autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha nº 01 do anexo
do proc. nº 01-237 de 2017
KARE[illegible] DE
Assistente [illegible]
RF 10[illegible]

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE LEI Nº /17

PL
237/2017

PREJUDICADO
12 DEZ. 2017
PRESIDENTE

Altera a seção 13.3.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, relativa a dimensões de vagas de estacionamento, e dá outras providências.

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

Art. 1º - A seção 13.3.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, passa a exibir a seguinte redação:

"13.3.2 As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas conforme tabela 13.3.2.

Tabela 13.3.2 - Dimensões de vagas e faixa de acesso em metros

Tipo de veículo	Vaga para estacionamento			Faixa de acesso à vaga	
	Altura	Largura	Compr	0 a 45°	46 a 90
Veículo de passageiros	2.30	2,50	5.50	3,80	5,50
Pessoas com deficiência	2,30	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,00	1,20	2,00	2.75	2,75
Caminhão leve (8t PBT)	3,50	3,10	8.00	4,50	7,00

(NR)"

FOLHA DE PUBLICAÇÃO
18 ABR 2017
SCP. 42

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

COAO

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) numerado(s) sob nº 02 a 03 informação sob nº 04 19/04/17

Ass:

Kardec Moreira de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP-22

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 02 do anexo
do proc. nº 01-237 de 2017
KARL[illegible] DE
Assistente [illegible]mentar
RF 16[illegible]

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

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

Sala das Sessões,

CLAUDINHO DE SOUZA
Vereador
PSDB

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 03 do
do proc. nº 01-237/2017
DE
Parlamentar

JUSTIFICATIVA

A presente iniciativa parlamentar pretende alterar as medidas de vagas para estacionamento de veículos.

Com efeito, o próprio "caput" do dispositivo alterado já determina que as dimensões de vagas deverão ser determinadas de acordo com o "tipo" de veículo, o que é definido por sua natureza e destinação.

Assim, veículos de passageiros devem ser diferenciados de veículos de transporte de carga, de motocicletas e de veículos adaptados para pessoas com deficiência, e não com relação às dimensões dos veículos.

Essa diferenciação equivocada contraria o interesse dos munícipes, que muitas vezes necessitam de veículos maiores, mas são prejudicados injustificadamente em razão dos tamanhos de vagas definidos em lei.

O Poder Público, agindo dessa forma, planta a semente da discórdia entre vizinhos, e inicia uma onda negativa entre os munícipes, que se propaga por toda a cidade, na medida em que gera cada vez mais descontentamento, de forma desnecessária.

Se o Poder Público pretende incentivar o uso de veículos menores ou alternativas deve fazê-lo através de campanhas publicitárias, além de oferecer infraestrutura compatível de qualidade, como ciclofaixas bem construídas e asfaltamento adequado a carros com distância de entre-eixos menor.

Pelos motivos acima apresentados e por objetivar o interesse público geral, espero contar com o voto favorável dos nobres Pares à presente propositura.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01 – PL 237 de 2017, 19/04/17 (a)

Kardec Ladeira de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP.22

LIDO HOJE

ÀS COMISSÕES DE:

Constituição e Legislação Participativa

Saúde

Finanças e Orçamento

PRESIDENTE

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

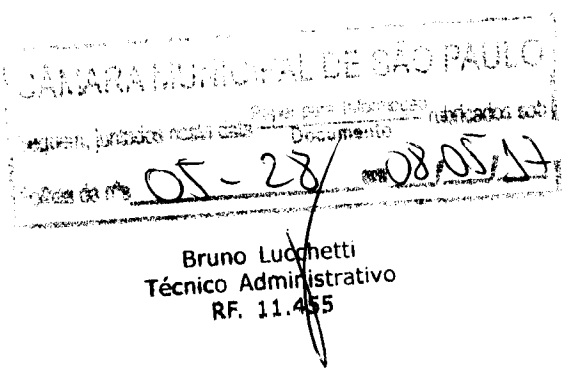
19, ABR, 2017

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

19
05/17

Matéria PL-237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.



Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 237/17

Realizada a pesquisa, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – cópia parcial;

- Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;

- Lei Municipal nº 11.228, de 25 de junho de 1992, que dispõe sobre regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências – cópia parcial;

- Lei Municipal nº 13.310, de 31 de janeiro de 2002, que estabelece responsabilidade sobre a oferta de vagas, nos recuos de imóveis, e dá outras providências;

- Lei Municipal nº 15.150, de 06 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para 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;

- Lei Municipal nº 15.649, de 05 de dezembro de 2012, que altera o item 13.3.4 do anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228. de 25 de julho de 1992, e dá outras providências;

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA

- Manual de instruções técnicas de acessibilidade para apoio ao projeto arquitetônico da Prefeitura de São Paulo;

- PL 130/17, que estabelece parâmetros para a implantação de jiraus em edificações.

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

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 04 de maio de 2017.

Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414

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

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha _6_____
Proc. N° 01-237 / 2017 fls. 8
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

(Vide Decreto nº 2.327, de 1997)
(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)
(Vide Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias; (Redação dada pela Lei nº 13.290, de 2016) (Vigência)

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - a troca de luz baixa e alta, de forma intermitente e por curto período de tempo, com o objetivo de advertir outros motoristas, só poderá ser utilizada para indicar a intenção de ultrapassar o veículo que segue à frente ou para indicar a existência de risco à segurança para os veículos que circulam no sentido contrário;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração;

V - O condutor utilizará o pisca-alerta nas seguintes situações:

a) em imobilizações ou situações de emergência;

b) quando a regulamentação da via assim o determinar;

VI - durante a noite, em circulação, o condutor manterá acesa a luz de placa;

VII - o condutor manterá acesas, à noite, as luzes de posição quando o veículo estiver parado para fins de embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga de mercadorias.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e a noite.

Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

Art. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veículo e da carga, as condições meteorológicas e a intensidade do trânsito, obedecendo aos limites máximos de velocidade estabelecidos para a via, além de:

I - não obstruir a marcha normal dos demais veículos em circulação sem causa justificada, transitando a uma velocidade anormalmente reduzida;

II - sempre que quiser diminuir a velocidade de seu veículo deverá antes certificar-se de que pode fazê-lo sem risco nem inconvenientes para os outros condutores, a não ser que haja perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. Ao aproximar-se de qualquer tipo de cruzamento, o condutor do veículo deve demonstrar prudência especial, transitando em velocidade moderada, de forma que possa deter seu veículo com segurança para dar passagem a pedestre e a veículos que tenham o direito de preferência.

Art. 45. Mesmo que a indicação luminosa do semáforo lhe seja favorável, nenhum condutor pode entrar em uma interseção se houver possibilidade de ser obrigado a imobilizar o veículo na área do cruzamento, obstruindo ou impedindo a passagem do trânsito transversal.

Art. 46. Sempre que for necessária a imobilização temporária de um veículo no leito viário, em situação de emergência, deverá ser providenciada a imediata sinalização de advertência, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 47. Quando proibido o estacionamento na via, a parada deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o fluxo de veículos ou a locomoção de pedestres.

Parágrafo único. A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento.

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha _7_____
Prod. Nº 01-237 / 2017 fls. 10
Bruno Lucchetti
RF 11.455

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica.

Art. 49. O condutor e os passageiros não deverão abrir a porta do veículo, deixá-la aberta ou descer do veículo sem antes se certificarem de que isso não constitui perigo para eles e para outros usuários da via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às estradas e rodovias obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 51. Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 52. Os veículos de tração animal serão conduzidos pela direita da pista, junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, sempre que não houver faixa especial a eles destinada, devendo seus condutores obedecer, no que couber, às normas de circulação previstas neste Código e às que vierem a ser fixadas pelo órgão ou entidade com [redacted]rcunscrição sobre a via.

Art. 53. Os animais isolados ou em grupos só podem circular nas vias quando conduzidos por um guia, observado o seguinte:

I - para facilitar os deslocamentos, os rebanhos deverão ser divididos em grupos de tamanho moderado e separados uns dos outros por espaços suficientes para não obstruir o trânsito;

II - os animais que circularem pela pista de rolamento deverão ser mantidos junto ao bordo da pista.

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Art. 77-D. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) especificará o conteúdo e o padrão de apresentação das mensagens, bem como os procedimentos envolvidos na respectiva veiculação, em conformidade com as diretrizes fixadas para as campanhas educativas de trânsito a que se refere o art. 75. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 77-E. A veiculação de publicidade feita em desacordo com as condições fixadas nos arts. 77-A a 77-D constitui infração punível com as seguintes sanções: (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

I – advertência por escrito; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

II – suspensão, nos veículos de divulgação da publicidade, de qualquer outra propaganda do produto, pelo prazo de até 60 (sessenta) dias; (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

III - multa de R$ 1.627,00 (mil, seiscentos e vinte e sete reais) a R$ 8.135,00 (oito mil, cento e trinta e cinco reais), cobrada do dobro até o quíntuplo em caso de reincidência. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 1º As sanções serão aplicadas isolada ou cumulativamente, conforme dispuser o regulamento. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

§ 2º Sem prejuízo do disposto no **caput** deste artigo, qualquer infração acarretará a imediata suspensão da veiculação da peça publicitária até que sejam cumpridas as exigências fixadas nos arts. 77-A a 77-D. (Incluído pela Lei nº 12.006, de 2009).

Art. 78. Os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do total dos valores arrecadados destinados à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT, de que trata a Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974, serão repassados mensalmente ao Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito para aplicação exclusiva em programas de que trata este artigo.

Art. 79. Os órgãos e entidades executivos de trânsito poderão firmar convênio com os órgãos de educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, objetivando o cumprimento das obrigações estabelecidas neste capítulo.

CAPÍTULO VII
DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 80. Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra.

§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

§ 3º A responsabilidade pela instalação da sinalização nas vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e nas vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo é de seu proprietário. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

Art. 81. Nas vias públicas e nos imóveis é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão, interferir na visibilidade da sinalização e comprometer a segurança do trânsito.

Art. 82. É proibido afixar sobre a sinalização de trânsito e respectivos suportes, ou junto a ambos, qualquer tipo de publicidade, inscrições, legendas e símbolos que não se relacionem com a mensagem da sinalização.

Art. 83. A afixação de publicidade ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia aprovação do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 84. O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá retirar ou determinar a imediata retirada de qualquer elemento que prejudique a visibilidade da sinalização viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art. 85. Os locais destinados pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via à travessia de pedestres deverão ser sinalizados com faixas pintadas ou demarcadas no leito da via.

Art. 86. Os locais destinados a postos de gasolina, oficinas, estacionamentos ou garagens de uso coletivo deverão ter suas entradas e saídas devidamente identificadas, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha _8_____
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 12
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Art. 86-A. As vagas de estacionamento regulamentado de que trata o inciso XVII do art. 181 desta Lei deverão ser sinalizadas com as respectivas placas indicativas de destinação e com placas informando os dados sobre a infração por estacionamento indevido. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

III - dispositivos de sinalização auxiliar;

IV - luminosos;

V - sonoros;

VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada.

Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;

II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;

III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

Art. 90. Não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta.

§ 1º O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação.

§ 2º O CONTRAN editará normas complementares no que se refere à interpretação, colocação e uso da sinalização.

CAPÍTULO VIII
DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

Art. 91. O CONTRAN estabelecerá as normas e regulamentos a serem adotados em todo o território nacional quando da implementação das soluções adotadas pela Engenharia de Tráfego, assim como padrões a serem praticados por todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 92. (VETADO)

Art. 93. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Art. 94. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto na via quanto na calçada, caso não possa ser retirado, deve ser devida e imediatamente sinalizado.

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação.

Art. 177. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 178. Deixar o condutor, envolvido em acidente sem vítima, de adotar providências para remover o veículo do local, quando necessária tal medida para assegurar a segurança e a fluidez do trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:

I - em pista de rolamento de rodovias e vias de trânsito rápido:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

II - nas demais vias:

Infração - leve;

Penalidade - multa.

Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 181. Estacionar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

II - afastado da guia da calçada (meio-fio) de cinqüenta centímetros a um metro:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção do veículo;

III - afastado da guia da calçada (meio-fio) a mais de um metro:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha 9
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 14
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípic localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha 10
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 16
Bruno Lucchetti
RF 11.455

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha 11
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 18
Bruno Lucchetti
RF 11.455

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do **caput** deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado: (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no **caput** deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha _12_____
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 20
Bruno Lucchetti
RF 11.455

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.~~

~~§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória 748, de 2016)~~

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.~~

~~§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. (Redação dada pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 6 (seis) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 13.406, de 2016)

~~§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei. (Incluído pela Medida Provisória nº 748, de 2016)~~

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha 13
Proc. N° 01-237 / 2017 fls. 22
Bruno Lucchetti
RF 11455

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF
Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha _14_____
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 23

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **11228**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 11.228 25/06/1992 (ver documento)
Revogado(a) parcialmente

Ementa: Dispõe sobre as regras gerais e especificas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 227/1990 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Luiza Erundina de Sousa

Regulamentação: Decreto nº 32.329/1992 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 42.319/2002 - Regulamenta o item 2.1 do Anexo I desta Lei (areas contaminadas). (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Revogação: Lei nº 16.131/2015 - Revoga o item 9.4.5 do Anexo I desta Lei.; (ver documento)
Lei nº 16.402/2016 - Revoga os itens 10.1.5 e 13.3.8 do Anexo I desta Lei. (ver documento)

Legislação explicativa: Lei nº 8.266/1975 - Aprova o Codigo de Edificaçoes. (ver documento)

Notas complem.: - Lei nº 11.345/1993 - Dispoe sobre a adequaçao das edificaçoes a pessoa portadora de deficiencia.
- Decreto nº 32.958/1992 - Estabelece medidas simplificadoras para realizaçao de obras e construçoes em geral.
- Decreto nº 33.673/1993 - Dispoe sobre a instituiçao de sistematica para concessao de Certificado de Conclusao de edificaçao.
- Decreto nº 37.583/1998 - Para fins do presente Decreto, as condiçoes de adequaçao das edificaçoes ao uso das pessoas portadoras de deficiencia, deverao observar as disposiçoes desta Lei e da Lei nº 11.345/1993.
- Decreto nº 37.649/1998 - Passa integrar o Codigo de Obras e Edificaçoes do Municipio, com o titulo proprio de "Normas de Adequaçao das Edificaçoes a Pessoa Deficiente", a norma NBR 9050, da Associaçao Brasileira de Normas Tecnicas - Normas Tecnicas - ABNT para os efeitos de aplicaçao das disposiçoes especiais para pessoas portadoras de deficiencia, prevista nesta Lei.
- Decreto nº 37.712/1998 - Permite a instalaçao, a titulo precario, de equipamento destinado a estacionamento mecanico vertical para veiculos, que dependera de Alvara de Autorizaçao, a ser expedido pela Secretaria da Habitaçao e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, observado o disposto nesta Lei.
- Decreto nº 37.814/1999 - Disciplina procedimentos fiscais no ambito das Administraçoes Regionais, considerando o disposto no item 3.9.2 do Anexo I e no item 7 do Anexo III, desta Lei.
- Decreto nº 37.886/1999 - A prestaçao de serviços de estacionamento em terrenos vagos e em edificaçoes licenciadas para uso diverso dessa atividade, em locais permitidos pela legislaçao de zoneamento em vigor, se fara provisoriamente mediante a expediçao de Alvara de Autorizaçao, documento esse instituido por esta Lei, regulamentada pelo Decreto nº 32.329/1992.
- Decreto nº 38.058/1999 - Dispoe sobre procedimentos de fiscalizaçao de obras particulares; institui sistematica para concessao de certificados de conclusao para edificaçao, com a observancia das demais disposiçoes legais vigentes sobre a materia, em especial as constantes nesta Lei.
- Decreto nº 39.603/2000 - Dispoe sobre a implantaçao de antenas, torres e equipamentos de telecomunicaçoes.
- Decreto nº 53.415/2012 - Estabelece os procedimentos para a expedição por via eletrônica do Alvará de Aprovação de Edificação Nova ou Reforma, Alvará de Execução de Edificação Nova ou Reforma e Alvará de Licença para Residência Unifamiliar, previstos nesta Lei.

Alterações: Lei 11.693/1994 - Dispoe sobre requisitos de portas corta-fogo, alterando o item 12.9 do Codigo de Obras e Edificaçoes, anexo a esta Lei.; Lei 11.783/1995 - Acrescenta sub-item a seçao 16.1 do capitulo 16 desta Lei.; Lei 11.859/1995 - Acrescenta sub-item ao item 9.5.3 da Seçao 9.5 do Capitulo 9 do Anexo 8 desta Lei.; Lei 11.948/1995 - Altera a redaçao de itens do Anexo I desta Lei.; Lei 12.936/1999 - Altera a redaçao do subitem 9.3.3.I desta Lei.; Lei 13.369/2002 - Acresce o subitem 9.3.1.1 ao Anexo I desta Lei.; Lei 13.779/2004 - Altera a alinea "a" do subitem 10.1.2.1 do Capitulo 10 do Anexo I desta Lei.; Lei 14.459/2007 - Acrescenta o item 9.3.5 ao Anexo I desta Lei.; Lei 15.095/2009 - Acresce o item 9.4.5 ao Anexo I desta Lei.; Lei 15.649/2012 - Altera o item 13.3.4 do Anexo I e o conceito e parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11 desta Lei.; Lei 15.831/2013 - Altera dispositivos desta Lei (Projeto Simplificado).; Lei 16.124/2015 - Altera o subitem 3.6.2.3 do Capítulo 3 do anexo I desta Lei.

[Back]

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992.

Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências.

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 4 de junho de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica aprovado o Código de Obras e Edificações, que dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização das obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, no Município de São Paulo.

Parágrafo único - Integram a presente lei os Capítulos e Seções do Anexo I e tabelas constantes dos Anexos II e III assim discriminados:

Anexo I

1. Objetivos
2. Direitos e Responsabilidades
3. Documentos para Controle da Atividade de Obras e Edificações
4. Procedimentos Administrativos
5. Preparação e Execução de Obras
6. Procedimentos Fiscais
7. Edificações Existentes
8. Uso das Edificações
9. Componentes - Materiais, Elementos Construtivos e Equipamentos
10. Implantação - Aeração e Insolação das Edificações
11. Compartimentos
12. Circulação e Segurança
13. Estacionamento
14. Instalações Sanitárias
15. Condições de Instalação e Armazenagem de Produtos Químicos, Inflamáveis e Explosivos
16. Exigências Específicas Complementares

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

13 Estacionamento

Os espaços para acesso, circulação e estacionamento de veículos serão projetados, dimensionados e executados livres de qualquer interferência estrutural ou física que possa reduzí-los, e serão destinados às seguintes utilizações:

a) particular - de uso exclusivo e reservado, integrante de edificação residencial unifamiliar;

b) privativo - de utilização exclusiva da população permanente da edificação;

c) coletivo - aberto à utilização da população permanente e flutuante da edificação.

13.1 Acesso

O acesso de veículos ao imóvel compreende o espaço situado entre a guia e o alinhamento do logradouro.

13.1.1 O rebaixamento de guias destinado a acesso de veículos não poderá exceder a 50% (cinqüenta por cento) da extensão da testada do imóvel, excetuados os conjuntos de habitações agrupadas horizontalmente.

13.1.2 Quando a capacidade do estacionamento for superior a 100 (cem) veículos ou quando o acesso se destinar a caminhões e ônibus, o pavimento da pista de rolamento do logradouro deverá prosseguir até o interior do lote.

13.1.3 Visando a segurança dos pedestres, a abertura destinada à saída de veículos do imóvel deverá estar posicionada, de forma tal, que permita a visualização da calçada.

13.1.4 O acesso de veículos em lotes de esquina deverá distar, no mínimo, 6,00 m (seis metros) do início do ponto de encontro do prolongamento dos alinhamentos dos logradouros, excetuadas as edificações residenciais unifamiliares.

13.1.4.1 Em virtude das características do logradouro, esta distância poderá ser alterada a critério da PMSP.

13.1.5 A acomodação transversal do acesso entre o perfil do logradouro e os espaços de circulação e estacionamento será feita

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada.

13.2 Circulação

As faixas de circulação de veículos deverão apresentar dimensões mínimas, para cada sentido de tráfego, de:

a) 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) de largura e 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de automóveis e utilitários;

b) 3,50 m (três metros e cinqüenta centímetros) de largura e 3,50 m (três metros e cinqüenta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de caminhões e ônibus.

13.2.1 Será admitida uma única faixa de circulação quando esta se destinar, no máximo, ao trânsito de 60 (sessenta) veículos em edificações de uso habitacional e 30 (trinta) veículos nos demais usos.

13.2.2 As rampas deverão apresentar:

a) recuo de 4,00 m (quatro metros) do alinhamento dos logradouros, para seu início;

b) declividade máxima de 20% (vinte por cento) quando destinada à circulação de automóveis e utilitários;

c) declividade máxima de 12% (doze por cento) quando destinada à circulação de caminhões e ônibus.

13.2.2.1 As rampas para automóveis e utilitários, em residências unifamiliares, terão declividade máxima de 25% (vinte e cinco por cento) podendo iniciar no alinhamento.

13.2.3 As faixas de circulação em curva terão largura aumentada em razão do raio interno, expresso em metros, e da declividade, expressa em porcentagem, tomada no desenvolvimento interno da curva, conforme disposto na tabela 13.2.3.

13.2.3.1 Deverá ser prevista concordância entre a largura normal da faixa e a largura aumentada necessária ao desenvolvimento da curva.

13.2.3.2 A seção transversal das rampas não poderá apresentar declividade superior a 2% (dois por cento).

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Tabela 13.2.3 - Largura da faixa de circulação em curva

Raio	Automóveis e utilitários			Caminhões
	0 a 4%	5 a 12%	13 a 20%	até 12%
3,00	3,35	3,95	4,55	não permitido
3,50	3,25	3,85	4,45	não permitido
4,00	3,15	3,75	4,35	não permitido
4,50	3,05	3,65	4,25	não permitido
5,00	2,95	3,55	4,15	não permitido
5,50	2,85	3,45	4,05	não permitido
6,00	2,75	3,35	3,95	5,30
6,50	2,75	3,25	3,85	5,20
7,00	2,75	3,15	3,75	5,10
7,50	2,75	3,05	3,65	5,00
8,00	2,75	2,95	3,55	4,90
8,50	2,75	2,85	3,45	4,80
9,00	2,75	2,75	3,35	4,70
9,50	2,75	2,75	3,25	4,60
10,00	2,75	2,75	3,15	4,50
10,50	2,75	2,75	3,05	4,40
11,00	2,75	2,75	2,95	4,30
11,50	2,75	2,75	2,85	4,20
12,00	2,75	2,75	2,75	4,10
12,50	2,75	2,75	2,75	4,00
13,00	2,75	2,75	2,75	3,90
13,50	2,75	2,75	2,75	3,80
14,00	2,75	2,75	2,75	3,70
14,50	2,75	2,75	2,75	3,60
15,00	2,75	2,75	2,75	3,50

13.2.4 Quando a faixa de circulação for comum a automóveis, utilitários e caminhões prevalecerá o parâmetro mais restritivo.

13.2.5 Qualquer área de estacionamento com mais de 8 (oito) andares, contados a partir do pavimento de ingresso, deverá obrigatoriamente ser servida por elevador de veículos.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

13.3 Espaços de Manobra e Estacionamento

Deverão ser previstos espaços de manobra e estacionamento de veículos, de forma que estas operações não sejam executadas nos espaços dos logradouros públicos.

13.3.1 Os estacionamentos coletivos deverão ter área de acumulação, acomodação e manobra de veículos, dimensionada de forma a comportar, no mínimo, 3% (três por cento) de sua capacidade.

13.3.1.1 No cálculo da área de acumulação, acomodação e manobra de veículos poderão ser consideradas as rampas e faixas de acesso às vagas de estacionamento, desde que possuam largura mínima de 5,50 m (cinco metros e cinqüenta centímetros).

13.3.1.2 Quando se tratar de estacionamento com acesso controlado, o espaço de acumulação deverá estar situado entre o alinhamento do logradouro e o local do controle.

