse depositar o recurso numa conta e o Gestor



da Secretaria Municipal de Transportes, através de alguma companhia, realizasse todas essas obras em relação ao transtorno que os pólos geradores de tráfego trariam à região.

Caso o valor das melhorias viárias supere o percentual de 1,5% do valor das obras do empreendimento, poderá o interessado solicitar a revisão da certidão de diretrizes junto à Secretaria Municipal de Transportes. Diz o artigo 7º, que os alvarás de aprovação, alvarás de execução e certificados de mudança de uso para os quais a Secretaria Municipal de Transportes tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessárias à adequação do sistema viário para o funcionamento do empreendimento. Artigo 8º, a expedição do certificado de conclusão do empreendimento dependerá da comprovação de atendimento total ou parcial das exigências constantes da certidão de diretrizes emitida pela Secretaria Municipal de Transportes e ocorrerá mediante emissão do TRAD – Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva ou TRAP – Termo de Recebimento e Aceitação Provisória. Criamos isso porque não tinha e ficava o empreendimento irregular. Agora, criamos dentro da lei o Termo de Recebimento e Aceitação Provisória, para que as pessoas possam ficar dentro da legalidade.

Artigo 9º, havendo a impossibilidade do cumprimento das exigências solicitadas na certidão de diretrizes emitida, deverá o interessado apresentar justificativa à Secretaria Municipal de Transportes, que analisará a solicitação mediante despacho conclusivo, oficiando a Subprefeitura, correspondente às providências necessárias.

Fizemos uma apresentação simples e objetiva, para mostrar o trabalho que foi feito, os Vereadores que participaram, as pessoas que recebemos e a nossa preocupação é, justamente, dar agilidade aos empreendimentos da nossa cidade. Entendo que temos de facilitar as coisas para aqueles que investem na cidade de São Paulo. Claro que eles trazem um transtorno muito grande. O mais notório neste momento é do W. Torres, no final da Juscelino Kubitschek, que saiu nos noticiários e que, na verdade, a contra partida que a Prefeitura está pedindo – aproximadamente 120 milhões, se não me engano – e que está

numa disputa, inclusive, judicial.

Então, temos de criar mecanismos que sejam transparentes e exequíveis, que não sejam absurdos, porque não tenha dúvida, um grande empreendimento como esse traz transtornos para a cidade. Claro, tem de dar a contra partida em relação ao tráfego que vai trazer à região. Mas também traz muito benefício para a cidade, por exemplo, maior arrecadação de IPTU. Aquele prédio e os anexos, quando forem construídos, trarão um grande ganho para a Prefeitura em relação à arrecadação. Quanto será o IPTU daqueles empreendimentos?

Temos de criar uma relação justa entre a Prefeitura, que é o Poder concedente e aqueles que empreendem na cidade de São Paulo. Por isso, estamos nesta audiência pública para tratar do assunto e ver o que podemos melhorar em relação à legislação nesse sentido. Era isso que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Agradeço a exposição do Vereador Aurélio Miguel. Quero ainda agradecer e registrar a presença do Vereador Tatto, que chegou no decorrer da apresentação. Registrar também a presença do Sr. Sussumu Honda, Presidente da ABRAS – Associação Brasileira de Supermercados; Sr. Marcos Heitor Cardoso, Gerente da Sonae Sierra Brasil; Sr. Jurandir Junqueira Júnior, da São Paulo Turismo; Sr. Nelson Barbosa Santana, Gerente Administrativo da Sonae Sierra Brasil.

Tem a palavra o Vereador Juscelino Gadelha.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** – Sr. Presidente, só uma pergunta para o Vereador Aurélio, que apresentou o projeto. Não há nenhum artigo a respeito do TPOV? Porque acontece o seguinte, quando a CET passa para as empresas, para execução de obras, muitas vezes, as empresas tem de paralisar o trânsito, pedir fechamento de ruas ou precisa trabalhar à noite. Aí o que acontece? É um Termo Especial Provisório de Vias – não sei se é exatamente esse termo – mas acontece o seguinte: muitas vezes, o empreendedor não consegue executar

as obras porque não tem o TPOV. É importante termos, nesse aspecto, a questão do TPOV. Era isso, Sr. Presidente.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Não verificamos isso porque dentro da Subcomissão, não vimos essa dificuldade. E na verdade, é um entendimento que tem, se não me engano, com a CET, como hoje se cobra dos eventos esportivos na cidade de São Paulo, há taxas, tabelas. Também, creio que para uma empresa - antigamente podia, hoje não tem mais graças à lei cidade limpa - mexer num out door, por exemplo, pedia para interditar uma ou duas faixas na via, a CET auxiliava, cobrava-se a taxa e fazia o serviço. Esse, acho que é um entendimento que, quem opera realmente a CET, se tiver alguma sugestão, colocamos em lei também.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Tem a palavra o Sr. Ricardo, Superintendente da CET. Peço para falar sobre o TPOV também.

**O SR. RICARDO** – O TPOV é o Termo de Permissão de Ocupação da Via. Para qualquer obra na via pública é necessário esse termo de permissão. Não é exclusivamente pólo gerador, é um termo que esclarece e dá diretrizes de ocupação do leito viário, para que não haja um impacto muito grande durante a obra.

Então, é necessário apresentar um projeto de sinalização viária, de etapas de ocupação durante a execução da obra, e aprovado pela CET. E não está dentro da lei de eventos. Não é cobrado. É um termo, realmente, de permissão para que a obra aconteça na via. Portanto, acredito que não precisaria estar no *caput* da lei porque essa é uma prática para qualquer obra viária.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra o nobre vereador Donato.

**O SR. DONATO** – Muito obrigado, Sr. Presidente.

É importante essa audiência pública. Só para esclarecer, já aprovamos este projeto em primeira votação e ele pode ser enriquecido e, inclusive, ser alterado por um substitutivo. Portanto, é importante esse debate para que avancemos na tramitação desse projeto.



Essa Comissão dos Polos Geradores foi bastante exemplar nesta Casa pela maneira como funcionou. Ela começou a partir de um problema constatado – da ausência de execução de várias obras relacionadas nas certidões de diretrizes -, mas evoluiu para uma compreensão maior desse problema, tanto do ponto de vista dos empreendedores como do ponto de vista da Municipalidade, da CET, da sua dificuldade de fiscalização. Existem os bons empreendedores que querem cumprir a legislação. Existem aqueles que buscam, muitas vezes, nas brechas da lei, a possibilidade de não realizar as obras. Então, foi nesse sentido que procuramos fazer uma atualização e um aperfeiçoamento da Lei nº 10.506. Digo atualização e aperfeiçoamento porque o paradigma é o mesmo. No debate, constatamos que poderíamos caminhar para outras formas, para outras possibilidades. Existiam aqueles que defendiam uma lei absolutamente restritiva, inclusive com a possibilidade de impedir a construção de empreendimento - mesmo que de acordo com o zoneamento – devido ao impacto no tráfego. Existem aqueles, também, que falam: “Já pagamos os impostos, já pagamos outorga onerosa, então não tem de haver mais nenhuma contrapartida.

Mas, nesse debate, chegamos à conclusão de que esse caminho intermediário, ou seja, de propor intervenções que mitiguem, que diminuam os efeitos daquele empreendimento no tráfego daquela região, parece ser o caminho mais correto. Nesse sentido, nos mantivemos nos parâmetros da Lei nº 10.506, de mitigar os efeitos nocivos no tráfego daqueles empreendimentos. Mas procuramos fazer algumas atualizações ouvindo os reclamos de todas as partes. Algumas delas – e o conjunto aponta – os empreendedores tinham uma dificuldade muito grande – e têm ainda hoje – no que diz respeito aos prazos. O investimento, sabemos que para a construção de um *shopping*, de um hipermercado, é grande. Hoje as técnicas de construção são absolutamente rápidas. Constrói-se um supermercado em 3, 4 meses. E as certidões não acompanham esse ritmo. É evidente que existe o empenho dos técnicos da CET, mas existe a dificuldade de sutura, de poucos técnicos e poucas condições de trabalho.

Esta Casa também aprovou, na legislatura passada, o Fundo de Trânsito, que



fortalece muito a CET, do ponto de vista do seu orçamento. Portanto, acreditamos que ao colocarmos os prazos de 30 dias para a Certidão de Diretrizes, 60 dias para o projeto executivo de análise, evidente que são prazos inexecutáveis nessa estrutura. Mas é importante colocar na lei para que essa estrutura seja alterada para atender a lei. E é possível alterá-la com os recursos, hoje, que a CET tem.

Fixamos, também, a questão do percentual em cima do valor do empreendimento. E por que isso? Foi-nos informado que isso já é um critério, digamos, informal da CET, de até 3% do valor do empreendimento como base para contrapartida. E por que é importante fixarmos na lei um valor? Isso foi dito por vários empreendedores: porque o empreendedor ter um custo daquele empreendimento. Na medida em que ele sabe que o teto é de 3%, aquele custo estará incorporado no custo total do seu empreendimento e, portanto, não será uma surpresa. Porque em vários momentos o que acontecia? Tinha-se uma surpresa grande e uma obra desproporcional, pedida pela CET, em razão daquele empreendimento. Até do ponto de vista da CET e do ponto de vista do impacto no tráfego, poderia ser justificável uma obra daquele porte, mas, enfim, isso gerava uma situação para o empreendedor de absoluto descontrole dos custos do seu empreendimento.

Portanto, queremos viabilizar os empreendimentos na cidade, mas queremos que eles sejam feitos com o menor impacto no trânsito e, para isso, há essa contrapartida de até 3%. Sendo que é possível se pedir uma revisão dessa contrapartida quando ela ultrapassar 1,5% do valor da obra, e isso é algo importante.

E tem uma inovação importante que apresentamos, e que é o Termo de Recebimento Provisório – o TRAP. É importante porque aí é que se dava a maior parte dos problemas, inclusive de manobras de alguns empreendedores para não realizarem as suas contrapartidas. Esses grandes empreendimentos, essas grandes plantas, geralmente têm um *shopping*, e depois tem um *shopping* de decoração, um *shopping* de automóveis, têm hotel, enfim, aquela gleba tem uma série de empreendimentos e que serão realizados com o tempo.



Na medida em que esses empreendimentos todos não eram implantados, o empreendedor falava: “Não tenho de apresentar as obras finais porque o empreendimento não está concluído”. E isso gerava aquela situação, até compreensível, da cartinha, dizendo que uma parte foi feita, para ter o Habite-se parcial e alguma regularidade perante a Prefeitura.

Então, resolvemos abolir a cartinha. Na prática, essa cartinha foi abolida, ainda que compreendamos a situação que a gerava. Mas isso permite, hoje, que se tenha as fases da obra definidas e as contrapartidas também definidas em suas várias fases. E isso facilita o controle e a fiscalização da Prefeitura e evita essas manobras protelatórias de vários empreendimentos. Na medida em que o empreendimento ia caminhando, ele ia pedindo revisão da Certidão de Diretrizes e esse era um processo interminável e as obras mitigatórias não eram realizadas. Então, essa manobra protelatória fica evitada com o Termo de Recebimento Provisório. Então, pensamos que esse é um avanço importante para o controle da fiscalização do Poder Público.

Em linhas gerais, esse é um projeto que foi realizado não apenas pelos membros da Comissão, que se empenharam bastante, mas foram ouvidos técnicos da CET e pessoas ligadas ao mercado imobiliário. E é evidente que essa é uma solução boa para todos, e é claro que esse projeto sempre pode ser melhorado e estamos aqui para escutar sugestões. Mas esse projeto avança em relação à legislação atual e estabelece um novo marco.

Temos vários tipos de empreendedores. Aquele empreendedor que tem o cliente, ele precisa chegar até o seu empreendimento - um *shopping*, um hipermercado – tem uma preocupação com que esse cliente chegue bem porque isso significa não perder a clientela. Agora, existem empreendimentos – e em particular as universidades particulares que simplesmente têm aquele monte de alunos e: “Pare onde quiser, porque você já paga para estar na faculdade” - que não têm nenhuma preocupação no acesso e nos efeitos no tráfego daquela região. E, parece-me que esse é um aspecto importante que teremos de cuidar daqui para frente, ainda que esse não seja o assunto da lei em si. Mas é um assunto que, todas as



maiores dificuldades, hoje, do polo gerador de tráfego, são com algumas dessas empresas educacionais que se instalam e, simplesmente, não se preocupam com a cidade. Preocupam-se somente com a mensalidade do aluno.

São essas as minhas considerações para começar o debate, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – São esclarecedoras algumas das palavras do Vereador Donato, inclusive quanto ao motivo da subcomissão, com tanta preocupação e tanto tempo, estar se manifestando e chegando até essa propositura do Projeto de Lei 409/06.

Anuncio a presença do Sr. Sérgio Michel Sola e passo a palavra ao Sr. Ricardo Laíza, membro da CET.