13.3.2 As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas conforme tabela 13.3.2.

Tabela 13.3.2 - Dimensões de vagas e faixa de acesso em metros

Tipo de veículo	Vaga para estacionamento			Faixa de acesso à vaga	
	Altura	Largura	Compr.	0 a 45°	46 a 90°
Pequeno	2,10	2,00	4,20	2,75	4,50
Médio	2,10	2,10	4,70	2,75	5,00
Grande	2,30	2,50	5,50	3,80	5,50
Defic. físico	2,30	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,00	1,00	2,00	2,75	2,75
Caminhão leve (8t PBT)	3,50	3,10	8,00	4,50	7,00

13.3.2.1 À vaga, quando paralela à faixa de acesso ("baliza") será acrescido 1,00 m (um metro) no comprimento e 0,25m (vinte e cinco centímetros) na largura para automóveis e utilitários, e 2,00 m (dois metros) no comprimento e 1,00 m (um metro) na largura para caminhões e ônibus.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

13.3.2.2 Será admitida somente a manobra de até dois veículos para liberar a movimentação de um terceiro.

13.3.3 A quantidade de vagas para estacionamento de veículos em geral, estabelecida pela LPUOS, será calculada sobre a área bruta da edificação, podendo ser descontadas, para este fim, as áreas destinadas ao próprio estacionamento, devendo ainda ser observada a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.3.

Tabela 13.3.3 - Porcentagem de vagas em função do tamanho e do tipo de estacionamento

	Vagas exigidas pela LPUOS		
Estacionamento	**Pequena**	**Média**	**Grande**
Particular	-	100%	-
Privativo	50%	45%	5%
Coletivo	50%	45%	5%

13.3.4 Deverão ser previstas vagas para veículos de pessoas portadoras de deficiências físicas, bem como para motocicletas, calculadas sobre o mínimo de vagas exigido pela LPUOS, observando a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.4.

Tabela 13.3.4 - Porcentagem de vagas destinadas a deficientes físicos e motocicletas

Estacionamento	Deficientes físicos	Motocicletas
Privativo até 100 vagas	-	10%
Privativo mais de 100 vagas	1%	10%
Coletivo até 10 vagas	-	20%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%

13.3.5 Quando a LPUOS exigir páteo para carga e descarga de caminhões deverá ser prevista, no mínimo, uma vaga para caminhão compatível com o porte e atividade do estabelecimento a ser servido.

13.3.5.1 Em função do tipo de edificação, hierarquia das vias de acesso e impacto da atividade no sistema viário, a PMSP poderá determinar a obrigatoriedade de vagas destinadas a carga e descarga em proporcionalidade à área edificada.

13.3.6 Será admitida a utilização de equipamento mecânico para estacionamento de veículos, observadas as seguintes condições:

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

a) a adoção do equipamento não acarretará alteração dos índices mínimos relativos ao número de vagas para estacionamento, nem das exigências para acesso e circulação de veículos entre o logradouro público e o imóvel, estabelecidas na LPUOS e na LOE;

b) observada a proporção estabelecida na tabela 13.3.3., as dimensões e indicação das vagas através da adoção do sistema mecânico poderão ser feitas levando-se em consideração as reais dimensões dos veículos, sem prejuízo do comprimento mínimo estabelecido na tabela 13.3.2.

13.3.7 Quando as vagas forem cobertas, deverão dispor de ventilação permanente garantida por aberturas, pelo menos em duas paredes opostas ou nos tetos junto a estas paredes e que correspondam, no mínimo, à proporção de 60 cm^2 (sessenta centímetros quadrados) de abertura para cada metro cúbico de volume total do compartimento, ambiente ou local.

13.3.7.1 Os vãos de acesso de veículos, quando guarnecidos por portas vazadas ou gradeadas, poderão ser computados no cálculo dessas aberturas.

13.3.7.2 A ventilação natural poderá ser substituída ou suplementada por meios mecânicos, dimensionados de forma a garantir a renovação de cinco volumes de ar do ambiente por hora.

13.3.8 Os estacionamentos descobertos com área superior a 50,00 m^2 (cinqüenta metros quadrados) deverão ter piso drenante quando seu pavimento se apoiar diretamente no solo.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha _19_____
Proc. N° 01-237 / 2017 fls. 31

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **13310**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.310 31/01/2002 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Estabelece responsabilidade sobre a oferta de vagas, nos recuos de imoveis, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 639/2001 (ver documento)
Autor(es): Ricardo Montoro

[Back]

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

LEI Nº 13.310, 31 DE JANEIRO DE 2002
(Projeto de Lei nº 639/01, do Vereador Ricardo Montoro - PSDB)

Estabelece responsabilidade sobre a oferta de vagas, nos recuos de imóveis, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 28 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º - Os responsáveis por imóveis, edificados ou não, lindeiros a vias e logradouros públicos dotados de guias e sarjetas, devem zelar para que, ao oferecerem vagas nos respectivos recuos para estacionamento ou parada de veículos, estes não venham a ocupar, ainda que parcialmente, o passeio correspondente.
§ 1º - As vagas oferecidas deverão estar sinalizadas até o limite do alinhamento do imóvel, respeitadas as regras de acessibilidade.
§ 2º - A oferta de vagas na extensão da testada do imóvel não autoriza o rebaixamento contínuo do meio fio, cuja execução deverá obedecer às especificações e restrições do Código de Obras e Edificações.
Art. 2º - Constitui infração ao disposto nesta lei a constatação de veículo que, parado ou estacionado, esteja ultrapassando o limite do alinhamento do lote, ocupando total ou parcialmente, espaço de calçada.
Art. 3º - A ocorrência de infração implicará penalidade de multa ao responsável pelo imóvel, ou estabelecimento, ou ao condomínio, individualizada por veículo flagrado na situação tipificada no artigo anterior, no valor de R$ 200,00 (duzentos reais).
§ 1º - A multa de que trata este artigo será aplicada em dobro na reincidência, bem como quando, por qualquer meio de sinalização, ficar caracterizada a indução do uso da calçada como estacionamento ou parada de veículo.
§ 2º - O valor da multa será atualizado pela variação de índice estabelecido por legislação federal.
Art. 4º - As despesas com a execução desta lei correrão por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 5º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 31 de janeiro de 2002, 449º da fundação de São Paulo.
MARTA SUPLICY, PREFEITA
ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos
JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico
JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário de Implementação das Subprefeituras
LUIZ PAULO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 31 de janeiro de 2002.
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha 21

Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 33

Câmara Municipal de São Paulo

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **15150**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 15.150 06/05/2010 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: 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.

Projeto: Projeto de Lei Nº 409/2006 (ver documento)

Autor(es): Aurélio Miguel; Antonio Donato; Adilson Amadeu; Jorge Tadeu; Abou Anni

Regulamentação: Decreto nº 51.771/2010 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Revogação: Revoga a Lei nº 10.334/1987.; (ver documento)
Revoga os arts. 3º e 4º da Lei nº 10.506/1988. (ver documento)

[Back]

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

PUBLICADO DOC 07/05/2010, p. 1 c. todas

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;

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

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

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

(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

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

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.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

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 10.334, de 13 de julho de 1987, e os arts. 3° e 4° da Lei Municipal nº 10.506, de 4 de maio, de 1988.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de maio de 2010, 457º 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

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Câmara Municipal de São Paulo

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **15649**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 15.649 05/12/2012 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 527/2009 (ver documento)

Autor(es): Marco Aurélio Cunha

Regulamentação: Decreto nº 53.942/2013 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Legislação explicativa: Lei nº 11.228/1992 - Dispõe sobre as regras gerais e especificas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e da outras providencias. (ver documento)

[Back]

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

PUBLICADO DOC 06/12/2012, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.649, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2012

(Projeto de Lei nº 527/09, do Vereador Marco Aurélio Cunha – PSD)

Altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, e dá outras providências.

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 31 de outubro de 2012, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, passa a exíbir a seguinte redação:

"13.3.4 Deverão ser previstas vagas para veículos de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas, calculadas sobre o mínimo de vagas exigido pela LPUOS, observando a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.4.

Tabela 13.3.4 – Porcentagem de vagas destinadas a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas

Estacionamento	Deficiente	Motocicleta	Bicicleta
Privativo até 100 vagas	-	10%	5%
Privativo mais de 100 vagas	1%	10%	5%
Coletivo até 10 vagas	-	20%	10%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%	10%

(NR)"

Art. 2º O conceito de Jirau constante da Seção 1.1 - Conceitos da Lei nº 11.228, de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

".....

Jirau: mobiliário constituído por estrado ou passadiço instalado a meia altura em compartimento, sem permanência humana prolongada.

....." (NR)

Art. 3º Os parâmetros estabelecidos para o Jirau na Tabela 10.11 - Mobiliário, da Seção 10.11 da Lei nº 11.228, de 1992, passam a ser os seguintes:

Tabela 10.11 - Mobiliário

Mobiliário	Dimensões máximas
Jirau	Área: 250,00m² Ocupação: 30% da área do compartimento, incluindo a circulação vertical de acesso Pé direito: 2,30m

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

Art. 5º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de dezembro de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

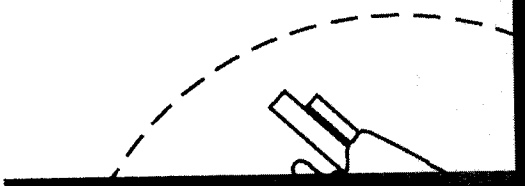
GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de dezembro de 2012.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.
Folha 27
Proc. Nº 01-237 / 2017 fls. 41



MANUAL DE INSTRUÇÕES TÉCNICAS DE ACESSIBILIDADE PARA APOIO AO PROJETO ARQUITETÔNICO

PRINCÍPIOS BÁSICOS

DIRETRIZES

CHECK LIST

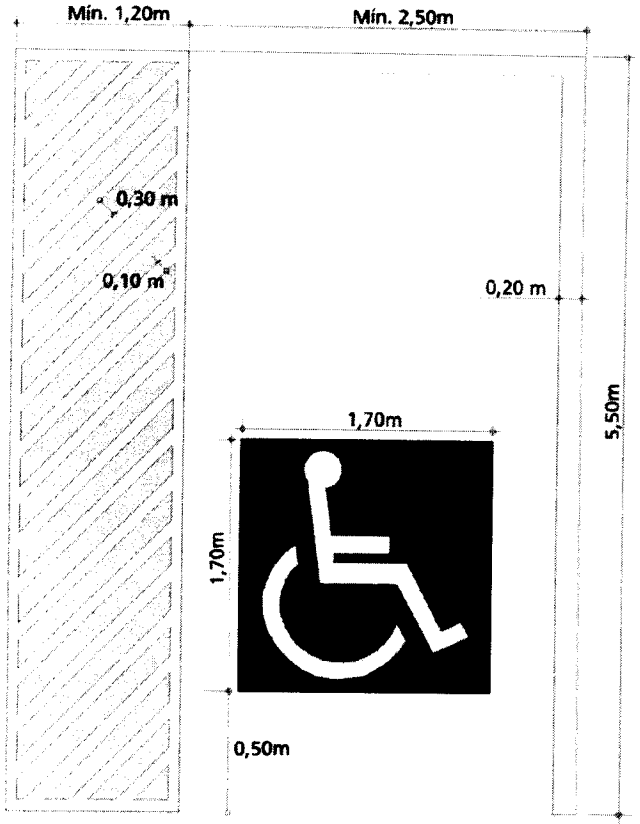
ACESSIBILIDADE

Prefeitura da Cidade de São Paulo

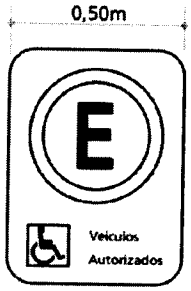
Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e auten
https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/Abr

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.



Planta



Sinalização Vertical em Via Pública



Sinalização Vertical em Espaço Interno

2.0 ESTACIONAMENTO

As vagas reservadas deverão estar localizadas próximas ao acesso principal do edifício, com dimensão de 3,50 m x 5,50 m.

A sinalização horizontal deverá estar pintada no piso, e a vertical identificada com placa, de acordo com o Símbolo Internacional de Acesso - SIA.

Quando necessário, deverá haver rebaixamento de guia no alinhamento da faixa de circulação.

O número de vagas deverá estar de acordo com a tabela abaixo:

Estacionamento privativo **Uso exclusivo da população permanente da edificação**	**Estacionamento coletivo** **Aberto à população permanente e flutuante da edificação**	**Vagas reservadas**
Até 100 vagas	-	-
Mais de 100 vagas	-	1%
-	Até 10 vagas	-
-	Mais de 10 vagas	3%

Fonte: Código de Obras e Edificações, Lei municipal 11.228/92

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00130/2017 do Vereador Aurélio Nomura (PSDB)

"Estabelece parâmetros para a implantação de jiraus em edificações

Art. 1°. A implantação de jiraus em edificações, no Município de São Paulo, passa a reger-se pelos parâmetros estabelecidos por esta lei.