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Em nome da CET, a iniciativa desse Projeto de Lei também é muito bem vista. O que, resumidamente, o Vereador Aurélio Miguel colocou, de quando a subcomissão fez os estudos, é que há problemas de prazos e outros, de certidão de diretrizes, de medidas mitigadoras. Só queria esclarecer que esses prazos, principalmente uma limitação, como a prevista no projeto de lei, em 30 dias, para a CET, o prazo da emissão de certidão de diretrizes não depende exclusivamente da própria CET. Depende, justamente pela legislação de polos geradores, da Sehab, para determinar os parâmetros a serem seguidos pela CTLU. Então, é necessária uma iniciativa de Sehab, antes da CET começar a análise das medidas mitigadoras do projeto de arquitetura do empreendimento. Concorde que o prazo precisa existir, para que as mudanças aconteçam, mas devemos tomar um pouco de cuidado, porque talvez, engessemos um prazo da CET e existem prazos de outros organismos como os de Sehab, para também fazer cumprir. Esse é um dos pontos que queria colocar.

Em segundo lugar, a questão do limite máximo de 3%, enquanto custo das medidas mitigadoras, que de fato existiu ao longo de todos esses anos. A nossa análise chegava a valores que atingiam esse patamar; nossa preocupação hoje, enquanto CET, é que em função

das condições de tráfego, cada vez mais saturado e em algumas áreas da cidade, havendo empreendimentos de grande porte, esses valores e principalmente esse valor limite de 3%, provavelmente não seja atingido. Serão necessárias, de fato, medidas mitigadoras que possam ultrapassar esse valor. É o que temos dito, recentemente; cada caso é um caso e principalmente em função de onde o empreendimento estará sendo implantado.

Em terceiro lugar, o *trade* parcial é uma iniciativa que achamos muito positiva, desembaraça toda aquela questão, como relatada aqui. Somos totalmente favoráveis à emissão do *trade* parcial e que isso desonere a questão da CET, dessa aprovação das medidas mitigadoras, se feitas ou não, ou com aquele jeito de a coisa ser “empurrada com a barriga”.

De maneira geral era isso que gostaria de deixar claro, são esses três pontos: a questão do prazo, por estar preocupado com o de outras áreas da Prefeitura; o do limite de 3%, que acredito que teremos alguns problemas depois, mais à frente.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – O senhor concluiu?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Sim.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – O senhor me concede um aparte?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Sim.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Na verdade, colocamos dentro do trabalho que foi feito, do estudo realizado na subcomissão. Entendemos e temos uma preocupação em relação, por exemplo, aos supermercados, que são polos geradores de tráfego. Só que o custo da obra do supermercado é inferior ao de um *shopping*, porém quanto ao polo gerador de tráfego, são compatíveis. Logicamente, cruzamos a tabela que a Prefeitura tem, baseada em diversos aspectos, com várias outras tabelas, como a do Sinduscon, mas a ideia é justamente mexer em relação também aos supermercados, por serem polos geradores de tráfego, com custo pequeno e se essa intervenção de até 3% soluciona o problema na região, que precisamos verificar. Outro aspecto mencionado pelo senhor é quanto aos prazos; qual prazo seria

possível para vocês fornecerem a certidão, de maneira mais ágil?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Hoje, trabalhando com uma mudança, fruto dessa subcomissão, tivemos alterações de procedimentos internos na CET, estamos com a fila zerada, não existe mais fila para análise de polos geradores. Entendemos que hoje, um prazo melhor, seria o de 60 dias, para incluir essa questão da Sehab e dos “comunique-se”, das idas e vindas, até ser acertado, em definitivo, o projeto de arquitetura.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Aproveitando, uma vez que o senhor deu a sugestão sobre o prazo, que é importante para nós, mencionou também que a fixação de um percentual em 3% poderia ser insuficiente; qual seria o valor razoável?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Infelizmente, seria um grande “chute”; realmente nós não temos e creio que uma sugestão que havíamos feito à subcomissão é que valores acima desse limite seriam rediscutidos ou até poderia ser criado um artigo na própria lei, estabelecendo um fórum especial para valores acima desse patamar. Isso porque, com certeza, chegaremos a situações bastante críticas, especiais e que a própria Prefeitura terá de discutir a esse respeito, envolvendo as várias Secretarias. Creio que seja uma condição que podemos colocar ou manter esse limite de 3%, mas que, ao ser ultrapassado, há necessidade de se ter uma complementação no próprio estudo.

**O SR. DONATO** - Só dialogando, é possível avançarmos em uma formulação desse tipo, mas existe uma preocupação real que sentimos, por parte dos empreendedores, quanto à necessidade de se ter um parâmetro, um teto. O senhor tem ideia de qual foi a maior contrapartida, qual percentual foi exigido em cima de um empreendimento, do valor de um empreendimento; sete, oito, dez por cento?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Nós não temos esse... Vereador Donato, é difícil estabelecer a relação percentual entre o custo do empreendimento e a medida mitigadora; temos, sim, ideia dos valores das medidas mitigadoras, mas o quanto isso é, percentualmente,



em relação ao empreendimento total, não temos como avaliar. Usando exemplos, temos empreendimentos em várias etapas, quer dizer, a medida mitigadora, os 3% é de toda ou de parte delas?

Precisamos ter cuidado nesses limites; o exemplo mencionado da W. Torres, pelo Vereador Aurélio Miguel, e o que se fala nesse caso talvez seja um engano geral, até da opinião pública, uma vez que não estamos falando apenas daquele edifício, mas sim, do conjunto do *shopping*, de vários edifícios acontecendo e sendo inaugurados mais à frente. Então, a medida mitigadora se refere àquele valor total, a todo o empreendimento com várias torres e um *shopping*, com quantidade de vagas em torno de sete mil, sendo um dos empreendimentos com um total de vagas dessa amplitude.

Colocarmos um percentual, de fato, poderia ser uma saída, mas, sinceramente, não tenho como avaliar isso. Acho que essa questão do percentual estar voltado a se é necessário ou não aquele tipo de obra, para mitigação, isso, dentro da Prefeitura existem as atribuições de cada Secretaria e de cada companhia. Fazemos isso, na parte da CET, tecnicamente, dentro do rigor.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Vereador Donato, o senhor me concede um aparte?

**O SR. DONATO** – Sim.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Eu sou legislador, hoje, mas, particularmente, tenho a visão de empreendedor; acho que é muito mais fácil quando você estabelece um valor, um percentual e o empreendedor sabe, como disse o Vereador Donato, de que ele tem um percentual, qualquer que seja, um, dois, dois e meio, três ou quatro por cento. Fica muito mais fácil de as pessoas tratarem, em relação aos investimentos em nossa cidade.

Vale lembrar de que a cidade, quando utilizava daquela prerrogativa da cartinha, deixava de arrecadar muito, gerando também corrupção. Darei um exemplo: saiu, agora, o habite-se, saiu o lançamento do IPTU do *Shopping Bourbon*; se fosse na época da cartinha, enquanto não tivesse o habite-se, não teria o lançamento do IPTU. Hoje, o lançamento do



IPTU do *Shopping Bourbon* é de aproximadamente 4,2 milhões.

Se você pegar de dois a três anos, esse próprio empreendimento estará ajudando a Prefeitura, a Cidade, a pagar a contra partida que ela tem de dar também, porque é só arrecadar, arrecadar, e não ajuda em nada o empreendedor.

Ontem, nesta Casa, aprovamos o projeto Nova Luz e a concessão urbanística. Havia muitos incentivos para que as pessoas pudessem instalar seus empreendimentos naquela região. É dessa forma que entendo.

Então, se demoramos a atender o empreendedor, este demora a executar sua obra e a Cidade demora a começar a arrecadar. Sei disso, porque alguns empreendedores vieram ao meu gabinete reclamar de certidões que demoraram de quatro a cinco anos para serem deferidas pela Secretaria Municipal de Transportes e qual era a contrapartida em relação ao pólo gerador de tráfico.

Por isso, particularmente, acho que é muito mais fácil estabelecer um percentual e o empreendedor saberá qual será o custo dele em relação à obra.

Está presente aqui um representante da W. Torres. Ele deve ter a previsão de quanto será o IPTU daquele empreendimento. Já tem o estudo disso? Não tem? Mas deve ser um valor altíssimo, porque ele tem de dar uma contrapartida do percentual da edificação, baseando-se nas tabelas da Prefeitura, e o restante será arrecadado pela Prefeitura através do IPTU.

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Acho é possível de ser mantido o limite. Mas, caso supere os 3%, que seja feita uma reavaliação das medidas. Dessa forma, o limite pode ser extrapolado, desde que se faça uma reavaliação, porque quando se faz o estudo e se estabelece as medidas, não calculamos quanto custará em relação ao empreendimento. Isso é consequência das condições de tráfico e, depois, terá um custo. Logicamente, quem faz essa conta é o empreendedor.

Se nós colocarmos a possibilidade de, se exceder o limite, serem rediscutidas e



reavaliadas as medidas, será uma forma de contemplarmos isso.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Até porque, muitas vezes, o empreendedor que iniciou o desbravamento de uma região, por exemplo, o Shopping Bourbon, teve a contrapartida em relação ao viário local. Na frente, está sendo construído o Supermercado Sonda, que terá de fazer muito menos, porque esse empreendedor já fez muito mais.

Por isso, se não investirmos em relação ao tráfico na cidade de São Paulo, estaremos perdidos. Já paramos, ou seja, a Cidade está insuportável para se viver.

Portanto, essas obras são importantes na Cidade, além dos grandes empreendedores, mas temos de torná-la possível de ser habitada, pois, ao contrário, todos iremos embora daqui.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra o nobre Vereador Adilson Amadeu.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Sr. Presidente, nobres Vereadores, eu já estou satisfeito quando ouvi o Sr. Ricardo falar que hoje estão zerados os processos da CET. Foi isso que entendi? E estão sendo tratados Sehab e CET em uma conversa única? Então, realmente esta Subcomissão já obteve um ganho para a Cidade muito grande, pois quando foi formada esta Subcomissão, eu me recordo que haviam centenas de processos parados e os senhores não conseguiam fazer a fila andar.

O que me preocupa é uma análise que fazemos no dia a dia, quando se trata da área de trânsito da Cidade. São mil veículos, por dia, lacrados e emplacados na Cidade. Os empreendimentos acontecendo. Qual foi a análise de distribuição de vagas pedida no projeto, por exemplo, do Shopping Bourbon?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – É o que está previsto na lei do Código de Infrações.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Certo. Que daria duas mil e poucas vagas?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Nós pedimos mais ainda do que isso: em torno de 2,5 mil vagas.



**O SR. ADILSON AMADEU** – Pelo número grandioso de carros hoje lacrados e emplacados na cidade de São Paulo, as vagas deveriam ser bem maiores. Entendo que os senhores se baseiam em um coeficiente da metragem do empreendimento. É isso?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Sim, usamos como parâmetro, tanto no que está vigente das Leis de Uso e Ocupação do Solo, quanto nas análises dos parâmetros de impacto. E muita gente fala que exageramos na análise do impacto, outros falam que está faltando vaga.

Portanto, além dessa discussão, precisamos rever vários paradigmas para conseguirmos uma cidade com mobilidade e, ao mesmo tempo, com crescimento e com os empreendimentos acontecendo.

De fato, a população já discute isso hoje. Nós, da CET, também temos essa mesma aflição. Não estamos fora dessa discussão.

**O SR. ADILSON AMADEU** – Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra o nobre Vereador Marcelo Aguiar.

**O SR. MARCELO AGUIAR** – Boa tarde Sr. Presidente, nobres Vereadores, como exige muitas portarias e muitos órgãos competentes ao fazer um empreendimento tão grande, por que não ter um manual de procedimentos para poder facilitar, para que as pessoas não fiquem perdidas? Já que os órgãos competentes estão tendo essa comunicação, sugiro que tenha um certificado unificado pelo TRAD, a fim de agilizar.

**O SR. RICARDO LAÍZA** – De fato, se houvesse um procedimento único que envolvesse todas as secretarias para a aprovação de qualquer empreendimento, seria a grande saída. Estamos falando aqui de pólos geradores, mas se houvesse um esforço maior da Prefeitura e se tivesse um procedimento e um manual para agilizar todo o processo de aprovação de qualquer empreendimento, seria o melhor caminho.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Registro a presença do nobre Vereador Celso Jatene.

Tem a palavra o nobre Vereador Aurélio Miguel.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Ele disse que não há mais filas. O que isso significa? Hoje, qual é o tempo médio de entrada de um projeto e aprovação? Quer dizer, se não há fila é porque ele já está designado para algum técnico, porém, se demoram seis meses, um ano, dois anos, não adianta nada.

**O SR. RICARDO LAÍZA** – A fila realmente era imensa.

O tempo médio de emissão, hoje, está em torno de 120 dias.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Confere ou não, temos um mestre presente, é o Sr. Sérgio Michel Sola, ingressa na Prefeitura em cerca de 90% dos casos. Concorda, Sr. Sola, a média é de 120 dias?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Mas assim mesmo, é um prazo ...

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. SÉRGIO MICHEL SOLA** - Há empreendimentos e empreendimentos, processos e processos, há projetos e projetos, têm alguns que levam muito mais tempo em função até de discussões de mudanças do projeto, em relação a acessos a quantidade de vagas, a mudanças significativas do próprio projeto como um todo, em função de caber essas vagas a mais, então, há uma discussão do ir e vir que resulta em prazos maiores. Mas nunca ocorreu, nesse ir e vir da parte da CET, protelação do prazo, mas sim, para obter a aprovação.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Em relação aos teatros, aos cinemas, a meu ver devemos colocar na legislação que deverão possuir vaga específica, na construção do polo gerador, na edificação; porque hoje está como não computável o cinema e teatro, em relação às vagas do empreendimento. Em relação, também, o caso específico que aconteceu no Bourbon, detectamos cinco mil metros de construção a mais, teve um novo certificado? Vocês verificaram isso? Porque hoje possuem o habite-se.