Parágrafo único. Define-se jirau como o mobiliário constituído de estrado ou passadiço instalado a meia altura em compartimento, com pé-direito máximo de 2,30m (dois metros e trinta centímetros), sem permanência humana prolongada, destinado exclusivamente ao estoque de mercadorias no caso de usos não residenciais.

Art. 2°. A área máxima do jirau será definida pela multiplicação da área do compartimento em que ele estiver contido pelo fator F, constante do quadro abaixo.

Área do compartimento	Fator de multiplicação (F)
Até 120,00 m^2	F = 0,7
120,00 m^2 < área do compartimento < 400,00 m^2	$F = 0,3^{\wedge(\text{área do compartimento}/400)}$
Acima de 400,00 m^2	F = 0,3

Parágrafo único. O cálculo da área do jirau exclui o espaço destinado à circulação vertical de acesso e à instalação de equipamentos mecânicos.

Art. 3°. Para fins de aplicação dos índices de ocupação e aproveitamento do solo, observados os limites estabelecidos na legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, o jirau não é considerado área construída computável.

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

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

Às Comissões Competentes"

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/03/2017, p. 63

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Ao Nobre Vereador /À Nobre Vereadora
Edir Sales
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa
Em 11 / 09 / 2017
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º do artigo 80 do R.I.

09/05 12:40
11327
Rafael Gobles Godoi
RF 11.327 - SGP.13

16/05/17 14
Karl
13/06/17 14
Karl

Ao Nobre Vereador /À Nobre Vereadora
Zé Turin
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa
Em 12 / 07 / 2017
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º do artigo 80 do R.I.

RECEBIDO NA COMISSÃO DE JUSTIÇA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO LEGISLATIVO
12/07/17 17
Karl
18/07/17 15
Karl

REDISTRIBUIDO
Ao Nobre Vereador /À Nobre Vereadora
SONINHA FRANCINE
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa
Em 21 / 08 / 2017
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, termos do § 3º do artigo 80 do R.I.

21/08/17 15
Karl
04/09/17 15
Karl

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) e papel de informação rubricado(s) sob folha(s) nº 29 a 31, Em 17 / 11 / 17.
Fernanda de Lima Gasparotto
RF 11.272-SGP.13

Matéria 2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://[redacted]/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 29 do Proc
Nº 01-237 de 2017
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP-14

pl0237-17

PARECER Nº 1641/2017 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0237/17.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza, que altera a seção 13.3.2 do Anexo I do anterior Código de Obras e Edificações (Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992), relativa a dimensões de vagas de estacionamentos, e dá outras providências.

De acordo com a justificativa apresentada ao projeto, a redação originária de referido Código de Obras e Edificações diferencia as dimensões das vagas de acordo com as dimensões dos veículos, o que se mostra equivocado, uma vez que o critério mais correto a ser adotado é aquele que leva em consideração os tipos de veículos (de transporte de carga, motocicletas e adaptados para pessoas com deficiência).

Sob o aspecto jurídico, a propositura reúne condições para prosseguir em tramitação, na forma do Substitutivo ao final apresentado.

O projeto encontra fundamento no art. 13, inciso I, da Lei Orgânica do Município, no art. 30, inciso I, da Constituição Federal, bem como no exercício do poder de polícia relativo às construções, ou à polícia edilícia que, consoante preleciona Hely Lopes Meirelles, "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." (in Direito Municipal Brasileiro, São Paulo, Malheiros Editores, 6ª ed., p. 351).

Encontra fundamento, portanto, no Poder de Polícia do Município, poder inerente à Administração Municipal para restringir ou limitar direitos em benefício da coletividade, cuja definição nos é dada pelo art. 78 do Código Tributário Nacional:

> "Art. 78 – Considera-se poder de polícia a atividade da Administração Pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos."

Segundo ensina Celso Antônio Bandeira de Mello, "pelo poder de polícia o Estado, mediante lei, condiciona, limita, o exercício da liberdade e da propriedade dos administrados, a fim de compatibilizá-las com o bem-estar social. Daí que a Administração fica incumbida de desenvolver certa atividade destinada a assegurar que a atuação dos particulares se mantenha consoante com as exigências legais, o que pressupõe a prática de atos, ora preventivos, ora fiscalizadores e ora repressivos" (in Curso de Direito Administrativo, Ed. Malheiros, 5ª ed., pág. 353).

No que tange ao aspecto formal subjetivo, incide a regra geral de livre iniciativa legislativa prevista no "caput" do art. 37 da Lei Orgânica do Município, não havendo que se falar em iniciativa privativa do Prefeito, uma vez que não há atribuição de ônus não compreendido

Relatório 1674/17

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 30 do Proc.
Nº 01-237 de 2017
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP-12

nas atividades típicas do poder de polícia – mais especificamente, de fiscalização – dos órgãos do Poder Executivo.

Assim, a presente propositura é hígida do ponto de vista constitucional e legal, cabendo às comissões de mérito deliberar a respeito da conveniência e oportunidade da medida prevista.

Insta ressaltar, no entanto, que a lei que o projeto pretende modificar (Lei Municipal nº 11.228, de 25 de julho de 1992) foi revogada em sua integralidade pelo art. 123 da recente Lei Municipal nº 16.642, de 9 de maio de 2017, que aprovou o novo Código de Obras e Edificações do Município de São Paulo.

O novo Código trata do estacionamento em sua seção 8 do Anexo I, repetindo somente a regra geral constante da seção 13.3 do código revogado ("deve ser previsto espaço de manobra e estacionamento de veículo de forma que essas operações não sejam executadas no espaço do logradouro público").

O novo Código, portanto, não mais adota tabela especificando as dimensões de vagas e faixas de acesso em metros, circunstância que faz com que subsista a inovação legislativa desta propositura, que deve ser adaptada na forma do Substitutivo apresentado, a fim de que seja incluída alteração na seção 8 do Anexo I do novo Código de Obras e Edificações, repetindo-se, a fim de manter a coerência do projeto, as demais subseções que acompanhavam a tabela 13.3.2 do Anexo I do antigo Código.

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

Para ser aprovado o projeto dependerá de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, II, do mesmo diploma legal.

Ante o exposto, na forma do Substitutivo que segue, somos pela **LEGALIDADE**.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0237/17.

APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOLTA À 2ª DISCUSSÃO
12 DEZ. 2017
PRESIDENTE

Acrescenta subseções à seção 8.5 do Anexo I da Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017, e dá outras providências.

À SANÇÃO
03 MAIO 2018
PRESIDENTE

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A seção 8.5 do Anexo I da Lei nº 16.642, de 9 de maio de 2017 passa a contar com as seguintes subseções:

"8.5.1 As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas conforme tabela 8.5.1

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

pl0237-17

Folha nº 31 do Proc.
Nº 01-237 de 20 17
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP

Tabela 8.5.1 – Dimensões de vagas e faixa de acesso em metros

Tipo de veículo	Vaga para estacionamento			Faixa de acesso à vaga	
	Altura	Largura	Comprimento	0 a 45º	46 a 90º
Veículo de passageiros	2,30	2,50	5,50	3,80	5,50
Pessoas com deficiência	2,30	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,00	1,20	2,00	2,75	2,75
Caminhão leve (8t PBT)	3,50	3,10	8,00	4,50	7,00

8.5.1.1 À vaga, quando paralela à faixa de acesso ("baliza") será acrescido 1,00m (um metro) no comprimento e 0,25m (vinte e cinco centímetros) na largura para automóveis e utilitários, e 2,00 (dois metros) no comprimento e 1,00 (um metro) na largura para caminhões e ônibus.

8.5.1.2 Será admitida somente a manobra de até dois veículos para liberar a movimentação de um terceiro." (NR)

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 14/11/2017

MÁRIO COVAS NETO

REIS

JANAÍNA LIMA

JOSÉ POLICE NETO

RINALDI DIGILIO

SANDRA TADEU

CAIO MIRANDA

SONINHA

CLAUDINHO DE SOUZA

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 22 / 11 / 17
Pág. 170 Col. 3
Conferido
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272

A Comissão de URB
Em 23/11/17 às
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.

23 NOV. 2017

Secretário RF

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

Ao Vereador / À Vereadora
Camilo Cristófaro
Para Relatar.
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente
Em 29 / 11 / 17

Presidente
Obs: Prazo de 8 dias para manifestação, nos termos do § 3º do artigo 63 RI

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob nº(s) 32 a 33 e folha de informação sob nº - 18 / 12 / 17

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PL nº 237/2017

Folha nº 32 do Processo nº PL 237 de 2017
Roberto Cassiano
RF

PARECER CONJUNTO Nº 1932/17 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 237/2017.

De autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza, o presente projeto de lei "*Acrescenta subseções à Seção V. 5 do Anexo I da Lei 16.542, de 9 de maio de 2017, e dá outras providências*".

Segundo a justificativa que acompanha a iniciativa trata-se de uma correção relacionada ao dimensionamento mínimo de vagas para automóveis, propondo a introdução na lei de tabela com os padrões diferenciados por tipo de veículo, procurando responder a um problema que o público usuário de estacionamentos reiteradamente vem apontando.

A **Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa** manifestou-se pela **legalidade e constitucionalidade** apresentando **Substitutivo**.

A **Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente**, diante dos aspectos que lhe compete analisar, manifesta-se **favoravelmente** à aprovação do **Substitutivo** elaborado pela CCJLP.

A **Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher,** considerando o caráter meritório da propositura, manifesta-se **favoravelmente** à aprovação do **Substitutivo** elaborado pela **CCJLP**.

A **Comissão de Finanças e Orçamento**, quanto ao aspecto financeiro, não encontra óbices ao prosseguimento do presente, e posiciona-se com parecer **favorável** à aprovação do **Substitutivo ao Projeto de Lei 237/17** elaborado pela **CCJLP**.

Sala das Comissões Reunidas, 07/12/2017

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

Souza Santos

Camilo Cristófaro

Eduardo Matarazzo Suplicy

Dalton Silvano

Fabio Riva

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PL nº 237/2017

33
PL 237 de 2017
Roberto Cassio Santos Oliveira
RF 107.752

COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER

Adriana Ramalho

Rute Costa

Noemi Nonato

Gilberto Nascimento

Milton Ferreira

Juliana Cardoso

Sâmia Bomfim

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Atílio Francisco

Jair Tatto

Ricardo Nunes

Aurélio Nomura

Ota

Rodrigo Goulart

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 09 / 12 / 17
Pág. 140 Col. 4
Conferido
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272

À SGP 21

São Paulo 18 / 12 / 17

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

34
18 / 12 / 17
Marcia Gazzoti
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51.589

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

– "PL 237/2017, do Vereador CLAUDINHO DE SOUZA (PSDB). Altera a Seção 13.3.2 do Anexo I da Lei Nº 11.228, de 25 de Julho de 1992, relativa a dimensões de vagas de estacionamento, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara. HÁ SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA."

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma – PSDB) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa ao PL 237/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

FL. Nº 35
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº01-237/2017
Aparecido Ferreira
RF 101 075

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 08 DE MARÇO DE 2018

OBSERVAÇÕES:
- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Boa tarde a todos os presentes. Declaro abertos os trabalhos da 2ª audiência pública da Comissão de Política Metropolitana, Meio Ambiente no ano de 2018. Temos a presença do Vereador Fabio Riva e Toninho Paiva na Presidência. Convido para a Mesa o Amed Samir, representante do Secretário da fazenda Caio Megale. Informo que esta reunião está sendo gravada através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço: www.camara.sp.gov.br. A integra da transcrição dessa audiência pública estará disponivel ao público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo. Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial* desde 05/03/2018.

Foram convidados a participar os atores do projeto de lei e Secretário. Passamos a pauta. Peço a Vereador Fábio Riva que faça a leitura dos itens.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, gostaria de, na forma regimental, pedir a inversão de pauta. Que o item 4 da pauta PL 8/17 fique considerado como item 1 da pauta. E o PL que é o oitavo item da pauta passe a ser o segundo item da pauta. Depois vamos manter a mesma ordem cronológica.

Item 4. PL 08/2017. Dispõe sobre a concessão de desconto no IPTU dos imóveis localizados no trecho da rua onde funcionam as feiras-livres, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Márcio Albuquerque. Registro a presença do Vereador Rodrigo Goulart e Alfredinho, Vice-Presidente desta Comissão.