**O SR. SÉRGIO MICHEL SOLA** - A Sra. Sílvia pode ter mais informações.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Sra. Sílvia, por favor.

**A SRA. SÍLVIA MONTEIRO SOFIA** – No caso do Shopping Bourbon, houve nova certidão de diretrizes em razão do acréscimo de área computável.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Está esclarecido para o senhor, Vereador Aurélio Miguel?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Tem a palavra o nobre Vereador Juscelino Gadelha.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - Sr. Presidente, cumprimento todos, parabênz aos integrantes da gestão anterior que criou as subcomissões e deram continuidade ao trabalho, que é muito importante, porque a dinâmica da Cidade é muito grande, as pessoas têm que ter tranquilidade e saber, de fato, o que terá, lá na frente, no seu empreendimento.

Solicito ao representante da CET que informe se esse projeto atende à necessidade da CET na questão do crescimento do mercado de São Paulo?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Sim.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - Atende todas as necessidades da CET no projeto?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Quanto ao procedimento de análise, com certeza, atende.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - A pergunta se deve ao fato de que estabelecemos prazos para analisar e aprovar. Depois, lá na frente, se não ficar claro, a CET solicitará mais prazos. Este é o momento de discutirmos para saber, de fato, se a CET se integrará ao projeto e dará solução ao mercado.

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Já foi esclarecido que o prazo de 30 dias só para a CET envolve outros procedimentos, inclusive do Sehabe, e a nossa sugestão é que passaria para 60 dias, mas, de qualquer forma, esclareci que é um prazo que não depende, exclusivamente,

da Secretaria Municipal de Transportes, nem da CET. Mas, conforme afirmação dos nobres vereadores, se não houver um prazo as estruturas não se alteram para atender com maior rapidez. É o entendimento da lei.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - Está certo, 60 dias estabelece uma segurança para o trabalho da CET junto ao mercado e junto aos empreendimentos.

Como funcionam os faróis inteligentes na Cidade? Uma das dificuldades do mercado, quanto às diretrizes da CET, quando há determinação para a compra de determinados faróis inteligentes, a entrega demora seis, sete meses, um ano ou dois – demora na compra, na exportação – quando o sistema chega já está ultrapassado, precisa comprar outro sistema. Como funciona a organização dos sistemas dos faróis inteligentes na Cidade, é dividida por empresas ou por tecnologia? Por exemplo, se compro um sistema para o Centro funcionará também para Pinheiros e para Lapa?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – A implantação do sistema nos semáforos inteligentes foi dividida em cinco áreas na Cidade, justamente, até pela necessidade de cumprir a lei de mercado e das licitações, as tecnologias que ganharam em cada área foram diferentes. O problema, de fato, existe, há tecnologias diferentes da área Central para Pinheiros, detalhadamente, são as JETs, que todos conhecem, as cinco CTAs, tem duas tecnologias, especialmente, a inglesa e a espanhola; e isso o mercado acabou criando e quando há solicitação para um sistema ou outro, deve ser compatível.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - No Brasil não há nenhum sistema nacionalizado que possa integrar?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – Não, não tem.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - Tem que exportar todos?

**O SR. RICARDO LAÍZA** – São importados.

**O SR. JUSCELINO GADELHA** - A meu ver, é importante o projeto de lei, porque a cidade precisa, de fato, de uma definição. Não é possível acompanharmos o crescimento da



Cidade, se um órgão dificulta ou atrasa a sua legalização. É tema que deve ser resolvido pela Câmara Municipal.

Cumprimento, novamente, a Comissão integrando o Legislativo, os órgãos da Prefeitura, o mercado, buscando solução para agilidade na conclusão do processo.

Compareci à reunião para prestigiar a audiência pública e parabenizar a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Agradeço ao Vereador Juscelino Gadelha e informo aos membros da Mesa que não fazem parte da Comissão de Transportes, da atual legislatura - só o Vereador Marcelo Aguiar participa – já instalamos a nova subcomissão de polos geradores para este ano, estávamos aguardando a audiência pública até para caminhar; porque o trabalho feito pela Comissão em anos anteriores foi enriquecedor e o debate ainda está acontecendo. Portanto, a subcomissão está instalada, mas aguardando o desenrolar do projeto e da Comissão.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Informo que está inscrito o assessor do Vereador Eliseu Gabriel e, para as pessoas envolvidas no processo, peço que se manifestem. Não adianta silenciar e quando determinarmos que será 5% ou 10%, todos reclamarão. As dificuldades que enfrentam no processo devem ser declaradas na audiência pública, ficam registradas nas notas taquigráficas que, inclusive, avaliza que o projeto continue, avance. É importante a manifestação dos empreendedores da Cidade de São Paulo, os que prestam serviços técnicos, de forma a termos embasamento e darmos continuidade no projeto de lei.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Por enquanto, temos inscrito, como o Vereador Aurélio Miguel citou, o Sr. Carvalheiro, assessor do Vereador Eliseu Gabriel, não há mais inscritos. Aos interessados, solicito procurar o secretário, Dr. Eduardo, está à direita e chamo o Sr. Carvalheiro para seu pronunciamento.

**O SR. MANOEL CARVALHEIRO** – Gostaria de sugerir que o projeto deixasse mais claro o que está incluído na contrapartida. Por exemplo, é preciso deixar claro que nos três por cento incluídos os estacionamentos. Isso não está claro e pode ser discutido na oportunidade

da apresentação dos três por cento, dos cinco por cento. Acho que este é um ponto que precisaria ficar mais claro qual o limite que a CT como exigência da contrapartida. Além do valor de três ou cinco por cento limitar as exigências àquilo que não fosse o geral do bairro, que fosse apenas referido ao próprio empreendimento e nisso não está claro o estacionamento que é uma exigência do resto da legislação, evidentemente, era preciso que ficasse claro que não está incluído nos três por cento.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Na verdade, não está porque se refere às vagas ao código de obras da cidade. Ela que estipula quantas vagas tem por metro quadrado e os três ou cinco por cento ou o que quer que seja em relação à certidão de diretrizes é em relação ao impacto negativo que aquele empreendimento vai trazer para o tráfego local, então, por isso estamos tratando disso, não sobre Código de obras.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra o senhor Antonio Carlos.

**O SR. ANTÔNIO CARLOS** – Quando são disponibilizadas uma quantidade de vagas de estacionamento além em função do próprio impacto que vai ter isso não esteja incluído nestes três por cento. Quando a um a mais é um excedente e também não entre nisso porque começa haver sobreposição de custos.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra o senhor Alexandre Caio Martins.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Quero fazer algumas perguntas que são mais pertinentes à execução de obras e de melhorias. No caso de uma exigência de adequação geométrica em que há a previsão de um alargamento e estreitamento de leito carrossável ou do passeio. Esta obra estando dentro dos três por cento estipulados na certidão de diretrizes muitas vezes a CT aprova o projeto e este processo vai adiante. O empreendedor contrata a empresa para realizar esta obra. Em alguns casos, este projeto é obrigado a ser aprovado na Subprefeitura, então, é outro padrão de projeto. Muitas vezes aparecem outras obras como obra de drenagem, por exemplo, que não está previsto no recapeamento asfáltico.

Gostaria de saber se existe um meio de ter uma junção, uma comunicação para que o empreendedor saiba exatamente o prazo que vai levar este processo.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra o nobre Vereador Donato.

**O SR. DONATO** – Acho que o senhor tem razão neste aspecto o projeto neste aspecto não consegue abarcar todas as circunstâncias ele se fixa no pólo gerador. Tem o problema da necessidade de uma mesa integrada dos vários órgãos da Prefeitura para poder analisar com mais celeridade, mas o projeto não trata disso, podemos, inclusive, pensar uma maneira de, em alguns casos, ter uma mesa de análise porque alguns projetos de fato vão para Seurb e o prazo da CT pode ser cumprido e na Seurb pode não ser.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – O próprio Shopping Eldorado foi penalizado por uma obra, um problema da Sabesp que tinha de remover uma galeria.

**O SR. DONATO** – Aqui no projeto um aspecto que não falei era um pouco para resolver isso. Quando existe algum impedimento que independa da vontade do empreendedor ele pode depositar o valor da obra. E, com isso, ter o TRAP. Seria a forma de contornar isso. Por exemplo, o caso do All Mart aqui citado. O All Mart precisava fazer uma rampa exigida pela CT precisava remover 70 árvores. Ficou um ano esperando uma certidão da Secretaria do Meio Ambiente. Depois de um ano a Secretaria disse que as árvores não podiam ser removidas. O projeto quem definiu não foi All Mart foi a CT. Não era a vontade do empreendedor não fazer. Ele tinha um impedimento real. Se ele deposita aquele valor como uma calção e depois se pensa outra solução, pode ter o TRAP que dá condições de ele ficar na legalidade. Este é o mecanismo que a gente utilizou. Não sei se é possível a gente pensar numa outra forma porque depende mais de uma ação do Executivo de estabelecer alguns mecanismos para que fluam internamente os processos do que a gente determinar tudo em lei. O que determinamos é isso. Interferência externa que não dependa do empreendedor é feita uma calção no valor da obra e com isso ele manifesta seu interesse de fazer a obra.

Tendo o impedimento sido superado. Ele está com o dinheiro lá e ele faz a obra.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Tivemos o caso do Carrefour Jabaquara que foi lacrado e o problema eram três postes que a Eletropaulo não removia. O Carrefour foi lacrado e teve um sério prejuízo até saiu na Veja, nos jornais de grande circulação e ele estava com a intenção e boa fé de executar a obra. Todos foram penalizados, punidos, até eu como executor. Portanto, acho que tinha de ter uma célula na Prefeitura integrando os órgãos como a Seurb, Subprefeitura, CT no momento de aprovação do projeto e no momento de autorização. Uma célula que em trinta dias conceda uma autorização de obras. Este é um dos principais motivos da demora numa conclusão de certidão. Até você ter o TRAD, ou seja, o documento final.

**O SR. DONATO** – Pensamos nesta forma da calção. Evidente que podemos pensar outra forma. Determinar que o Executivo faça alguma coisa que diga respeito a procedimentos internos não sei se tem tanta eficácia, mas podemos aprimorar. Se o senhor tiver alguma sugestão e podemos tentar incorporar no substitutivo.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Esta legislação vai prever prazos para emissão de TPOV, de alvarás de subprefeituras, alvará de convias e TCA junto à Subprefeituras ou junto à Seurb porque hoje um TCA pode levar de 90 a 120 dias. Quero saber se não dá para amarrar isso.

**O SR. DONATO** – Ele está sugerindo que todas estas permissões de atraso sejam colocadas aqui na medida que é um projeto de especificação sobre pólos geradores tenho dúvida porque como foi explicado aqui no início pela CT o TPOV é para qualquer obra não somente para o TCA.

O TCA é para qualquer medida ambiental, evidente que isso exigiria uma reforma maior da legislação e principalmente do funcionamento da máquina administrativa da Prefeitura. Vamos analisar se é cabível está no projeto e se temos algum sinal verde do Executivo de que existe uma vontade de superar essas dificuldades.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** - Uma última pergunta, no caso de uma exigência de controlador eletrônico, padrão CTA, semáforo inteligente, no caso de um fabricante exclusivo, é um equipamento importado que leva, aproximadamente, 150 dias para chegar no País, é possível o empreendedor implantar um equipamento nacional provisório. Obter o Trabe, e no momento em que registra em cartório o pedido de compra do equipamento para comprovar que ele comprou, chegou o equipamento importado ele entrega para a CET e a CET coloca no local. É possível algum tipo e procedimento dessa natureza?

**O SR. DONATO** - Isso, na verdade, teria de ser feita na regulamentação da lei. Vai num nível de detalhes, mas evidente que esse problema é real tivemos, caso aqui, não sei se foi do Shopping Campo Limpo, ou Boa Vista, onde ele teve esse problema. Ele precisa importar um controlador de determinada marca exclusiva e tinha um problema de conseguir importação que não dependia dele, ficou parado o processo dele por seis meses, porque não conseguia importar o controlador. Da mesma maneira é uma questão para a CET, sentimos de vários empreendedores que muitas vezes são pedidos contrapartidas que não ficam clara, trás o papel de efeito mitigatório ou simplesmente de complemento das dificuldades gerais da CET. Recentemente, tenho o caso do Shopping da Cidade Jardim onde foi colocado para eles três painéis de sinalização na Marginal, aqueles painéis que diz: tem tantos por cento de via monitoradas, e 55 km de congestionamento. Não sei quem entende o que quer dizer isso. Mas enfim ele está lá. Não sei qual é o efeito que isso tem no trânsito, aliás é uma questão que sempre perguntei para os técnicos da CET, não é possível traduzirmos de maneira mais claro o indicador de trânsito: verde, amarelo e vermelho, há tantos por cento de vias congestionadas, traduzir informação técnica, é evidente que nos especializamos em saber que 100 km de congestionamento tem de tomar cuidado, 80 está na média, 150, não sai de casa...É importante traduzir isso de uma maneira mais clara para os usuários de vias públicas.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Quanto aos controladores, a Associação Brasileira de Normas Técnicas está trabalhando em uma norma de abertura de protocolo de



comunicação. Qualquer equipamento para ser fornecido em São Paulo, terá de conversar um fabricante com o outro. A Prefeitura do Município de São Paulo passa não ser mais refém de um só fabricante.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – O senhor é prestador?

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Sou da Big Engenharia. Presto serviços.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Porque a calção, não resolve o problema, com relação aos impedimentos que você tem em relação aos impedimentos que você tem em relação aos órgãos municipais. Se colocar dessa forma.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Sim se colocar uma calção, mas por exemplo, se vai pedir uma remoção de uma interferência para a Eletropaulo, você não sabe o custo.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Sim. Mais ou menos se sabe quanto é mexer um poste, hoje custa de 5 a 7 mil reais, transferir um poste de local. Se calciona isso e você continua andando o seu processo.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Pode ajudar muito.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Em relação as subprefeituras, também podemos colocar, que quando sair a certidão, ele tem um prazo de 15 dias para autorizar vocês fazerem a obra.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** – Por exemplo, um recapeamento de 2 mil quadrados, é uma obra simples, ela tem o mesmo tratamento de uma obra de 15 mil, 20 mil metros. Temos muita dificuldade em ter, até chegar ao recebimento definitivo da subprefeitura. A CET só vai mandar o processo para o DSV depois que a Subprefeitura der o “aceite” da obra, aí a CET prepara o relatório e encaminha ao DSV para que seja emitido o Trade ou trabe. Temos muita dificuldade, às vezes o empreendedor não entende, acha que é incompetência do executor. É muito difícil. Então, se puder ajudar nesse sentido, o Município vai estar ganhando com isso, muito.



**O SR. AURÉLIO MIGUEL** - E em relação ao percentual? O senhor é prestador  
...(ininteligível)...

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** - O percentual de obras? Eu só não entendi...

**P** - De três a cinco...

**R** - Eu acho que 3% sempre foi uma... Acho que é um número que deve funcionar.

Normalmente, quando se fala em projeto de arquitetura, sempre há alguém lá,  
custa 5% da obra o projeto, custa 6%.

Quando vai se fazer um planejamento de custo de obra, se o empreendedor já tem  
esse número, ele já põe lá e ele já vai trabalhar com o número.

Depois, ele vai tentar reduzir o custo, é lógico. Ele vai reduzir o gasto dele, mas aí é  
uma outra fase, não é? Mas ele não está em branco, ele já vai saber quanto custa.

Acho que está bom assim.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Mais alguma coisa?

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** - Não, era só.

**O SR. ALEXANDRE CAIO MARTINS** - Muito obrigado, viu?

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** - Obrigado, Alexandre.

Na sequência, está inscrito o Sr. Sussumu Honda, Presidente da Abras -  
Associação Brasileira de Supermercados.

**O SR. SUSSUMU HONDA** - O Sr. Sussumu Honda - Bom dia a todos.

Quero iniciar, parabenizando a Comissão, tanto a que teve o trabalho anterior e a  
atual; agradecer o convite à Abras para esta audiência pública.

Como Presidente de uma entidade nacional, gostaria de colocar uma preocupação  
da Abras, já que um grande número de projetos colocados nesta Casa acaba se refletindo em  
todo o Brasil. Daí a importância que tenhamos sim não só a responsabilidade com a cidade de  
São Paulo, mas acredito que São Paulo tem uma influência em todas as Câmaras do Brasil  
todo.

Vou me ater a um detalhe, porque o detalhe técnico - o Alexandre já colocou bastante coisa aqui, são prestadores de serviço e estão acompanhando os detalhes técnicos. Uma questão que eu queria colocar e deixar registrada é a do percentual. Já foi colocado aqui: 3% é um número razoável.

Ouvi há pouco o representante da CET falar de casos diferentes, de cada caso ser um caso.

Gostaria de colocar que não é um caso. Eu diria assim: 3% é um número razoável e temos de ter parâmetros, sim, porque, se for caso a caso, aí vamos voltar novamente a essa discussão que já foi colocada aqui.

Mas gostaria de deixar uma sugestão que poderia ser 3% e, no momento em que um órgão pensa em um número maior, que esse valor possa ser descontado no IPTU futuro.

O Vereador Aurélio já colocou essa situação: quando você monta um empreendimento, quando você coloca um empreendimento, você vai futuramente estar recolhendo ISS, vai estar recolhendo IPTU, porque isso cria o equilíbrio nas exigências.

Acho que os órgãos técnicos têm toda capacidade de estar fazendo esses cálculos, mas não podemos exatamente deixar que isso extrapole valores.

Isso não é contra, mas os técnicos são técnicos e estão aí para isso. Acho que tem de haver uma atitude política em relação a isso.

Então, quando se coloca 3%, é um valor razoável, mas acredito que, se você colocar um valor acima e se possível for descontado, num prazo, no IPTU futuro, seria uma das saídas para que se crie exatamente esse equilíbrio.

Outra coisa que gostaria de colocar também é a questão por portes.

Sou representante de um setor que tenho visto muito falar das grandes obras que são as que causam mais impacto. Mas também me preocupa o nosso setor, setor supermercadista, que tem grandes obras, inclusive acopladas junto com shopping centers, mas temos obras de menor porte e aí é que há grande preocupação do setor, exatamente nas obras

de menor porte porque, quando se cria uma legislação, ela vai valer para todos e precisamos tomar um certo cuidado. Não podemos ter obras, eu diria assim, nas periferias de São Paulo, por exemplo, quando se coloca um equipamento de abastecimento, certamente ele pode causar um impacto. Mas acho que aí precisamos estabelecer parâmetros diferenciados, e não para o setor supermercadista, eu diria pelo porte da obra. Gostaria que fosse visto, estudado isso. Acho que é possível vermos.

O que eu tenho visto no Brasil é que em alguns municípios, por exemplo, algumas obras não conseguem abrir em função de posturas municipais. Isso é uma questão de concorrência, de outras coisas. É preciso que na legislação já tenhamos cuidado dentro das posturas colocadas.

Era isso, obrigada.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Queria dizer ao Sr. Honda que quando ele falou de estudar caso a caso, é contra isso que estamos lutando aqui. É para que seja uma coisa global, universal, e não caso a caso. Caso a caso vai para esses conselhos, para o Caieps e aí tem a pessoa do Depav, e aí leva o projeto embora, fica um ano, seis meses, seis semanas, dois meses. É isso que nós não queremos, mas sim que seja universal, que seja um entendimento para todos, com percentual em relação à certidão, à contrapartida do polo gerador de tráfego. Esse é o nosso objetivo: facilitar a vida de quem investe, de quem empreende na cidade de São Paulo.

**O SR. SUSSUMU HONDA** – Acho que deixei de falar sobre os prazos que são importantes. O setor privado sempre tem prazo, o setor público também tem de ter prazo. Nós não podemos mais conviver com a situação de nós precisamos cumprir prazos e o setor público, muitas vezes, não cumprir os prazos.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Esse é o nosso objetivo. Em relação a esse estudo do IPTU, podemos avaliar, estudar. Realmente, sabemos que a arrecadação aumenta depois que o empreendimento está pronto.



**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Na sequência, está inscrito o Sr. Sérgio Sola, engenheiro.

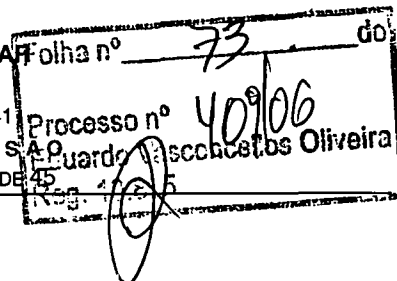
**O SR. SÉRGIO SOLA** – Bom dia, queria cumprimentar os meus amigos Vereadores que ajudaram a reviver esse projeto. Estava vendo lá, desde 2006, porque nós fizemos aquele trabalho, foram várias reuniões aqui para chegarmos num texto que era ponto de partida para aperfeiçoarmos a legislação datada de 1986/87. Quero lembrar das nossas reuniões, fazer uma breve homenagem a Rodolfo Diniz que ajudou a chegar em texto que não está mais com a gente. E trazendo nesses quase três anos, naquelas reuniões que tivemos, experiências novas que temos de tentar incorporar no texto da lei.

A primeira questão é o prazo. A Sílvia está ali, a gente sofre junto: eu, de um lado, e ela, de outro. Apareceu um fato novo que não existia na época que é a interferência dos parâmetros sobre os projetos das reuniões do Caieps e que tem de ser referendado pela CTNLU. Caieps é uma comissão intersecretarial da Prefeitura que analisa os parâmetros básicos de grandes projetos da cidade. E a CET de uma certa, e com certa razão, não emite uma certidão de diretrizes se Caieps não tiver definidos os parâmetros do projeto. Defendendo a Sílvia e a CET, depois eu posso atacar um pouquinho, há projetos que já acertamos todo projeto no âmbito da CET, já tem até as contrapartidas definidas. E a certidão de diretrizes não pode ser emitida porque não foi analisado por Caieps e não foi referendado o parecer de Caieps em CTNLU.

**O SR. DONATO** – Só para entender e tentarmos dialogar. O Sérgio Sola ajudou muito na elaboração desse projeto. Pergunto: o que determina que vá à Caieps? Qual é a legislação?

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Pela nova legislação que aprova projetos de zoneamento da cidade, pelo Plano Diretor, todo projeto de plano gerador necessariamente é analisado por Caieps. Certo, Jorge?

**O SR. DONATO** – Isso está na revisão do Plano Diretor? Na revisão do Plano



Diretor a gente pode alterar isso?

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Ou alterar ou estabelecer prazos ou coisa assim porque as reuniões de Caieps têm uma certa periodicidade e de CNLU também. Então, as vezes, demora 15 dias entre Caieps e CNLU, demora um mês. Eu sei porque já mandei. Tenho pedido vários prazos de processos que estou acompanhando na CET só dizendo: estamos aguardando Caieps, estamos aguardando Caieps. Esse é um problema sério.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Agora, eu pergunto: quem entende do polo gerador de tráfego é a Secretaria Municipal de Transporte e CET? O projeto vai para Caieps? Está no Plano Diretor? (Pausa) Pode falar!

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Inclusive, a Dra. Silvia é a representante atualmente da Secretaria de Transporte na comissão do Caieps. Esse é um problema sério porque os nossos 30 ou 60 dias vão esbarrar no parecer, na reunião do Caieps e do CTNLU.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – E tem reunião hoje na Caieps?

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Tem, às 15h.

**A SRA. SILVIA SOFIA** – A lei de zoneamento dá parâmetros para os empreendimentos NR-1 e NR-2. Então, mais do que os pólos gerados, todos os empreendimentos classificados como NR-3 precisam ter os parâmetros urbanísticos referendados pela Comissão Técnica de Legislação Urbana – CTLU. Precede a reunião da CTLU uma reunião técnica da qual participam os representantes das secretarias que é a Caieps que se reúne quinzenalmente. Os processos que são analisados são os que estão tramitando em Sehab. O técnico da Sehab encaminha o processo para a reunião da Caieps e a CTLU se reúne uma vez por mês.

**O SR. DONATO** – Só para continuar entendendo o funcionamento da Caieps. Os técnicos que estão lá representando as várias secretarias, que seria a aspiração do Alexandre, eles têm poder decisório, resolvem na hora ou levam para consultar na Secretaria?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Ele não tem poder de decisão, ele faz uma sugestão



porque quem tem o poder de legislar é a CTLU. Os casos são discutidos na mesa e apresentados. Lá são os parâmetros mínimos legais. No caso, por exemplo, de número de vagas, muitas vezes, há uma informação de qual o número mínimo de vagas e já dá a indicação, em função da avaliação de Cet, esse número poder ser superior ao mínimo estabelecido pela lei, mas são decididos na mesa.

**O SR. DONATO** – Ou seja, chegou determinado projeto, todo mundo olha junto e dá um parecer conjunto na mesma reunião? E encaminha para a CTLU?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Isso, a exceção é a análise dos relatórios de impacto de vizinhança. Esses são distribuídos na reunião e encaminhados tanto para a Secretaria do Verde quanto para a Secretaria de Transportes por meio de ofício. Então, eles são apresentados e comunicados que serão encaminhados os relatórios para fazerem a avaliação.

**O SR. DONATO** – Mas não no caso de polo geradores? No caso, é aprovado na reunião?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Todos os NR-3. Polo gerador é classificado como NR-3. Então, ele vai dar o parâmetro mínimo. No caso de vagas, a lei não estabelece. Qual o número mínimo de vagas? Vai ser “cacifado”, por exemplo, uma vaga para cada 35 metros quadrados. Esse é o número mínimo de vagas.

**O SR. DONATO** – Obrigado.

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Então, esse é um problema que temos para resolver porque é o tal do prazo que não vai ser respeitado.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Deixa eu só fazer uma pergunta para ela. Então, no caso de vagas é fácil porque aí vão lá e deliberam, é fácil. Quando tem problema, árvores, tem de tirar duas árvores. Aí vai para outros órgãos? Não se aprova no momento? Torna-se mais burocrático o processo?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Isso.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Então, com a caução a gente resolve o problema de

alguma forma? Deposita a caução...