O SR. MÁRCIO ALBUQUERQUE – Boa tarde a todos, quero cumprimentar a Mesa dessa Comissão. Sou representante da Secretaria da Fazenda e é uma honra estar aqui podendo debater sobre esses projetos de lei de interesse do Município.

Hoje venho falar especificamente sobre o projeto de lei nº 8/2017 do Vereador Mario Covas Neto. Incialmente quero dizer que a Secretaria da Fazenda já teve a oportunidade de se manifestar sobre esse tema no projeto de lei 818/13, de autoria do Vereador Mario Covas Neto também e a Secretaria da Fazenda teve a oportunidade de colocar alguns pontos em relação a esse projeto, pois em que pese o interesse público na medida, o aparente benefício que as pessoas teriam dos imóveis onde se localizam as feiras livres, se a gente for um pouco mais a fundo, verificamos que o projeto pela forma como foi colocado não deveria ter o seu prosseguimento. Da mesma forma em que pese o interesse público no projeto de lei 08/17 temos alguns pontos por parte da Secretaria da Fazenda para ressaltar.

Inicialmente à concessão de isenção parcial. A gente sabe pela regra geral do direito tributário que a regra é a tributação, em geral, e a isenção é uma medida de exceção que tem que atender determinados requisitos bem específicos e da forma como foi colocado no projeto de lei. Isenção parcial de 50% ela não está colocada da maneira em tese como deveria estar, direcionando especificamente que seriam os beneficiários da norma, apenas simplesmente menciona. Fica concedida isenção parcial de 50%, então, pelo aspecto formal de técnica, esse seria o primeiro ponto de controle que esse projeto deveria ou não ter o seu prosseguimento ou ser melhor estudado. É certo que a isenção deve ser concedida por lei específica. Está previsto na Constituição Federal, disciplinando especificamente a quem ela se destina, eventualmente, com algumas condições e no projeto de lei a gente não consegue localizar esses pontos específicos. Esse seria o primeiro obstáculo formal em relação a essa proposta de projeto de lei. Outro ponto também, geralmente, quando é concedida uma isenção, na manifestação ainca do PL 818/13 questão que ressalta em relação a benefício fiscal.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

beneficiando os feirantes. Os feirantes não terão nenhum benefício em relação a essa isenção de IPTU. A justificativa fala que a feira livre pode produzir sujeira, pode deixar resíduos, pode incomodar o livre trânsito das pessoas, mas na prática a gente observa que da forma com está disciplinada hoje as feiras livres elas acabam não gerando um impacto tão grande assim na população que reside perto daquelas feiras livres na forma que a gente imagina. Ou seja, existe horário para iniciar e acabar, e o impacto não é tão grande a ponto de justificar uma isenção de IPTU. Falamos hoje em isenção, crise econômica no momento que todos os entes passam por eventualmente uma crise fiscal, dificuldades no orçamento, conceder mais uma isenção não seria bom no momento.

O que a gente percebe é que esse benefício concedido, isenção de 50% de IPTU na verdade ele não se justifica também pela própria matéria de ser. Não há impacto na liberdade de ir e vir, caso assim o fosse, a ação do poder público se daria no sentido de garantir a liberdade de locomoção. E mais, a feira livre tem um interesse público muito maior que é atender a população. Às vezes as pessoas não conseguem se deslocar até o mercado, tem determinada dificuldade de locomoção mesmo e a ideia da feira livre é justamente facilitar as pessoas para buscar mercadorias, alimentos mais frescos.

Então, o interesse público na feira livre é maior o que não justificaria a concessão de isenção para as pessoas que moram ali perto. A matéria em si não é tão relevante a ponto de justificar uma isenção nesse ponto. E do ponto de vista da Secretaria da Fazenda também a operacionalidade de controlar esses benefícios seria muito grande. É difícil a gente identificar que ponto inicia a feira, em que ponto termina, quem são os imóveis que seriam beneficiados, quem são os proprietários. É muito difícil identificar isso na prática, ou seja, e se a feira livre encerrar, parar de funcionar no mês de junho, julho iria cobrar IPTU proporcional? Como é que seria esse tipo de cobrança. Isso não veio elencado no projeto de lei.

A própria dificuldade operacional de controle desse benefício já justificaria a sugestão da Fazenda Pública pelo não prosseguimento da matéria ou um aprofundamento melhor desses estudos.

Outros pontos também que justificam o veto, na verdade não é veto, a gente está ainda em discussão, é a questão da Lei de Responsabilidade Fiscal, não foi efetuado até o momento nenhum levantamento de qual seria o impacto nas contas públicas, qual seria a medida de compensação em atendimento ao artigo 14 da Lei Complementar.

São essas resumidamente as nossas palavras em relação ao projeto em que pese o grande mérito da proposta a gente entende que da forma como está colocada ela não deveria prosseguir. Agradeço a atenção de todos. Obrigado.

O SR. ALFREDINHO – Eu vi a ementa do projeto, ainda vou me aprofundar para dar um pouco mais ao projeto. Feira é muito bom, longe da minha rua. O transtorno que traz para quem mora onde existe a feira é muito grande, pesado. Portanto, acho que achar um jeito de compensar o morador onde tem uma feira livre acho justo porque ele enfrenta desde o problema de acordar mais cedo para tirar o carro. O pessoal começa a montar a feira às 4h, portanto, a pessoa já levanta bem mais cedo para tirar o carro se quiser sair no horário para ir trabalhar. Há o mau cheiro provocado no final da feira todos os dias que existe a feira naquele local. Todo mundo gosta de ir a feira, mas ninguém quer a feria em frente a sua casa. Por justiça o PL seria justo, aliás, conceder um desconto para quem mora ali. Mecanismos existem, se quiser fazer, descobre o mecanismo. Hoje com processos tão avançados de tecnologia como é que não vai ter um jeito de você achar para fazer um desconto de IPTU ou isenção para quem mora em ruas que existem feiras livres. São essas as considerações que queria

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

falar, discordando um pouco do representante da Secretaria por saber e conhecer as dificuldades das pessoas que moram em ruas que existem feiras livres.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Encerrada a discussão do item 1. Peço ao Vereador Fábio Riva que faça a leitura do próximo item.

O SR. FABIO RIVA – Segundo item da pauta, conforme inversão. PL 389/17, Vereadora Sandra Tadeu. Dispõe sobre a cobrança do IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbanos de imóveis públicos ocupados por empresa privada ou de economia mista que exerçam atividade econômica com fins lucrativos e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) –Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Tem a palavra o Sr. Marcos Oliveira, da Secretaria da Fazenda.

O SR. MARCOS OLIVEIRA – Boa tarde a todos, boa tarde aos membros da Mesa, nossas cordiais saudações da Secretaria Municipal da Fazenda.

Em primeiro plano, esse projeto de lei parece ter um viés pró-arrecadação, mas numa primeira manifestação a esse projeto de lei, em que pese a louvável iniciativa da Vereadora Sandra Tadeu, nós constatamos que ele pode vir a trazer problemas. Problemas da seguinte natureza: atualmente a Secretaria Municipal da Fazenda já cobra o IPTU de imóveis públicos que sejam cedidos onerosamente ou gratuitamente a empresas privadas ou sociedades de economia mista.

Ocorre que a aprovação desse projeto de lei poderia trazer a interpretação de que ele tem um efeito constitutivo. Ou seja, a partir da entrada em vigência, poderiam os destinatários desta norma pensar que a cobrança do IPTU se daria a partir do instante em que a lei entrou em vigência, e isso certamente traria problemas para a administração tributária no sentido de haver questionamentos judiciais desnecessários e, portanto, causando uma movimentação desnecessária principalmente da Procuradoria do Município.

Em seguida foi apresentado um substitutivo, endossado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, que alterou a redação do Art. 1º dando a esta lei uma conotação interpretativa. Ou seja, de acordo com as disposições do Código Tributário Nacional, a lei interpretativa tem um efeito declaratório e não constitutivo. Mas, senhores, em nosso entendimento o problema não foi sanado, porque o conceito de lei interpretativa está longe de chegar a um consenso na doutrina tributária.

E uma lei não se torna interpretativa simplesmente porque a lei diz que ela é interpretativa, então novamente nós teríamos um problema com a aplicação dessa disposição contida no projeto de lei. E nós entendemos que, se a tributação já ocorre, isso endossado inclusive pela jurisprudência que vem se firmando pelo Supremo Tribunal Federal, não haveria necessidade da transformação deste projeto em lei.

Como já dissemos, os questionamentos originados pela nova redação não sanaram os problemas anteriores levantados pela Secretaria Municipal da Fazenda e eles podem causar uma movimentação da máquina pública e, portanto, gerar mais gastos públicos desnecessários, uma vez que isso em nada implementaria para a arrecadação.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Rodrigo Goulart.

O SR. RODRIGO GOULART – Sr. Presidente, quero pedir [illegible]

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

FL. Nº 39
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-237/2017
Aparecido Ferreira
RF 101 075

da pauta.

Passemos à leitura do item.

- "PL 551/2017, de autoria do Vereador Rodrigo, declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, o imóvel que especifica e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não há inscritos para discutir. Passemos ao...

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, só um questionamento ao vereador Rodrigo Goulart, uma pergunta para esclarecer dúvida: que desapropriação é essa? Esse imóvel onde fica? Que lugar é?

O SR. RODRIGO GOULART – É o Parque Telefunken, Vereador Alfredinho, ali na Avenida Miguel Yunes.

O SR. ALFREDINHO – Porque na audiência anterior já havia o mesmo projeto, já foi feita audiência pública desse mesmo projeto.

O SR. RODRIGO GOULART – Consta aqui como primeira audiência.

- Falas sobrepostas.

O SR. ALFREDINHO – Não, foi feita audiência pública desse mesmo projeto, apresentado pelo Vereador Ricardo Nunes e outro vereador, me parece que o Toninho Vespoli. Não sei como é que funciona isso, Sr. Presidente: dois projetos na mesma audiência pública, com dois autores diferentes.

- Fala fora do microfone.

O SR. ALFREDINHO – Não. Parque Telefunken. Criação de um parque onde era a antiga Telefunken, proposta dos Vereadores Ricardo Nunes e Toninho Vespoli. Só estou questionando. Não tenho nada contra. Só estou questionando se regimentalmente ele pode prosseguir.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tudo bem, Alfredinho. Vamos deixar ele dar prosseguimento, vamos prosseguir e vai decidir no plenário posteriormente, se for.

- Fala fora do microfone.

O SR. RODRIGO GOULART – Até porque, nobre Vereador Alfredinho, se porventura o projeto de lei tem assuntos correlatos, os próprios autores podem incluir num único projeto a coautoria desses mesmos... É bom o esclarecimento de V.EXa. no sentido de evitar que a gente gaste energia numa coisa que já existe.

O SR. ALFREDINHO – É só questão de esclarecimento, até em nível de tempo, poderia ter conciliado os dois, ter feito audiência dos dois já na mesma reunião da parte da manhã. Não tenho nada contra, não.

O SR. – Eu posso tentar esclarecer? Foi muito bem lembrado. Esse PL declara de utilidade pública a área, o que o Ricardo e o Toninho fizeram foi da criação do parque, então são coisas totalmente distintas. Mas nós vamos verificar nos anais da Casa e nos projetos o que efetivamente pode estar nos dando a certeza daquilo que a gente está votando. Eu acredito que sejam dois projetos de lei distintos, mas complementares num todo.

O SR. RODRIGO GOULART – Sr. Presidente, obrigado. Como membro convidado, não sou membro efetivo desta comissão, mas fiz questão de vir defender esse importante projeto. Na verdade esse projeto é continuação de um projeto já aprovado nesta Casa, aprovada em primeira discussão, aprovado em segunda e foi para a sanção do Prefeito no ano passado, mas infelizmente, por uma falta de... não quero dizer coerência, mas falta de entendimento do Executivo, acabaram vetando o projeto.

Mas houve um compromisso expresso do Secretário de Governo Júlio Semeghini

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

FL. Nº 40
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-237/2017
Aparecido Ferreira
RF 101.075

de que, se eu apresentasse um novo projeto declarando a área de utilidade pública e criando o Parque Telefunken, que esse projeto teria o compromisso de sanção. Até porque é um parque que está dentro de um grande plano que a Prefeitura tem, que fica dentro do Projeto de Intervenção Urbana Jurubatuba, que é a criação do Parque Linear Jurubatuba, que também é um projeto de minha autoria, e dentro do Parque Linear Jurubatuba, com a nova margem direita da Marginal Pinheiros, integraria o Parque do Aterro, que também fica ali às margens da Avenida Miguel Yunes, e o Parque Telefunken.