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Nesse momento, o que está sendo discutido é o projeto de arquitetura, não o projeto de obra viária. A Caieps e a CTLU só discutem projeto de edificação, não é nenhuma discussão de projeto viário, de contrapartida, de medida mitigadora. Não existe isso!

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Quem são os membros de Caieps?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – A Secretaria da Habitação, a Secretaria do Verde, a Secretaria de Infraestrutura Urbana, a Secretaria de Negócios Jurídicos, a SMT, a Secretaria da Cultura, a SGM.

Tem a representante de todas as subprefeituras...

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Quem representa a Secretaria, a Sehab, quem está lá representado?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – O Dr. Hussain Aref Saab é o Presidente da Caieps e...

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** - Não tem nenhum urbanista, não tem ninguém?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Não; tem os técnicos de Aprov, de Gabinete, que fazem a apresentação, tem Sempla, tem Parsolo; é uma comissão bastante grande.

**O SR. DONATO** – É um plenário maior que esse, provavelmente.

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Muitas vezes.

**O SR. DONATO** – Isso agiliza?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – Nas reuniões de Caieps, sim, porque é um assunto técnico. A CTLU tem a participação da sociedade civil, então, além da parte técnica, na CTLU...

**O SR. DONATO** – Mas só para entender, desculpe-me. Quando você dá entrada na aprovação do empreendimento, dá-se entrada na Sehab. Se é nR3, envia-se para Caieps. Depois de Caieps é que vai para CTLU e após, para CET.

**O SR. SÉRGIO SOLA** - Não, não. O processo na SMT que a CET analisa, corre em paralelo. A certidão de diretriz da SMT, que é o documento que o empresário precisa para



Processo nº 76 do  
409/06  
Concelhos Oliveira  
Reg. 10/11

obter o alvará de Sehab, só é emitida depois do Caieps e da CTLU estarem com o parecer definido.

**O SR. DONATO** – Mas ele incide sobre o parecer da CET?

**O SR. SÉRGIO SOLA** - Não, não; são duas coisas separadas. A única ligação entre as duas é a Dra. Silvia, que está no Caieps e na CET, analisando os projetos. Na realidade, o que acontece? Por que toda essa polêmica? É porque se estabelecermos um prazo de 60 dias para certidão de diretrizes e essa certidão não é emitida enquanto não há um parecer do Caieps, referendado pela CTLU; se essa reunião não acontecer, se a Sehab não colocar esse processo em análise no Caieps e na CTLU, não tem certidão, ela não é emitida. Então, não iremos conseguir respeitar esse prazo, de forma alguma. Esse é o problema.

**O SR. JORGE LUIZ MONATÉRIO** – Na realidade, o que o Sr. Sérgio Sola não explicou bem é o seguinte: a Caieps analisa o projeto de aprovação, mas como as plantas têm de ser idênticas, ela só pode emitir a certidão, depois que tiver certeza de que aquele projeto será aprovado pela Sehab; por isso então, a espera deles, SMT e CET, pela aprovação do Caieps. Porque se eles aprovarem mais rápido do que a Caieps, pode ser que ao invés de 150 mil metros, a Caieps aprove só 145, e as plantas têm de ser idênticas. Na realidade, o que acaba acontecendo, travando a parte da CET é que o Caieps, realmente tem uma demora grande na aprovação desse tipo de projeto.

**O SR. SÉRGIO SOLA** - O segundo problema que levantarei é o do percentual e do custo. Mais uma vez, estava lendo o texto da lei e existem momentos em que se fala em custo de obra, e em outros, em custo do empreendimento. Durante nossas reuniões, acho que o Vereador Donato irá lembrar que sempre tentamos descobrir qual seria um parâmetro razoável para se definir o custo da obra. O custo do terreno é algo mais complicado, apesar de que existe, digamos, a Planta Genérica de Valores da Prefeitura; o problema é que o empreendedor pode ter comprado o terreno, um mês antes, assim como pode tê-lo comprado, há 30 anos. Então, acho que uma sugestão é que deveríamos definir bem que o custo do

empreendimento, no caso se trata do custo da obra. O custo da obra é algo claro; a planta tem lá, área computável e não computável, área total, usando-se um parâmetro para um custo de uma área a ser construída, e isso já torna fácil o custo da obra. Teremos um problema nos casos de reforma, porque custo de reforma é algo mais difícil de se definir.

**O SR. DONATO** – Para qualquer obra se recolhe ISS em cima do valor da obra; não pode ser o parâmetro que a Prefeitura usa, para recolhimento do imposto?

Pode, perfeitamente. O que eu queria é só salientar que o problema do custo, do valor do terreno é algo complicado. Na grande polêmica do W. Torres, inclusive, a CET apresentou um relatório em que incluía no custo total do empreendimento, o custo de venda futura do terreno.

Foi apresentado um levantamento de valores de imóveis na região. E é uma coisa altamente questionável. Quer dizer, o terreno pode ser comprado por um determinado valor, pode ter sido comprado há mais tempo. Então é uma coisa complicada. E isso vai incidir diretamente no nosso famoso percentual de 3, 4, 5%.

Se for do custo da obra, é uma coisa fácil de se definir; se for sobre valor do empreendimento como um todo... Inclusive, no caso do Walter Torre, a CET apresentou um relatório argumento que o valor global do empreendimento seria "x". Ou seja, é um valor altamente questionável.

E, por fim, para colocar um pouco mais de areia nesse problema dos custos, acho que está na hora de termos uma ideia de quanto custam as coisas.

No caso do Walter Torre – e está aqui o William, que é o representante dele –, chegou-se a uma tentativa de acordo final que esbarrou no seguinte problema: a CET achava que custava dez milhões, e o orçamento dele era vinte – para fazer a mesma coisa.

Então é preciso ter algum parâmetro de custo de equipamento, de custo de obra, de semáforo, de semáforo inteligente.

Como a Sehurb, há muitos e muitos anos, publica uma tabela de custo de



pavimentação, guia, sarjeta, calçada, parece-me que deveria haver uma ordem de grandeza em relação a alguns itens básicos de equipamento e de sinalização, para saber quanto que eles custam. Porque, senão, é a tal história: e 3% do que eu acho que custa, ou é 3% do que você acha que custa? Fica uma situação complicada.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Você, numa das reuniões, inclusive, a tabela que a Prefeitura exercia (?). Trouxemos a tabela da Sinduscon.

**O SR. DONATO** – Isso, de custo de obra. Tem equipamentos sobre os quais não temos ordem de grandeza; são coisas muito específicas.

**O SR. ADILSON AMADEU** - Permita-me, Presidente. Sola, está tudo bem com você?

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Tudo bom.

**P** - Você é quem está assessorando a WTorres?

**R** – Mais ou menos.

**P** – Mais ou menos é 90%?

**R** – Eu acompanhei algumas reuniões. E o que eu fiz, a pedido do Walter Torre, que estamos fazendo até agora: nós tentamos verificar a viabilidade técnica das exigências da CET.

Por exemplo, a CET exigia um túnel. Nós verificamos se esse túnel era possível de ser construído, se as rampas eram tecnicamente viáveis. Acompanhamos a parte, digamos, não da negociação financeira, mas da negociação técnica: se as medidas mitigatórias que a CET estava apresentando eram viáveis, possíveis, eram prazos de implantação; e também fazendo junto com algumas empresas que prestam esse tipo de serviço, já fazendo estimativa de quanto isso ia custar.

**O SR. ADILSON AMADEU** - Se você me permitir, faço uma pergunta à Dra. Silvia. No Caieps, o projeto WTorre passou... a análise foi feita no mesmo dia por todos vocês? Porque essa comissão se reúne uma vez por mês, Dra. Silvia?

**A SRA. SILVIA SOFIA** – A Caieps se reúne duas vezes ao mês; a CTLU, uma vez por mês.

O projeto da WTorre se baseava na lei antiga de zoneamento – Lei nº 8001 –, que não tinha essa necessidade. O parâmetro já estava no quadro da lei.

**P** - Quantos projetos são analisados em cada reunião. A Sra. Poderia me falar?

**R** – As pautas apresentam uma média de dez assuntos. Só que, às vezes, há, até, alguns assuntos extras. Só que há coisas que são muito rápidas de serem analisadas, como no caso do Rive (?). É uma distribuição. É um encaminhamento do relatório. Outras questões são mais polêmicas, envolvem maiores esclarecimentos por parte dos representantes. Mas, em média, avaliamos dez projetos.

**O SR. ADILSON AMADEU** - Termino, agora, fazendo uma pergunta ao Sola. Você é um professor. Eu te perguntava. Eu sempre falava que se eu tivesse a batuta de ser o Prefeito da Cidade eu faria diferente com você. Sinceramente. Colocaria você, sem menosprezar ninguém, para fazer as coisas andarem.

O projeto WTorre está impecável para a cidade de São Paulo?

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Não entendi.

**P** - O empreendimento, em si, o impacto que vai gerar na região.

**O SR. SÉRGIO SOLA** – Acho que todos os empreendimentos desse porte na cidade de São Paulo vão causar algum tipo de impacto – quanto a isso não existe dúvida alguma.

Existem outros fatores que vão mudar, um pouco, o comportamento daquela região, os quais a gente não consegue mensurar exatamente.

Por exemplo, a inauguração da linha do metrô, integrando, na Estação Pinheiro, e fazendo o trem da CPTU da Marginal ser mais utilizado, deve causar um certo impacto. Deve melhorar alguma coisa.

A inauguração do trecho sul do Rodoanel, no ano que vem, dizem – vamos



comprovar – que vai tirar grande quantidade de caminhões da Marginal.

William, quantas vagas? Seis mil e 400 vagas, mais ou menos. O empreendimento desse porte, com certeza, vai causar algum tipo de impacto.

**P** - Falo isso, até porque passo pela região praticamente todos os dias. E aquele corte lateral que foi feito agora no empreendimento foi um alargamento na pista, na Marginal. E, em um dia só, o trânsito ficou paralisado até a ponte de Transamérica. Isso eu observei.

**R** – Isso foi por causa da obra?

**P** - Sim. Nesse dia, duas, três vezes, passei por ali. Tenho acompanhado bem. Por isso que estou fazendo algumas questões, perguntando, porque eu quero fazer uma análise maior junto com os nossos colegas, depois. E vou pedir que você nos ajude também.

Muito obrigado. Era o que eu tinha para perguntar.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Donato.

**O SR. DONATO** – Sr. Presidente, apenas para pedir desculpas. Vou pedir licença para me ausentar, pois vou presidir uma subcomissão.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Aviso a todos os componentes da Mesa de que o espaço vai ser utilizado pela Comissão do nobre Vereador Chalita. Então poderíamos agilizar as últimas perguntas, a explanação do Sr. Sola, para terminarmos o nosso trabalho.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL** – Estamos fazendo uma legislação, então temos de proteger a Cidade também. Somos favoráveis ao empreendimentos, mas temos de proteger a Cidade.

Especificamente em relação ao WTorre, aquela torre que havia da antiga Eletropaulo. Mas, no projeto, está prevista outra torre, e mais um *shopping*. É isso?

**O SR. SÉRGIO SOLA** – É, no projeto está previsto mais um *shopping* e mais uma torre menor de escritórios. E o projeto em análise, da Prefeitura, é um hotel.

**P** – Mais um hotel?



**R** – Um hotel.

**P** – Particularmente, não consigo enxergar contrapartida que solucione o problema lá, porque já não se anda lá. Você vai às sete horas da noite, seis e meia, você fica parado. Do início da Juscelino, indo para a Berrini, eu demorei uma hora. Demorei num dias desses da semana.

Quer dizer, agora, com esses empreendimentos, estão chegando lá. Se não fizer alguma coisa no viário... Eu não consigo entender como vamos andar lá.

**R** – Está prevista a execução do Boulevard na Juscelino Kubitschek, que é uma obra que já foi iniciada há alguns anos e foi paralisada: é uma passagem em desnível com a Faria Lima, com a Atílio Innocenti e com a Clodomiro Amazonas. Isso deve causar algum impacto.

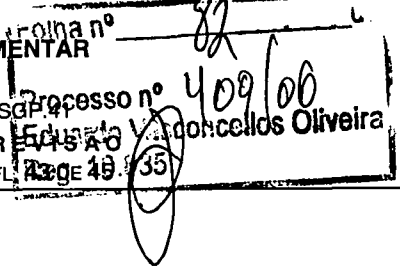
E na contrapartida que a CET exigiu do Walter Torre, existem obras importantes de alargamento da Marginal. Um alargamento da passagem sobre a ponte da Cidade Jardim, com uma nova pista sobre a ponte. Deve melhorar aquele pedaço todo. E outras obras. E alargamento na Juscelino também. Por exemplo, na própria frente do empreendimento do Walter Torre está previsto um alargamento na Juscelino que ainda não foi feito, pois aí há o problema das árvores na calçada também.

Então é um empreendimento que vai causar algum impacto, e as medidas mitigadores que forem implantadas vão servir para avaliarmos se o que a gente está estudando está adequado.

**P** – Agora, quero saber da Silvia como é que vai fazer? Vai sair esse empreendimento – que vai trazer um transtornos, um polo gerador terrível –, e, em seguida, já está saindo outro *shopping* ali. Qual vai sair primeiro? Acho que sai primeiro aquele *Shopping* da Racional (?).