Queria só um minuto de atenção, Sr. Presidente, para passar um vídeo aqui. Assim que foi aprovado aqui em segunda votação, esse projeto, foi dada uma notória visibilidade na Rede Globo, no programa SPTV, sobre a importância realmente desse projeto, para que os membros desta comissão possam concordar com o seguimento do projeto aqui discutido.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos ver o vídeo.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, pedir inversão de pauta do item 24, tendo em vista que tem pessoas aqui interessadas em debater o assunto.

O SR. ALFREDINHO – É regimental. Os vereadores que concordarem permaneçam como estão. Está invertido.

-Apresentação audiovisual.

(NÃO IDENTIFICADO) – Agradeço, Presidente, a oportunidade. Segundo a reportagem, apesar de ser uma contaminação superficial, com certeza esse projeto vai atender muito toda a população da zona Sul, além do projeto de intervenção urbana Jurubatuba. Peço o auxílio dos nobres Vereadores que compõem esta Comissão para que possamos prosseguir com o projeto e, em pouco tempo, aprovar, com o compromisso de sanção do Sr. Prefeito.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Com certeza. Assim como V.Exa. também já falou que há um compromisso por parte do Executivo de sancionar.

Parabéns pela iniciativa.

(NÃO IDENTIFICADO) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Próximo projeto da pauta.

PL 805/17, de autoria dos Vereadores Eduardo Matarazzo Suplicy, Gilson Barreto, Natalini, Antonio Donato; Juliana Cardoso, Mario Covas Neto, Reis, Toninho Vespoli, Sâmia Bomfim e Caio Miranda Carneiro. "Dispõe sobre a criação do Parque do Bixiga, e dá outras providências".

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. (Pausa) Tem a palavra, para discutir, o Vereador Natalini.

O SR. NATALINI (PV) – Sr. Presidente, eu vim aqui pessoalmente falar sobre esse projeto, também de minha autoria. Depois que apresentamos esse projeto, muitos Vereadores assinaram coautoria e muitos ainda disseram que vão assinar. E por que apresentamos esse projeto? Por dois motivos principais. Sem desconhecer as dificuldades financeiras e as questões de aquisição de áreas, toda essa problemática que envolve a implantação de parques e questões públicas em São Paulo, eu, que tenho me dedicado muito a essa questão das áreas verdes e livres e de implantação de parques, tenho tido uma preocupação enorme, porque temos perdido, numa velocidade muito grande, grandes quantidades de área verde em São Paulo. A implantação de parques, que triplicou entre 2005 e 2012, de 36 para cento e tantos em oito anos, teve, obviamente, um custo para a Prefeitura, mas é uma necessidade de vida para a Cidade e de sobrevida para a população, porque qualquer cidade como a nossa - do ponto de vista da saúde pública, do ponto de vista do emocional das pessoas, do ponto de vista do convívio das pessoas com a natureza e com os próprios animais, sejam eles

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

domésticos ou silvestres - não pode nem consegue sobreviver se tive em volta de si somente cimento e asfalto.

O Bixiga é um bairro tradicional, com muita história e é muito querido por todos nós. Conurbado, não tem área verde; a única área verde é o Pérola Byington, que, de verde, tem muito pouco. Fora isso, tem pouquíssimas árvores, pouquíssima sombra e pouquíssimo respiro. Por isso, as poucas áreas que vão restando, nós – o Prefeito, o Governo, a Câmara, a sociedade, as lideranças comunitárias políticas e sociais de toda a Cidade – temos que fazer o possível para manter.

Fiz o projeto para preservar aquele espaço para ser transformado num respiro para o Bixiga do ponto de vista ambiental. Temos que dar o exemplo de que é possível um bairro, que não tem nada de verde, poder adquirir um pedaço de verde para a sua população poder respirar.

Hoje a questão ambiental é pauta no mundo inteiro, de todas as cidades do mundo, não só nossa. Temos visto milagres em cidades do mundo, inclusive na Ásia, em Pequim e em Seul, cidades que não tinham nada de verde e que, de repente, decidiram criar, em pouco tempo e com investimento público, uma quantidade enorme de áreas verdes. E São Paulo tem que fazer o mesmo em nome da sobrevivência da sua população. São Paulo precisa respirar, pois respiramos muito mal; e sem respirar, não vivemos.

Além da questão ambiental, da qual já falei aqui, existe uma questão fundamental naquele terreno. Contíguo àquele terreno, está instalado um teatro cuja tradição na cidade de São Paulo transpassa gerações e ideologias: o Teatro Oficina. Está aqui o José Celso Martinez Corrêa, o comandante do teatro, juntamente com sua equipe, que começou aquele teatro há décadas. Como estudante de Medicina, frequentei aquele teatro, que era um dos poucos pontos de São Paulo que resistiam ao avanço terrível das forças da ditadura militar contra cultura, contra a liberdade, contra as condições da população. Eu frequentei ali quando tinha 18 anos de idade, 19 anos de idade, eu já frequentei Oficina e o Oficina conseguiu com toda a dificuldade manter-se funcionando, manter as suas atividades, ampliar, fazer as suas relações e o que está proposto de construção ali vai afogar, vai asfixiar o Teatro Oficina.

Então, o projeto que estamos propondo, Sr. Presidente Toninho Paiva, V.Exa. é um Vereador já antigo e tem sensibilidade social, tem duplo caráter: o caráter ambiental - eu já disse obtida merece aquele parque, o Bixiga merece ter uma área para que no domingo as pessoas possam sentar e dizer: "vou ver um sabiá, vou ver um bem-te-vi".

Além disso, a preservação do Teatro Oficina como instituição de décadas de resistência democrática, de arte, de arte pura, arte sofrida, autêntica arte, manifestação artística que é feita ali pelo Zé Celso, por sua equipe no Teatro Oficina, esses dois motivos foram que me levaram a fazer o projeto de lei.

Não desconheço a dificuldade da Prefeitura comprar a área. Nem é a nossa proposta. A Prefeitura tem estoque de terrenos que podem ser negociados. Se houver um DUP do Sr. Prefeito, o preço daquele terreno cai assombrosamente. Eu tenho certeza de que o grupo econômico que é dono do terreno, que é o Grupo Silvio Santos, que é um homem com quase com 90 anos, que ganhou muito dinheiro fazendo seu programa, tem todos os valores que o comunicador pode ter – ninguém tira o valor dele. Ele precisa acrescentar um valor: o amor por São Paulo, o amor pelo Bixiga, o amor pela arte e o amor pela natureza. É isso que a gente espera.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) - Muito obrigado, Vereador Gilberto Natalini

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

pela sua contribuição. Nós entendemos também um bairro que nem o Bixiga, tradicional, na cidade de São Paulo que tem orgulho de ter um historiador que morou lá, que passou aqui, tinha Adoniran Barbosa que ainda não foi tão aproveitado e divulgado como é necessário.

A criação do Parque V.Exa. vem colocar o Bixiga no lugar que sempre mereceu. E que as famílias tradicionais, famílias centenárias possam realmente frequentar o parque.

Quero chamar para compor a Mesa o Secretário de Desestatização e Parceria Wilson Poit; a Sra. Ana Beatriz Monteiro, Presidente da SP Parcerias; e do Vereador Eduardo Suplicy.

Tem a palavra o Sr. Andre Luiz, da Ação de Cidadania.

O SR. ANDRÉ LUIZ – Olá, boa tarde. Saudação à comunidade do Bixiga, a todos que nos acompanham e a todas as mulheres. Dia de luta, de resistência, e é nessa mão feminina que carrega a vida, que semeia, que eu, André, da Ação da Cidadania e também membro do Conselho Municipal de Segurança Alimentar e Nutricional, gostaria de mostrar uma das vocações para o Parque do Bixiga que é também ser também uma praça, um parque, um teatro comestível. Que a gente possa nesse parque também dedicar um olhar à segurança alimentar e nutricional. As cidades estão com dilemas, desafios enormes para se alimentar. Vivemos mudanças climáticas profundas e a cidade de São Paulo ratificou o Pacto de Milão, que é um pacto com outras 200 cidades para assegurar a alimentação saudável nas cidades.

Nesse Parque podem ser plantadas árvores frutíferas para atrair os pássaros porque só com pequenos arranjos de móveis os pássaros não apareceram, é necessário plantar frutas, é necessário ter plantas alimentícias não-convencionais. Nós precisamos povoar esse parque de pessoas e a possibilidade de criar uma agricultura urbana nesse território vai ajudar a adensar e envolver a comunidade.

Então, esse parque tem uma vocação também de atrair os outros parques que também estão na discussão do desenvolvimento local, como Parque Augusta, Parque Minhocão, que vem sendo discutido aqui na Câmara.

Trouxemos um documento que queremos protocolar que mostra essa vocação do Parque como ele já se ajusta a outros ordenamentos da cidade que já foram aprovados, como o Proaurp, Programa de Agricultura Urbana e Periurbana e também o Programa de Gestão Participativa das praças e dos parques.

Esse é um parque popular que vai garantir um olhar da comunidade, do envolvimento com as escolas do entorno, com as Unidades Básicas de Saúde, com o Teatro Oficina, então, ele é um parque que potencializa o conjunto de práticas culturais, sociais e de garantia da alimentação saudável na Cidade.

Portanto, com olhar de Oko e de Ogum, que nas nossas tradições de matrizes africanas são os protetores da forja e da agricultura, nós desejamos que esta Casa olhe para esse parque como uma garantia efetiva da soberania alimentar e do direito à Cidade. E viva Betinho, Herbert de Souza, da Ação da Cidadania.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra a Sra. Marília.

A SRA. MARÍLIA – Boa tarde. Primeiro eu queria anunciar que tem muitas mulheres aqui vestidas, travestidas de figurino feminino de entidades importantíssimas que nasceram no bairro do Bixiga e que inspiram o Teatro Oficina e que, portanto, inspiram essa luta para transformar o terreno.

Essas entidades todas femininas sempre inspiraram nessa luta para transformar o terreno do entorno do Teatro Oficina, no Bixiga, em um espaço público. Eu queria falar primeiro que esse projeto de lei do Parque do Bixiga, de autoria do Vereador Natalini, acabou ganhando

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

uma dimensão enorme, importantíssima, depois do ato do dia 26 de novembro do ano passado e, sobretudo, uma dimensão suprapartidária porque, afinal de contas, vários outros Vereadores de outros partidos assinaram como coautores do projeto.

Então, é nesse caminho de uma mistura de um movimento heterogêneo que o Parque do Bixiga se movimenta e a vitalidade dele está nessa mistura.

Está mais que dito, mas eu vou falar de novo: esse parque, esse projeto, nasce de uma luta de mais de quatro décadas que envolve uma multidão de artistas, de arquitetos, de instituições, que envolve uma elite, que envolve os moradores do Bairro do Bixiga, todos lutando para transformar esse espaço no que hoje é o Parque do Bixiga, e no que hoje a gente interpreta que é o Bairro do Bixiga.

Tem algumas situações em que o interesse público se sobrepõe ao interesse privado, e esse é um caso muito rico e muito raro. Afinal de contas, essa terra está em litígio há tantos anos assim porque existe um interesse público muito claro, muito vivo.

O interesse público de transformar essa terra no Parque do Bixiga ultrapassa a própria história do Teatro Oficina, que é fundamental, que tem um envolvimento vital, sanguíneo, no processo; só que ultrapassa o Teatro Oficina, ultrapassa todos que estão aqui, porque, no fundo, é interesse da cidade de São Paulo construir uma área verde no coração da cidade, uma clareira sagrada, um santuário, um respiro, porque, afinal de contas, esta cidade está em vias de colapsar justamente porque, muitas vezes, tem muito pouca ousadia do Poder Público em propor outro modelo de urbanização, outro modelo de cidade. E o Parque do Bixiga cria essa utopia – realmente, uma utopia em vias de se concretizar. O Parque do Bixiga é a alternativa desse movimento da sociedade civil em relação a um projeto que é quase o prenúncio de um massacre, que não é só um massacre cultural, mas é um massacre ambiental também, que é o que o Grupo Silvio Santos propõe para aquele lugar, que é um empreendimento com três condomínios de quase 100 metros de altura. Enfim, é uma obra muito violenta. Inclusive, essas são as imagens.

- Oradora passa a se referir a imagens exibidas em telão.

A SRA. MARÍLIA – Tem um impacto não somente na cultura, porque atinge diretamente o Teatro Oficina; tem impacto no Bairro do Bixiga, que tem pelo menos 1/3 dos imóveis tombados de São Paulo; tem impacto no território, na geografia do bairro, porque atinge diretamente o leito do Rio Bixiga, que atravessa pelo menos metade desse terreno.

Soubemos também que existe certa militância do próprio grupo, de entrar em contato com o Bairro do Bixiga e fazer uma espécie de propaganda negativa em relação ao parque, falando que ele causa certa insegurança, que ele produz violência. Mas está mais que sabido que o que mais produz violência urbana são essas fortificações, esses grandes empreendimentos que estão se espalhando pela cidade de São Paulo, que eles, sim, produzem gueto e desigualdade urbana, o que é muito diferente do Parque do Bixiga. Então nada pode ser mais claro que o interesse público desse lugar é para que se transforme num parque. E o próprio grupo, de outros empreendimentos, de outras empresas...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – A senhora tem que concluir, porque, senão, todo mundo vai querer falar mais que três minutos, e preciso acompanhar o Regimento, não tem outra saída.

R – Tudo bem. Eu só estou usando um pouco do meu direito como Dia das Mulheres. Um pouco mais, só para concluir.

P – Eu já parabenizei, volto a parabenizar as mulheres. (Palmas)

R – O que eu quero dizer é que é muito perversa essa inversão de falar que o

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

espaço público produz violência, produz insegurança, sendo que justamente é lugar de encontro das pessoas, onde acontece as realizações humanas. No teatro, a gente fala que é o ponto de encontro do corpo a corpo, da humanidade – os teatros, os espaços públicos, os parques. Essa é a nossa luta. E é por isso que a gente se inspira e é por isso que a gente está aqui hoje. (Palmas)

P – Conte com a gente.

R – Tá. Muito obrigada.

P – Porque aqui, nesta sala mesma, homenageamos os 139 anos do Bixiga. Foi a primeira vez que o Bairro do Bixiga foi homenageado, inclusive com a Escola de Samba Vai-Vai.

R – Obrigada.

P – Registramos a presença do nosso querido amigo e sempre Vereador desta Casa, Adriano Diogo, que tem três minutos.

O SR. ADRIANO DIOGO – Boa tarde, Srs. Vereadores.

É importantíssima essa oportunidade. Primeiro, saudar todas as pessoas; em particular, o nosso querido Zé Celso Martinez Corrêa e a família Barreto Leite toda aqui representada. Com emoção, vou falar do projeto do Vereador Natalini.

O projeto do Vereador Natalini teve tal repercussão, que vários Vereadores assinaram como coautores – Reis, Sâmia Bomfim, Mario Covas Neto, Toninho Vespoli, Eduardo Matarazzo Suplicy, Antonio Donato, Gilson Barreto, Caio Miranda Carneiro e Juliana Cardoso.

Vereador Toninho Paiva, V.Exa., que já pertenceu a essa comissão tão importante, a da política urbana, que teve uma memorável contribuição ao patrimônio da cidade de São Paulo, que foi o tombamento da igreja e do parque dos Verbitas, na Rua Verbo Divino, eu queria dizer uma coisa diretamente ao senhor, dialogando com todos os Vereadores: o terreno que está sendo proposto para construir o parque tem um córrego encaixado, embutido, canalizado, dentro do terreno. É um terreno totalmente não edificante. Foi um dos primeiros córregos da cidade de São Paulo a ser canalizado. Pelo que eu vi na literatura, o córrego foi canalizado em 1925. Então, como é que alguém pode querer construir? A Rua Japurá é o Córrego Bela Vista, e o terreno está dentro da Japurá. O córrego passa dentro do terreno. Então esse seria o motivo fantástico. Como é que vai fazer? Vai transferir o córrego? Vai fazer outro córrego, outra canalização? Ele é totalmente não edificante. Eu não posso acreditar como é que alguém pode aprovar um projeto de lei com todos esses edifícios tendo um córrego aí encaixado.

Segundo: a aprovação desse projeto, que não é o único projeto para o Bixiga, é o destombamento de todo o Bixiga. O que quer dizer o destombamento do Bixiga? Além de ser uma descaracterização total da história do Bixiga, o que está em jogo? A Casa da Dona Yayá, o TBC. Todo esse conjunto de patrimônio público que está aí localizado vai ser todo comercializado.

Qual é a boa notícia? O Conpresp não reconheceu a sua competência para analisar esse projeto, e mandou para o Iphan, para a União. Então não tem justificativa mais forte para que um terreno, que é um absolutamente não edificante, que vai destruir todo o Bixiga, toda a cultura do Bixiga, não seja transformado num parque; ele está preparado para ser um parque. Aí vocês vão me perguntar: "Mas querem vender até o Ibirapuera? Como vai criar um novo parque?" Isso pode ser o maior dilema desta cidade. Agora, a Bela Vista, o Bixiga, a população de São Paulo, esse pedaço de mundo, precisa de uma área verde que conviva com todo esse

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

patrimônio histórico, com todo esse patrimônio cultural. É natural. A forçação de barra, a ilegalidade, é construir esse conjunto de prédios.

Esse empreendedor morava na 13 de Maio, num cortiço. E aí ele foi comprando, principalmente na crise, cada uma dessas matrículas, e tem esse império na Bela Vista. Então ele já tem um teatro, já tem um banco, já tem tudo, por que quer destruir o Teatro Oficina? Por que quer acabar com o TBC? Por que quer acabar com a Casa da Dona Yayá? O que que é? Ele é o dono do mundo? Ele é o mais poderoso? Ele é o mais rico? Ele é o dono do baú? Não, ele não é nada disso, ele é um ser humano como todos nós, mas ele não pode, ele tem que ser ater à legalidade. E onde tem um rio ele não vai poder construir esse negócio todo. Sabe o que ele vai ter que fazer? Sabe qual é a proposta dele: fazer um rio artificial, fora da propriedade, deslocar o eixo do rio, porque esse rio é afluente do Anhangabaú. Entendeu a loucura? É megalomania. Só com o preço da transferência do rio, ele poderia construir em qualquer lugar do mundo. E ninguém mais é dono do mundo, isso acabou.

Obrigado, Toninho Paiva. (Palmas)

P – Meus parabéns, Vereador Adriano Diogo. V.Sa., que é geólogo, conhece muito bem.

Anuncio a presença do Sr. Paulo Ricardo Garcia, da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente; e do Sr. Leonardo Amaral de Castro, Diretor Superintendente de São Paulo Urbanismo.

Peço ao Vereador Fabio Riva que continue a leitura dos projetos da pauta.

A SRA. CAMILA (?) – Boa tarde, Vereadores, mulheres, público.

Adriano, você, que tocou no assunto do Iphan e do Conpresp: tem uma questão um pouco perversa quando o Conpresp passou para o Iphan, porque o Iphan legisla sobre os bens tombados pelo Iphan – o Teatro Oficina. Eu quero pegar uma coisa que falou o Adriano Diogo, que nós comemoramos muito quando o Conpresp passou para o Iphan essa decisão, e eles só iriam legislar a partir dessa legislação. Acontece que o Iphan só tombou o Teatro Oficina. Então esta Casa pode invocar ao Conpresp que exerça... porque o Iphan não tombou o Bairro do Bixiga. Então, quando passa uma responsabilidade para um órgão que não tem domínio sobre a área envoltória completa, sobre o Bairro do Bixiga, que são 1/3 dos imóveis da cidade, eu acho que esta Casa deve invocar o Conpresp para que legisle a favor do patrimônio histórico tombado, não imobiliário, e não só do Teatro Oficina, mas como da Casa da Dona Yayá. Na rua Japurá, onde passa esse rio, tem mais de 40 casas da década de 40, e elas não têm pilar. Então, com o impacto de fundações, elas podem sofrer muito. Então tem que exigir que o Conpresp tome esse posicionamento a favor dos bens tombados pelo Conpresp.

Eu nem iria falar desse assunto, mas, como o Adriano puxou, eu coloquei essa questão.

Peço mais uma vez para que esta Comissão aceite e dê prosseguimento ao andamento do projeto de lei da criação do Parque do Bixiga, falando mais uma vez que esse parque cultural é um programa construído de acordo com as características culturais da região, que tem os italianos. Mas, antes dos italianos, o bairro foi um quilombo. Depois, vieram os nordestinos da construção civil. E a gente está com uma prática na cidade de expulsão de culturas e de fluxos. Eu acho que não dá mais para a gente pensar em expulsar os moradores pobres. Essa cultura, esse povo, formado por várias migrações, várias povoações, é o maior patrimônio do lugar. E um empreendimento desse, que vai expulsar, vai trocar a população, é criminosa. Eu acho que a gente tem que eleger na cidade lugares onde se preserva a cultura, porque existe um antagonismo com os projetos de preservação que colocam como atraso. E

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

eu acho que lugares na cidade precisam ser preservados como viveiros de humanidade na cidade. O Bixiga, como a Lapa, no Rio de Janeiro, como muitos bairros de grandes cidades muito importantes, são lugares eleitos para que continue a existir a memória, viva. Não é uma questão de passado, é uma questão de presente.

Eu espero que nessa fala muito entrecortada tenha ficado claro que um parque é um lugar onde vai ser possível essa cultura que existe ser potencializada, porque é um bairro que ainda tem muito comércio de rua, que tem características ainda muito particulares, por exemplo, de pessoas de comércio de rua. E empreendimentos como esse expulsam a população. E isso vai criar, daqui a 30 anos, um problema de insegurança talvez tão grave como está vivendo o Rio de Janeiro. Porque se a gente não entender a cidade como lugar de convivência, e criar cada vez mais cidades onde se aparta a pobre, aparta a população pobre para outras zonas da cidade, fica insustentável a relação entre os espaços. Então esse espaço existe, e que ele seja preservado como lugar de encontro, como lugar em que as pessoas podem viver. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não havendo mais inscrito para falar, declaro realizada esta primeira audiência pública. Se for necessário, haverá a segunda, ou mais, para que a gente possa deixar o projeto instruído, e que todos possam se manifestar, favoravelmente ou contra. Mas tenho certeza que até pela dimensão do bairro, encostado na Câmara Municipal, merece ter uma área digna, uma área verde onde a população, principalmente a nova geração, possa desfrutar. (Palmas)

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, com relação ao Teatro Oficina, ao Parque do Bixiga, eu estou dizendo ao Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy que V.Exa. deu como encerrada a audiência pública ao projeto. Eu quero pedir aqui a inversão de pauta de mais um projeto do Executivo, do Sr. Prefeito João Doria, sobre a venda do Autódromo de Interlagos, para que fosse o próximo item.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, a solicitação do Vereador Alfredinho é que o item 23 da pauta passe a ser o atual nº 5, PL 705/2017, do Executivo.

O SR. ALFREDINHO – Exatamente.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Sr. Presidente, estava certo que teria direito a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Calma, nobre Vereador. Peço só um minuto. Democraticamente, vamos nos tratar como seres humanos, respeitando um ao outro, para que saiamos daqui contentes, alegres, definindo que o Parque do Bixiga realmente prospere.

O SR. FABIO RIVA – O próximo item é o PL 705/2017, do Executivo. Dispõe sobre a alienação do imóvel denominado Complexo Interlagos no âmbito do Plano Municipal de Desestatização.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos. Aprovada a inversão de pauta.

Tem a palavra o Sr. Wilson Poit, Secretário de Desestatização.