**R** – Não, da Vila Olímpia. O Shopping Vila Olímpia. Esse sai antes de todos.

**P** – Um *shopping* aqui, outro *shopping* aqui. Aquilo lá já é tudo estreito. Lógico, teve



uma mudança ali.

**R – É,** o Shopping Vila Olímpia está com frente para aquele trecho da R. Gomes de Carvalho e da R. Olimpíadas, que foi alargado – aquele trecho que foi duplicado agora.

**P –** Mas será que tem solução ali? Você sabe melhor do que todo mundo aqui. O que é o ideal ali? Porque ficamos assustados. Porque eu, como munícipe, cidadão e morador, fico assustado. Se vamos precisar ir de bicicleta por ali, ou a pé.

**A SRA. SILVIA SOFIA -** Não. De bicicleta, o Secretário não vai gostar. Mas o Shopping da Vila Olímpia deve ficar pronto bem antes dessa segunda etapa do Shopping da W. Torre.

**O SR. AURÉLIO MIGUEL –** E quais as contrapartidas?

**R –** São medidas dentro do Bairro da Vila Olímpia, toda a revitalização da sinalização, sistema de monitoramento de tráfego. É isso que está dentro da certidão de diretrizes do Shopping Vila Olímpia.

**P –** A melhoria de viário?

**R –** Não, porque a obra saiu pela EMURB, pela operação urbana.

**P – É** como aquela do Market Place, tinha a contrapartida de um viaduto sobre o Rio Pinheiros. Quer dizer, tiraram o viaduto, pediram a contrapartida de asfaltamento, poderiam ter feito esse viaduto lá no Panambi, que está precisando. Estamos com um estrangulamento de tráfego lá tremendo. Estamos levantando isso nesta Casa, porque é uma vergonha. Se tínhamos de contrapartida um viaduto, já tem um novo, joga ele para a frente, aonde está o Panambi. Isso não ocorreu. Na segunda etapa do Walter Torre está pedindo um viaduto e algumas outras obras de grande porte também.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira) –** Mais alguma manifestação dos Vereadores?

**O SR. AURÉLIO MIGUEL –** Sr. Presidente, é importante que se tiverem mais alguma sugestão ou manifestação, enviem por escrito para a Câmara, entrem em contato.

**O SR. PRESIDENTE (Ricardo Teixeira)** – Claro, o debate não termina, como foi colocado pelo Vereador Donato, vai ainda para segunda votação, é um assunto muito complexo. Com certeza, daqui a alguns anos, mesmo essa lei sendo aprovada, outras virão. Os Vereadores Donato e Aurélio falaram que na confecção dessa lei se pensou até em impedir que alguns empreendimentos fossem construídos na cidade. Vamos chegar, a qualquer momento, nesse ponto. Esse cruzamento que estávamos falando, da Juscelino Kubitschek com a Marginal Pinheiros, embaixo já passa um túnel. Não estou brincando, logo logo vamos ter de andar a pé ali, porque levamos uma hora para andar duas ou três quadras, é melhor andar a pé, porque é mais rápido. Então esta lei, acredito que tenha uma vigência de, no máximo, cinco anos. Daqui a pouco vamos ter de fazer uma muito mais rigorosa e até impedindo alguns empreendimentos em alguns pontos da cidade.

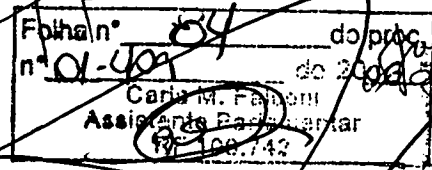
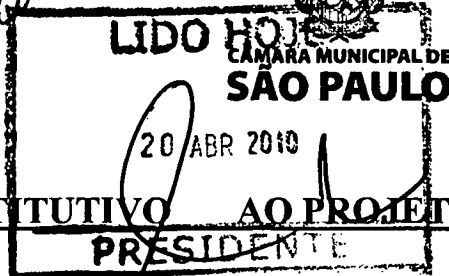
Fica o convite a todos, façam novas sugestões. Continuem nesse intercâmbio de informações conosco, para que possamos aprimorar o projeto de lei 409/2006.

Não havendo mais nenhuma consideração, agradeço a presença de todos e declaro encerrada esta audiência pública. Boa tarde.

Segue(m) juntado(s), nesta  
data, documento(s) e folha de  
informação rubricados sob  
nº 84 a 100  
Em 23/04/2013  
Ass: \_\_\_\_\_

Carla M. Balconi  
Assistente Parlamentar  
RF 100.742

Antonio Carlos Rodrigues  
Tommaso Dam



**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI N° 409/2006**  
**PRESIDENTE**

**Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Pólo Gerador de Tráfego**

**A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:**

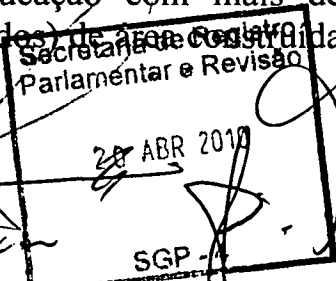
Art. 1º. O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei.

**APROVADO EM 2ª DISCUSSÃO**  
**SANÇÃO**  
**CAPÍTULO I - DAS DEFINIÇÕES**  
20 ABR 2010  
**PRESIDENTE**

Art. 2º. Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I. Pólos Geradores de Tráfego - **edificações permanentes que apresentem as seguintes características:**

- (a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;
- (b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego AET;
- (c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;
- (d) serviços sócio-culturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00 m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;



- (e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00 m<sup>2</sup> (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- (f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m<sup>2</sup> (sete mil e quinhentos metros quadrados);
- (g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou
- (h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 pessoas ou mais;

II. Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Pólos Geradores de Tráfego; e

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo Único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET:

- I. AET 1 - Mini Anel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras, inseridas no Mini Anel Viário;
- II. AET 2 - na área externa ao Mini Anel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e
- III. AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação;

## CAPÍTULO II - DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES

Art. 3º. A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Pólos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo

interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na qual estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento.

Parágrafo Único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Pólos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes.

### CAPÍTULO III - DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES

Art. 4º. Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Pólo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura.

Parágrafo Único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:

- I. As características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;
- II. As características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;
- III. As características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra, e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoa com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;
- IV. A determinação e análise do impacto do Pólo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e
- V. A relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no

Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Pólo Gerador de Tráfego.

Art. 5º. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE".

§ 1º. O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 2º. O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 6º a Companhia de Engenharia de Tráfego -, CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas.

§ 1º. Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de "COMUNIQUE-SE", fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo.

§ 2º. Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo quando houver necessidade de obtenção pela companhia de engenharia de tráfego de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.

Art. 7º. A Secretaria Municipal de Transportes emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, desde que cumpridas todas as formalidades legais

#### CAPÍTULO IV - DAS MEDIDAS MITIGADORAS

Art. 8º. Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará integralmente com as despesas de projeto e implantação das medidas.

§1º. O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento.

§ 2º. O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado, elaborado pelo empreendedor conforme as tabelas oficiais utilizadas pelo município de São Paulo, que deverá indicar:

I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item;

II - o custo total do empreendimento; e

III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento;

§ 3º. Se o custo das melhorias viárias ultrapassar o limite estabelecido neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes – SMT, deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, eleger de forma expressa, dentre aquelas inicialmente previstas, as que deseja que devam ser executadas pelo empreendedor, que ficará desonerado em relação às demais obrigações que superem o mencionado limite no §1º supra.

§4º. Todos os empreendimentos classificados como Pólos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessários imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

§ 5º. Para a apuração do custo total do empreendimento em:

I - implantação de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB para toda a obra;

II - reforma de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente; e

III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente;

§ 6º. A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 9º. As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento.

§ 1º. A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.

§ 2º. Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a certidão de diretrizes poderá, a pedido do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo.

Parágrafo Único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações.

## CAPÍTULO V - DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP

Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes – SMT, poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes.

Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º. O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º. As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º. Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

§ 4º. Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida

## CAPÍTULO VI - DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria de Habitação - SEHAB.

Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 15. A regularização da edificação e ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE", estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes

§ 1º. Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE", estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei.

§ 2º. O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificativos da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º. As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

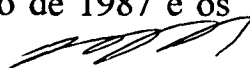
§ 4º. Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

## CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

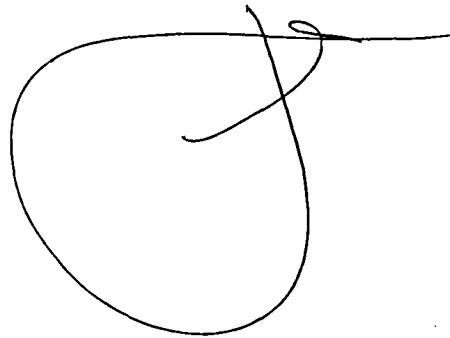
Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do sistema viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

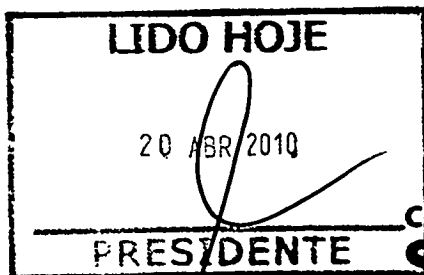
Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

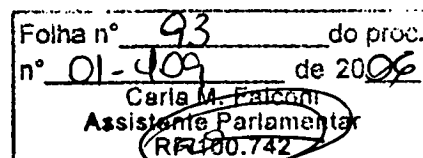
Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal n.º 10.334, de 13 de julho de 1987 e os artigos 3º e 4º da Lei Municipal n.º 10.506, de 04 de maio, de 1988. 

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.





CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**



PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO DO PROJETO DE LEI Nº 0409/06.

Trata-se de substitutivo apresentado ao projeto de lei nº 409/06, de autoria dos Nobres Vereadores Abou Anni, Adilson Amadeu, Antonio Donato, Aurélio Miguel e Jorge Tadeu Mudalen, que dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário, oriundo de implantação de atividades, construção ou reforma de edificações.

A nova redação da proposição apresenta definições dos conceitos de pólos geradores de tráfego, certidão de diretrizes, termo de recebimento e aceitação parcial (TRAP) e definitivo (TRAD), além de definir as áreas consideradas especiais de tráfego (AET).

Em outro aspecto, torna obrigatória a emissão de certidão de diretrizes apenas na implantação ou reforma de empreendimentos classificados como pólos geradores de tráfego e nos casos pontuais indicados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Prevê, também, que os projetos relativos a pólos geradores de tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego, que indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o sistema viário na forma que especifica e eventuais adequações nos projetos viários ou de arquitetura ou ainda poderá solicitar informações complementares através de comunicado, para após emitir parecer conclusivo acerca da expedição da certidão de diretrizes, cuja emissão poderá acarretar a expedição de TRAP ou TRAD.

Traz, por fim, os requisitos indispensáveis à aprovação definitiva do empreendimento.

De acordo com a nova redação apresentada, a matéria não esbarra em qualquer óbice legal, estando amparada no art. 13, I, da Lei Orgânica do Município e no art. 30, I, da Constituição Federal, bem como no exercício do poder de polícia, que confere ao Poder Público a faculdade de limitar e condicionar a liberdade e a propriedade em benefício do bem comum e impor sanção administrativa, a fim de coibir as infrações às regras de conduta que estabeleça no exercício de tal competência.

Ademais, de acordo com o art. 160, da Lei Orgânica do Município, compete ao Poder Público Municipal disciplinar as atividades econômicas desenvolvidas em seu território.

Ressalte-se, ainda, o art. 160, inciso IV e parágrafo único, da Lei nº 13.885/04, segundo o qual os empreendimentos com potencial gerador de tráfego são classificados como pólos geradores de tráfego - PGT e sua instalação está sujeita à fixação de diretrizes nos termos da legislação específica, relativas a, entre outros, medidas mitigadoras para reduzir o impacto do empreendimento no sistema viário, devendo ser listadas em decreto as atividades consideradas como pólos geradores de tráfego; bem como o art. 138, § 3º, da Lei nº 13.885/04, segundo o qual "de acordo com a legislação própria, serão exigidas para instalação e funcionamento das atividades classificadas como nR3, medidas mitigadoras dos impactos no tráfego, de vizinhança e ambiental".

Secretaria de Registo  
Parlamentar e Revisão  
20 ABR 2010



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 94 do processo  
nº 01-400 de 2006  
Carla M. Patroni  
Assistente Parlamentar  
RP 100.742

Inserir-se o projeto, também, no âmbito da polícia das construções que segundo o administrativista Hely Lopes Meirelles (*in* "Direito Municipal Brasileiro", Malheiros Editores, 5ª edição, pág. 353):

...efetiva-se pelo controle técnico-funcional da edificação particular, tendo em vista as exigências de segurança, higiene e funcionalidade da obra segundo a sua destinação...

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. Dentre as exigências edilícias, são perfeitamente cabíveis as que se relacionam com a solidez da construção, altura, recuos, cubagem, aeração, insolação, coeficientes de ocupação, estética das fachadas e demais requisitos que não contrariem as disposições da lei civil concernentes ao direito de construir.

Dentro deste contexto, portanto, nada obsta que, como o propugnado pelo projeto, se busque impor ao particular que promove atividade geradora de tráfego, a obrigação de executar obras e ou serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário.

É manifesto, portanto, o interesse público a ser tutelado sob o fundamento do poder de polícia do Estado.

Verifica-se que o substitutivo apresentado aperfeiçoa a redação original do projeto, em obediência aos ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Ante o exposto, somos pela LEGALIDADE.

Quanto ao mérito, a Comissão de Mérito entende ser inegável o interesse público do substitutivo apresentado, razão pela qual manifesta-se

**FAVORAVELMENTE.**

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor na medida em que as despesas com a execução do projeto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                        |        |          |
|------------------------|--------|----------|
| Folha nº               | 95     | do proc. |
| nº                     | 01-409 | de 2006  |
| Carla M. Falconi       |        |          |
| Assistente Parlamentar |        |          |
| RFO00.742              |        |          |

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

*Polícia Net*  
*Tominho Paiva*  
*José Antônio Paiva*  
*Paulo*  
*Carlos*

*Paulo*  
*Fonseca*

**COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

*Frederico*

*José Antônio*  
*Carlos Apolinário*  
*Oliver*

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**

*Isabel*  
*Walter*  
*Carlos*  
*João*

**COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO**

*Marta*  
*Paulo*  
*Paulo*  
*Paulo*  
*Paulo*  
*Paulo*  
*Paulo*

# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

## Painel Eletrônico - Plenário

**Matéria : Substitutivo ao PL 409/06 - Polo Gerador - 2ª Votação**

**Reunião : 95ª Sessão Extraordinária**  
**Data : 20/04/2010 - 19:39:43 às 19:43:14**

|                        |                           |
|------------------------|---------------------------|
| Folha nº <u>96</u>     | do proc. nº <u>01-409</u> |
| de 200 <u>6</u>        |                           |
| Carla M. Falcom        |                           |
| Assistente Parlamentar |                           |
| RF 100.742             |                           |

| Nome do Parlamentar      | Partido | Voto |
|--------------------------|---------|------|
| ANTONIO CARLOS RODRIGUES | PR      | Sim  |
| ABOU ANNI                | PV      | Sim  |
| ADILSON AMADEU           | PTB     | Sim  |
| AGNALDO TIMOTEO          | PR      | Sim  |
| ALFREDINHO               | PT      | Sim  |
| ARSELINO TATTO           | PT      | Sim  |
| ATÍLIO FRANCISCO         | PRB     | Sim  |
| AURÉLIO MIGUEL           | PR      | Sim  |
| CARLOS APOLINÁRIO        | DEM     | Sim  |
| CELSO JATENE             | PTB     | Sim  |
| CHICO MACENA             | PT      | Sim  |
| CLAUDIO FONSECA          | PPS     | Sim  |
| CLAUDIO PRADO            | PDT     | Sim  |
| DALTON SILVANO           | PSDB    | Sim  |
| ANTONIO DONATO           | PT      | Sim  |
| ELISEU GABRIEL           | PSB     | Sim  |
| FLORIANO PESARO          | PSDB    | Sim  |
| FRANCISCO CHAGAS         | PT      | Sim  |
| ANTONIO GOULART          | PMDB    | Sim  |
| ÍTALO CARDOSO            | PT      | Sim  |
| JAMIL MURAD              | PCdoB   | Sim  |
| JOÃO ANTONIO             | PT      | Sim  |
| JOSÉ AMERICO             | PT      | Sim  |
| JOSÉ FERREIRA (ZELÃO)    | PT      | Sim  |
| JOSÉ OLÍMPIO             | PP      | Sim  |
| JOSÉ POLICE NETO         | PSDB    | Sim  |
| JULIANA CARDOSO          | PT      | Sim  |
| JUSCELINO GADELHA        | PSDB    | Sim  |
| MARCELO AGUIAR           | PSC     | Sim  |
| MARCO AURÉLIO CUNHA      | DEM     | Sim  |
| MARTA COSTA              | DEM     | Sim  |
| MILTON FERREIRA          | PPS     | Sim  |
| MILTON LEITE             | DEM     | Sim  |
| NETINHO DE PAULA         | PCdoB   | Sim  |
| NOEMI NONATO             | PSB     | Sim  |
| PAULO FRANGE             | PTB     | Sim  |
| JOSÉ LUIZ PENNA          | PV      | Sim  |
| QUITO FORMIGA            | PR      | Sim  |
| ROBERTO TRIPOLI          | PV      | Sim  |
| SANDRA TADEU             | DEM     | Sim  |
| SENIVAL MOURA            | PT      | Sim  |
| JOUZA SANTOS             | PSDB    | Sim  |
| TONINHO PAIVA            | PR      | Sim  |
| USHITARO KAMIA           | DEM     | Sim  |
| WADIH MUTRAN             | PP      | Sim  |

**Totais da Votação :**

**SIM**  
**45**

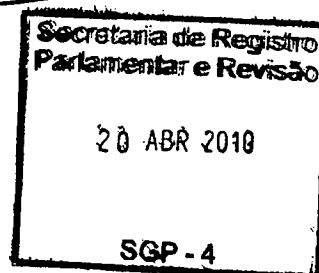
**NÃO**  
**0**

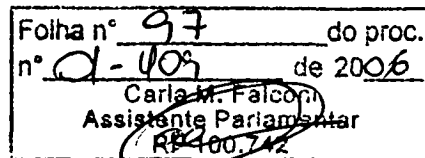
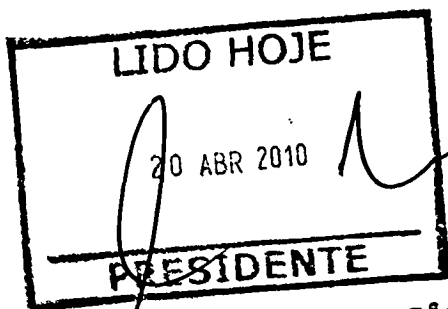
**TOTAL**  
**45**

**Resultado da Votação :**

**Aprovado em 2ª Votação**

Antonio Carlos Rodrigues





**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

EMENDA Nº 01 /2010 AO PROJETO DE LEI 409/06

**REJEITADO**

A alínea "d" do inciso I, do art. 2º passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º - .....

I.....

d) serviços sócio-culturais, de lazer, de educação e de entidades sem fins lucrativos com mais de 2.500 m<sup>2</sup> (dois mil e quinhentos metros quadrados).

CARLOS APOLINÁRIO

Vereador (DEM)

Secretaria de Registro  
Parlamentar e Revisão

20 ABR 2010

SGP - 4

|                                           |        |
|-------------------------------------------|--------|
| Folha n°                                  | 98     |
| n°                                        | 01-409 |
| de                                        | 20-06  |
| Carla M. Falcom<br>Assistente Parlamentar |        |

- "PL 409 /2006, dos Vereadores AURÉLIO MIGUEL (PR), DONATO (PT), ADILSON AMADEU (PTB), JORGE TADEU (PFL) E ABOU ANNI (PV). Dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações, bem como da instalação de atividades. (Pólo Gerador). FASE DA DISCUSSÃO: 2ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – Não há mais oradores inscritos. Está encerrada a discussão.

Há sobre a Mesa o Substitutivo de autoria de vários Srs. Vereadores. Peço ao Sr. Secretário que faça a leitura.

- É lido o seguinte (Substitutivo ao PL 409/2006)

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – Peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura do parecer das comissões reunidas ao substitutivo apresentado ao PL 409/2006.

- É lido o seguinte:

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – A votos o substitutivo ao PL 409/06. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO (PSDB)** - (Pela ordem) – Sr. Presidente, requeiro, regimentalmente, verificação nominal de votação.

|                                                          |        |                  |
|----------------------------------------------------------|--------|------------------|
| Folha n°                                                 | 09     | DATA: 20/04/2010 |
| n°                                                       | 01-409 | FL: 8 DE 16      |
| Carla M. Falconi<br>Assistente Parlamentar<br>R\$ 100,72 |        |                  |

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – É regimental o pedido de V.Exa. A votos o substitutivo ao PL 409/06. Os Srs. Vereadores favoráveis votarão “sim”; os contrários, “não”.

- Feita a votação, sob a presidência do Sr. Antonio Carlos Rodrigues, verifica-se que votaram “sim” os Srs.

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – Votaram “sim” 45 Srs. Vereadores. Está aprovado o substitutivo ao PL 409/06.

Há sobre a mesa uma emenda, peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura.

- É lido o seguinte: (Emenda 01 ao PL 409/06)

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – A votos a emenda 01 ao PL 409/06.

**O SR. PRESIDENTE (Antonio Carlos Rodrigues - PR)** – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos a emenda ao PL 409/2006. Os Srs. Vereadores contrários permaneçam como estão; os favoráveis, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está rejeitada. O PL 409/2006 vai à sanção nos termos do substitutivo.



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

Papel para informação, rubricado como folha nº - 100 -  
do processo n.º 01-409 de 2006 23/04 /2010 (a) Carla M. Falconi  
Assistente Parlamentar  
RF 100.742

À SGP-2

Sra. Secretária:

O Substitutivo das Lideranças Partidárias de fls. 84 a 92, ao presente Projeto de Lei foi aprovado em 2ª discussão e votação na 95ª Sessão Extraordinária, no dia 20 de abril de 2010.

23/04/2010

  
Luzia de Almeida Leite  
Supervisora de Apoio ao Plenário  
SGP - 21

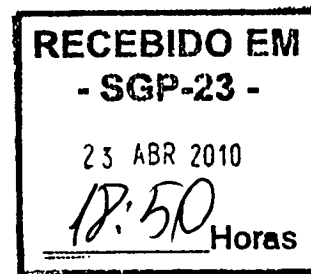
À SGP - 23

Sr. Supervisor,

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto Legislativo

23/04/2010

  
Ângela Bordin Andreoni  
Secretaria de Apoio Legislativo  
SGP-2



Sra. Kathya,

Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica. Preparar registro e carta de lei.

20/04/2010

  
JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS  
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Sr. Supervisor,

Oficiado, conforme solicitação de V. Sa.

20/04/2010

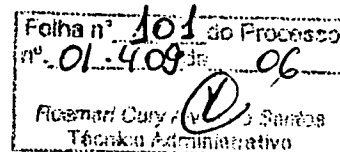
  
KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA  
Assistente Parlamentar

SEGUE em junho de 2010 nesta data  
documentado em 1 de junho de 2010 no  
rubricado em 1 de junho de 2010 nº 101/122.  
Em 04 05 10

  
Assistente de Serviço  
Técnico



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



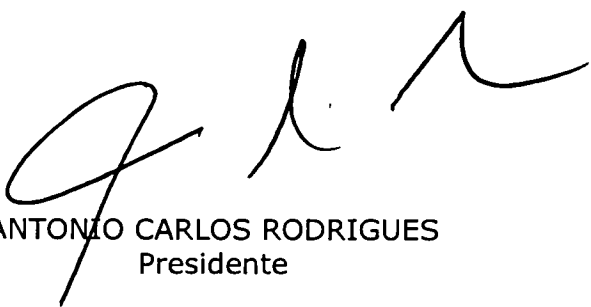
São Paulo, 20 de abril de 2010.

SGP.23 nº 1280/2010

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei decretada pela Câmara em sessão de 20 de abril do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 409/06, de autoria dos Vereadores Aurélio Miguel, Donato, Adilson Amadeu, Jorge Tadeu e Abou Anni, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.



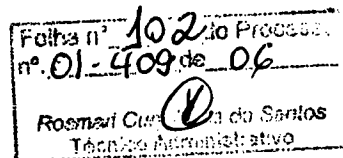
ANTONIO CARLOS RODRIGUES  
Presidente

A Sua Excelência o Senhor  
Doutor Gilberto Kassab  
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

*JK*  
JCSS/krms



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



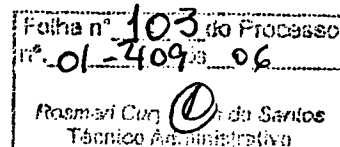
-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 20 DE ABRIL DE 2010.

Cópia extraída de fls. nº 84/92 do Processo. (PROJETO DE LEI Nº 409/06).

(Ver. Aurélio Miguel - PR, Donato - PT, Adilson Amadeu - PTB, Jorge Tadeu - PFL e Abou Anni - PV). Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1º O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei. CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES Art. 2º Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições: I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características: a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais; b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego - AET; c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município; d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00 m<sup>2</sup> (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável; e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00 m<sup>2</sup> (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável; f)



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m<sup>2</sup> (sete mil e quinhentos metros quadrados); g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; II - Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego; e III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego. Parágrafo único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET: I - AET 1 - Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras, inseridas no Minianel Viário; II - AET 2 - na área externa ao Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e III - AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação. CAPÍTULO II DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES Art. 3º A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na qual



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                                                  |                             |
|--------------------------------------------------|-----------------------------|
| Folha nº 104                                     | do Processo nº 01-409 de 06 |
| Rosaíde Gury do Santos<br>Técnica Administrativa |                             |

estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento. Parágrafo único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Polos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes. CAPÍTULO III DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura. Parágrafo único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar: I - as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação; II - as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias; III - as características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra, e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoa com deficiência física, nos termos da legislação aplicável; IV - a determinação e análise do impacto do Polo Gerador

3



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

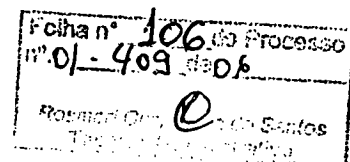
01-409 06  
105  
12

de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e V - a relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego. Art. 5º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE". § 1º O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias. § 2º O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento. Art. 6º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas. § 1º Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de "COMUNIQUE-SE", fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo. § 2º Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput"

4

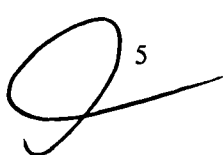


**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



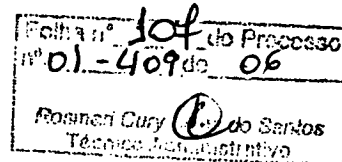
deste artigo quando houver necessidade de obtenção pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública. Art. 7º A Secretaria Municipal de Transportes emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, desde que cumpridas todas as formalidades legais

**CAPÍTULO IV DAS MEDIDAS MITIGADORAS** Art. 8º Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará integralmente com as despesas de projeto e implantação das medidas. § 1º O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento. § 2º O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado, elaborado pelo empreendedor conforme as tabelas oficiais utilizadas pelo Município de São Paulo, que deverá indicar: I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item; II - o custo total do empreendimento; e III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento. § 3º Se o custo das melhorias viárias ultrapassar o limite estabelecido neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, eleger de forma expressa, dentre aquelas inicialmente previstas, as que deseja que devam ser



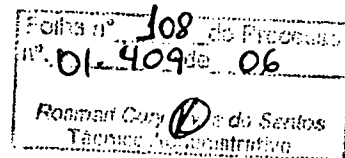
**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



executadas pelo empreendedor, que ficará desonerado em relação às demais obrigações que superem o mencionado limite no § 1º supra. § 4º Todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte: I - no caso de não ser necessários imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento; II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente. § 5º Para a apuração do custo total do empreendimento em: I - implantação de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB para toda a obra; II - reforma de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente; e III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente. § 6º A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



urbanísticas diferenciadas. Art. 9º As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento. § 1º A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento. § 2º Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a Certidão de Diretrizes poderá, a pedido do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível. Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo. Parágrafo único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações. **CAPÍTULO V DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP** Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes. Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar

7



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

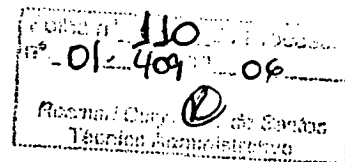
|                          |
|--------------------------|
| Folha nº 109 do Processo |
| nº. 01-409 de 06         |
| Receba: Car. do Senhas   |
| Tábuas Administrativas   |

pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias. § 1º O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias. § 2º As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado. § 3º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito. § 4º Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida. CAPÍTULO VI DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria de Habitação - SEHAB. Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de

8



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento. Art. 15. A regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes. § 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei. § 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificativos da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias. § 3º As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado. § 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada. CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                                                  |                             |
|--------------------------------------------------|-----------------------------|
| Folha nº 111                                     | do Processo nº 01-409 de 06 |
| Municipal de São Paulo<br>Técnico Administrativo |                             |

FINAIS Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado. Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas. Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação. Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 10.334, de 13 de julho de 1987 e os arts. 3º e 4º da Lei Municipal nº 10.506, de 04 de maio, de 1988. Eu, **KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA**, Assistente Parlamentar, extraí a presente cópia

fielmente de fls. do livro competente nº 62 e digitei. Eu, **CREUSA LEONILDA SILVA ZACARIAS**, Técnico Administrativo, a conferi. São Paulo, 20 de abril de 2010.

Supervisor de Finalização do Processo Legislativo, **JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS**, Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo.

Visto, **ÂNGELA BORDIN ANDREONI**, Secretária de Apoio Legislativo, Secretária de Apoio Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo.-

JCSS/krms



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                                                       |       |
|-------------------------------------------------------|-------|
| Processo nº 112                                       | de 06 |
| Nº 01                                                 | 409   |
| Raimon Gery Alves da Santos<br>Técnico Administrativo |       |

LEI Nº 15.150 DE 06 DE maio DE 2010.

Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 20 de abril de 2010, decretou a seguinte lei:

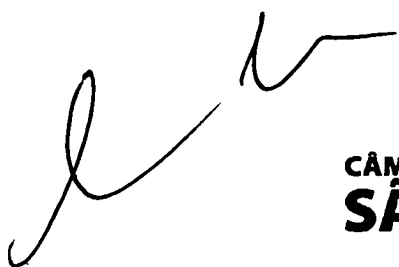
Art. 1º O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei.

**CAPÍTULO I  
DAS DEFINIÇÕES**

Art. 2º Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características:

- a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;
- b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego – AET;
- c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|            |              |             |
|------------|--------------|-------------|
| Folha nº   | 113          | do Processo |
| nº         | 01.909       | de 06       |
| Assinatura | [Assinatura] |             |
| Carimbo    | [Carimbo]    |             |

d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00 m<sup>2</sup> (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;

e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00 m<sup>2</sup> (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;

f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m<sup>2</sup> (sete mil e quinhentos metros quadrados);

g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou

h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais;

II - Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego; e

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET:

I - AET 1 - Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras, inseridas no Minianel Viário;

II - AET 2 - na área externa ao Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e

III - AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação.

**CAPÍTULO II  
DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES**

Art. 3º A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na qual estarão fixados os



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento.

Parágrafo único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Polos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes.

### **CAPÍTULO III**

#### **DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES**

Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura.

Parágrafo único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:

I - as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;

II - as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;

III - as características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra, e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoa com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;

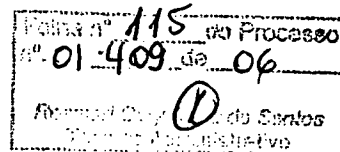
IV - a determinação e análise do impacto do Polo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e

V - a relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego.

Art. 5º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE".

§ 1º O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 2º O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 6º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas.

§ 1º Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de "COMUNIQUE-SE", fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo.

§ 2º Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo quando houver necessidade de obtenção pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.

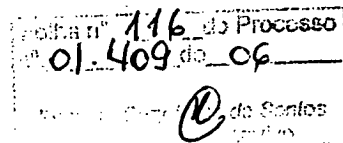
Art. 7º A Secretaria Municipal de Transportes emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, desde que cumpridas todas as formalidades legais.

**CAPÍTULO IV  
DAS MEDIDAS MITIGADORAS**

Art. 8º Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



do Sistema Viário, o empreendedor arcará integralmente com as despesas de projeto e implantação das medidas.

§ 1º O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento.

§ 2º O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado, elaborado pelo empreendedor conforme as tabelas oficiais utilizadas pelo Município de São Paulo, que deverá indicar:

I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item;

II - o custo total do empreendimento; e

III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento.

§ 3º Se o custo das melhorias viárias ultrapassar o limite estabelecido neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, eleger de forma expressa, dentre aquelas inicialmente previstas, as que deseja que devam ser executadas pelo empreendedor, que ficará desonerado em relação às demais obrigações que superem o mencionado limite no § 1º supra.

§ 4º Todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessários imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

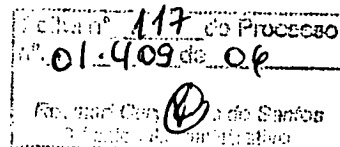
§ 5º Para a apuração do custo total do empreendimento em:

I - implantação de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana - SIURB para toda a obra;

II - reforma de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana - SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente; e



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente.

§ 6º A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 9º As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento.

§ 1º A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.

§ 2º Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a Certidão de Diretrizes poderá, a pedido do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo.

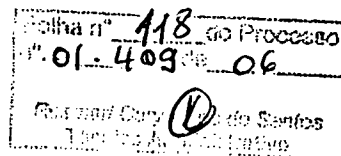
Parágrafo único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações.

**CAPÍTULO V  
DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP**

Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes.

Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

§ 4º Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida.

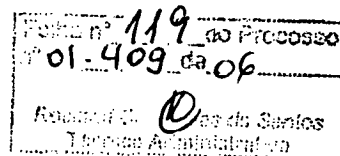
**CAPÍTULO VI  
DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria de Habitação - SEHAB.

Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**



Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 15. A regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificativos da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

**CAPÍTULO VII  
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                                                     |     |             |
|-----------------------------------------------------|-----|-------------|
| Folha nº                                            | 20  | do Processo |
| nº. 01 -                                            | 409 | de 06       |
| Rosmarl Cury Os do Santos<br>Técnica Administrativo |     |             |

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 10.334, de 13 de julho de 1987 e os arts. 3º e 4º da Lei Municipal nº 10.506, de 04 de maio, de 1988.

Câmara Municipal de São Paulo, 20 de abril de 2010.

O Presidente,

JCSS/rcas

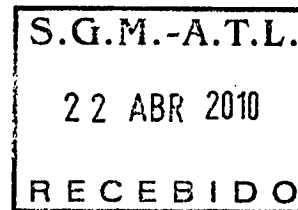


**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Processo nº 121          | do Processo |
| nº 01-409                | de 06       |
| Assinatura do Sr. Carlos |             |
| 1º. Sec. Administrativo  |             |

São Paulo, 20 de abril de 2010.

Recebi ofício SGP-23 nº 1280, de 20/04/10, encaminhando ao Executivo cópia autêntica da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 409/06, de autoria dos Vereadores Aurélio Miguel, Donato, Adilson Amadeu, Jorge Tadeu e Abou Anni.



*Eliene Carvalho Pin.*  
RF: 550.463.9.00  
SGM/ATL



# Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação, rubricado como folha nº 122 ✓

do processo nº 01 - 409,06 04.05.10. (a)

ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS  
Técnico Administrativo

LEI Nº 15.150, DE 6 DE MAIO DE 2010

(Projeto de Lei nº 409/06, dos Vereadores Aurélio Miguel - PR, Donato - PT, Adilson Amadeu - PTB, Jorge Tadeu - PFL e Abou Anni - PV)

*Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 20 de abril de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei.

## CAPÍTULO I

### DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características:

- a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;
- b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego - AET;
- c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;
- d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m² (sete mil e quinhentos metros quadrados);
- g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou
- h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais;

II - Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego; e

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET:

I - AET 1 - Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras; inseridas no Minianel Viário;

II - AET 2 - na área externa ao Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e

III - AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação.

## CAPÍTULO II

### DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES

Art. 3º A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na qual estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento.

Parágrafo único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Polos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes.

## CAPÍTULO III

### DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES

Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura.

Parágrafo único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:

I - as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;

II - as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;

III - as características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoas com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;

IV - a determinação e análise do impacto do Polo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e

V - a relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego.

Art. 5º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE".

§ 1º O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 2º O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 6º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas.

§ 1º Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de "COMUNIQUE-SE", fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo.

§ 2º Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo quando houver necessidade de obtenção pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.

Art. 7º A Secretaria Municipal de Transportes emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, desde que cumpridas todas as formalidades legais.

## CAPÍTULO IV

### DAS MEDIDAS MITIGADORAS

Art. 8º Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará integralmente com as despesas do projeto e implantação das medidas.

§ 1º O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento.

§ 2º O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado, elaborado pelo empreendedor conforme as tabelas oficiais utilizadas pelo Município de São Paulo, que deverá indicar:

I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item;

II - o custo total do empreendimento; e

III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento.

§ 3º Se o custo das melhorias viárias ultrapassar o limite estabelecido neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, eleger de forma expressa, dentre aquelas inicialmente previstas, as que deseja que devam ser executadas pelo empreendedor, que ficará desonerado em relação às demais obrigações que superem o limite mencionado no § 1º supra.

§ 4º Todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessária imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

§ 5º Para a apuração do custo total do empreendimento em:

I - implantação de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB para toda a obra;

II - reforma de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente; e

III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente.

§ 6º A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 9º As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento.

§ 1º A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.

§ 2º Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a Certidão de Diretrizes poderá, a pedido do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo.

Parágrafo único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações.

## CAPÍTULO V

### DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP

Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes.

Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

§ 4º Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida.

#### CAPÍTULO VI

#### DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria Municipal de Habitação - SEHAB.

Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 15. A regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificadores da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

#### CAPÍTULO VII

#### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 334, de 13 de julho de 1987, e os arts. 3º e 4º da Lei Municipal nº 10.506, de 4 de maio, de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de maio de 2010, 457ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de maio de 2010.

GIOVANNI PALERMO, Respondendo pelo cargo de Secretário do Governo Municipal

Publicado no DIÁRIO OFICIAL

de 07/05/10

página 01

Conteúdo

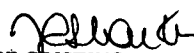
A

SGP.33

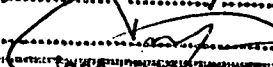
Sra. Supervisora,

Para arquivar.

Em, 07.05.2010.

  
JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS  
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Segue(m) Juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob  
nº..... e folha de informação  
sob nº..... 123 21/05/10

  
José Roberto Ferreira  
Assistente Parlamentar  
RF 100.702



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 123  
do processo 01-409 de 2006 21/05/2010

José Roberto Ferreira  
RF 100702

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO  
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 123 fls.  
Arquivado em 21/05/2010  
O Funcionário

José Roberto Ferreira  
RF 100702