O SR. WILSON POIT – Boa tarde a todos. Cumprimento o Sr. Presidente, nobre Vereador Toninho Paiva, Srs. Vereadores Fábio Riva, Rodrigo Goulart, Eduardo Matarazzo Suplicy, Alfredinho e Srs. Leonardo Amaral, Presidente da SP Urbanismo e Ana Beatriz, da SP Parcerias. Farei aqui uma rápida apresentação do projeto, que já é do conhecimento dos senhores, para discussão.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O PL 705/2017 autoriza o procedimento da alienação da desestatização do Autódromo de Interlagos, ainda dependendo de projeto de intervenção urbana. Então, o imóvel é da Prefeitura de São Paulo desde 1940, com aproximadamente um milhão de metros quadrados. É da Prefeitura, mas é operado pela São Paulo Turismo S.A., SPTuris. Fica na zona Sul. Então, o coeficiente de aproveitamento hoje está a ser definido com a realização de um PIU, que também está tramitando neste momento. As motivações é o custo desse equipamento. Hoje custa, em dinheiro de impostos, que poderia ser aplicado em educação, saúde, cultura, habitação e assistência social, são cerca de 55 milhões por ano, sendo desses 50 milhões - é importante que fique claro isso - apenas com a Fórmula I. Cinco milhões é aproximadamente o custo anual para manter salários e manutenção daquela área de quase um milhão de metros quadrados. Nos últimos seis anos, tivemos algumas receitas, excluindo-se a Fórmula I, mas alguns anos, equilibrando com esses cinco milhões, e, em outros, dando prejuízo. A cidade de São Paulo também não dispõe de recursos. Além desses 55 milhões, nos últimos anos, foi feita mais uma reforma da pista e dos *boxes*, na ordem de 160 milhões de reais. As vantagens? Logicamente é a desoneração, para que a Prefeitura possa focar seus esforços naquilo que a população, principalmente a mais humilde, está precisando, um desenvolvimento socioeconômico daquela região e de toda a Cidade, garantindo o interesse público com as diretrizes que serão colocadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento. Os principais pontos do projeto? Primeiro, autoriza a Prefeitura a promover alienação do Complexo de Interlagos, condicionando a obrigatoriedade de se manter a pista de esportes e também a realização de um PIU prévio, que está mais discussão nesta Casa e será votado nesta Casa. O comprador deverá assumir os contratos já firmados pelo atual gestor do autódromo, respeitando as datas já comprometidas, e sempre também repetimos que a alienação do imóvel será precedida de estudos de viabilidade técnico-operacionais, econômicos, financeiros e jurídicos, sem prejuízo da elaboração de outros estudos que se mostrem necessários a critério da Administração Pública Municipal. Em que ponto estamos? Estamos ainda na realização de audiências públicas para o PL 705/2017, aguardando a aprovação desta Casa. Iniciamos a elaboração dos projetos de intervenção urbana que o arquiteto Leonardo poderá dar algum esclarecimento, se houver necessidade. Só após isso, começaremos as avaliações da área. Serão avaliações independentes e várias serão de conhecimento público, fiscalizadas por esta Casa e pelo Tribunal de Contas. Aprovação do conselho municipal de desestatização e parcerias. De novo, voltaremos para realização de audiências públicas e, por fim, a busca de investidores e a venda do projeto.

Apenas lembrando que esse um milhão de metros quadrados aproximadamente, um pouco menos, é essa área, que vai propiciar uma nova área verde para a Cidade, uma área de intervenção urbana e principalmente aquilo que mais trata o plano municipal de desestatização, o que a população de São Paulo mais humilde principalmente está precisando, de educação, de saúde, de habitação, de segurança e de mobilidade. É aí o dinheiro do pagador de impostos, é aí o real serviço público. Esse dinheiro já tem destinação certa. Foi aprovado aqui, nesta Casa, em maio do ano passado, com 42 votos dos 55 Vereadores, que todos os recursos recebidos com a venda do Autódromo de Interlagos sigam direto para o fundo municipal de desenvolvimento social. Não será misturado ao caixa único da Prefeitura, e apenas poderá ser empregado no desenvolvimento dessas áreas prioritárias que eu já disse aqui, ressaltando inclusive que hoje uma grande deficiência de creches está na zona Sul de São Paulo, na área de saúde. Há um hospital a ser concluído. Falo de UBSs, segurança e uma série de outros de itens que a população precisa. A população humilde de São Paulo

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

raramente entra no Autódromo de Interlagos, senão talvez para trabalhar numa empreiteira ou para realizar uma obra. É um autódromo que continuará sendo autódromo, mas explorado com o dinheiro particular, com a gestão particular, e todos aqueles recursos empregados no que é essencial, no que realmente é prioritário. Isso foi um compromisso desde a campanha do Sr. Prefeito João Doria.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradeço o Sr. Wilson Poit.

Tem a palavra o nobre Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Muito obrigado, Sr. Presidente, Vereador Toninho Paiva. Quero cumprimentar todos os membros da mesa e também os Srs. Secretários Wilson Poit e Paulo Ricardo Garcia, do Verde e do Meio Ambiente, e os Srs. José Celso, Marília, Camila e todas as pessoas da comunidade do Bixiga, que aqui se encontram, como o Vereador Gilberto Natalini, que, desde estudante, passou a conviver com as peças do Teatro Oficina. Eu também. Não sei se o Sr. Secretário Wilson Poit assistiu, por exemplo, a peças. Eu estava no meu tempo de estudante ainda na Fundação Getúlio Vargas e logo depois fui professor; mas eu vi lá, no Teatro Oficina, algumas peças, como a Engrenagem, de Jean-Paul Sartre, o Bonde Chamado Desejo, de Tennessee Williams, Galileu Galilei, de Bertolt Brecht, e tantas outras, o Rei da Vela, de Oswald de Andrade e o Roda Viva, de Chico Buarque, que está para ser encenado, outra vez, com autorização do Chico Buarque, algo excepcional.

Eu tive, ao ver essas peças e outras, parte da minha formação. Quando eu vi a história de Galileu Galilei, a sua vontade de descobrir a verdade, de que ela fosse respeitada, eu fiquei entusiasmado e passei a estudar muito mais com afinco. Também queria descobrir a verdade. Por exemplo, vamos transformar o Brasil numa nação justa e civilizada, sem tantas desigualdades e tantas outras coisas. Falo do Teatro Oficina, mas também o Teatro Brasileiro de Comédia, a Casa de Dona Yayá e os outros teatros do Bixiga, que representaram e representam para tantas pessoas uma história simplesmente fantástica.

Sr. Secretário Wilson Poit, primeiro agradeço a sua atenção, com respeito à preservação da cooperativa dos vendedores autônomos do Parque Ibirapuera, que ali estão garantidos, conforme o Sr. Prefeito e S.Exa. me garantiu e está lá no projeto de lei. Eu procurei ajudar o Sr. Prefeito João Doria a ter um diálogo com o Sr. José Celso Martinez Corrêa e com as arquitetas, com o próprio Sílvio Santos. Primeiro o Sr. João Doria foi até o Teatro Oficina. Achou perfeitamente de bom senso, viável aquilo que propunha o Sr. José Celso. Ele próprio também organizou uma tarde de diálogo lá no SBT. Foi uma apresentação interessante a que as arquitetas aqui presentes fizeram, mas ali houve uma certa barreira, dificuldade. Chegou a uma certa hora e os representantes do SBT falaram: "E agora aqui está o projeto do SBT". Sabem que o próprio Prefeito João Doria chegou e falou: "Não, não, agora não vamos ver esse. Vamos ver o projeto das arquitetas do Teatro Oficina". Eu fiquei superentusiasmado. Aí o Sílvio Santos chegou outro dia e falou.

- Manifestações fora do microfone.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – As arquitetas foram apresentar. Daquele encontro, surgiu a proposta de estarem os dois lados conversando. As arquitetas do Teatro Oficina foram conversar com os planejadores da Prefeitura, mas não quiseram muito ouvir. Insisti e falei com o Sr. Prefeito, que disse: "Então, vamos marcar uma reunião". Quando

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

S.Exa. marcou a reunião, numa segunda-feira, quem mais iria? A própria Secretaria indagou ao meu gabinete. Eu achei que poderiam ir as arquitetas, possivelmente a Fernanda Montenegro e possivelmente o Antônio Fagundes, porque tantos artistas são entusiasmados. Aí cancelaram, porque eram só os Srs. José Celso, eu e o Sr. Prefeito no almoço. Bom, fiquei preocupado. Aí nessa terça-feira, quando o Sr. Prefeito João Doria veio aqui conversar conosco, eu falei: "E o nosso encontro, que ficou adiado?" O Sr. José Celso foi assim, um tanto desrespeitoso, e eu não quis mais marcar.

Sr. Wilson Poit, eu quero pedir que V.Exa. transmita ao Sr. Prefeito João Doria. Veja só a forma respeitosa como os representantes do Teatro Oficina aqui se portaram. O Sr. Presidente, Vereador Toninho Paiva, é testemunha, e eu quero sobretudo. Sr. Presidente, e meus queridos Vereadores aqui presentes, reiterar ao Sr. Prefeito João Doria. S.Exa. falou: "Com V.Exa. eu converso bem". Eu tenho a certeza de que o diálogo com o Sr. José Celso Martinez Corrêa, se possível com as arquitetas, será extremamente respeitoso, e será um ganho extraordinário para a população de São Paulo, se antes mesmo, se for verdade que o Sr. João Doria vai deixar a Prefeitura, possa nos receber outra vez e novamente construir esse diálogo, com coisas que poderão ser feitas, se a Prefeitura, por exemplo, avaliar que será importante levar adiante um projeto tão bom do Vereador Natalini e poder fazer uma troca de terrenos com o grupo Silvio Santos e promover algo que, culturalmente, será um ganho extraordinário.

Nem sempre estou de acordo e, por vezes, as critico, as diretrizes do Prefeito João Doria, como terminar o projeto De Braços Abertos, o Transcidadania, mas se ele conseguir fazer um entendimento entre Silvio Santos e Zé Celso em benefício do Bixiga, da Bela Vista, aplaudirei então. Peço a gentileza de transmitir esse apelo para que ele possa novamente receber Zé Celso e as arquitetas.

(NÃO IDENTIFICADO) – Eu entendi o que foi desrespeito. O desrespeito foi ter convidado João Carlos Martins e Fernanda Montenegro. Até teve uma sessão muito engraçada no dia da São Paulo 25 em que o Suplicy se comunicava por telefone com ele, e ele dizia que é porque a reunião seria somente comigo e com o Suplicy. Então o Eduardo acabou convidando ele para fazer uma comida na casa dele. Acho que foi uma loucura não querer a presença de João Carlos Martins, da Fernanda e das arquitetas. É claro que não é a questão da comida, é uma questão de democracia. Simplesmente o Prefeito está com uma cara muito feia atualmente, ele está com cara de nazista. Aí está o desrespeito.

O SR. EDUARDO SUPLICY – O João Carlos Martinez Corrêa deu uma entrevista para o *site* da *Veja* dizendo que, se o Silvio Santos levar adiante essa proposta, ele manchará a sua própria história. O Silvio Santos deveria estar consultando lá no céu a Hebe Camargo e todos os artistas que trabalharam com ele que vão dizer que o Teatro Oficina e o Bixiga precisam continuar a sua função cultural para os paulistanos e as pessoas do Brasil inteiro e do mundo, que vêm assistir peças como *Os Sertões,* de Euclides da Cunha, que é maravilhosa. Não sei se alguém teve a oportunidade de assistir. Eu assisti diversos atos, inclusive fui até Canudos. De repente, me convidaram para estar no meio dos atores e fiquei entusiasmado, e quero continuar entusiasmado com o Teatro Oficina e toda a sua beleza cultural.

Nobre Vereador Toninho Paiva, muito obrigado pela oportunidade de poder me expressar dessa forma.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – V.Exa. sabe o carinho e o respeito que tenho pela sua brilhante carreira política.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Tem a palavra o nobre Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Quero falar do Autódromo de Interlagos. O Secretário veio aqui, não pela primeira vez, apresentar as propostas da venda de equipamentos públicos da Cidade e, como sou da região de Interlagos...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O meu abraço ao Walter Taverna. Hoje é um dia significativo para as mulheres. (Palmas)

O SR. ALFREDINHO – Estou com a palavra, Sr. Presidente, de volta? Não sou do teatro, mas não gosto de falar com o pessoal falando paralelamente.

Tudo bem, esta é uma audiência pública, estamos iniciando o debate, que tem que ser muito amplo na Comissão de Política Urbana, em plenário e nas demais Comissões. Acho que tem de haver esse debate com a população de Interlagos também, para ser mais democrático, porque nós estamos vendendo um dos maiores patrimônios da Prefeitura, o Secretário tem consciência disso. Portanto, apresentar aqui em menos de cinco minutos o projeto é pouco tempo, por ser um projeto tão sério e tão complexo.

Tenho as minhas dúvidas que, certamente, não serão sanadas aqui hoje, mas no decorrer do debate, porque quando se cria o Fundo Municipal de Investimento, você consulta recursos de tudo o que for privatizado e quem dará destino a esses recursos é o próprio Fundo Municipal de Investimento.

Um investimento daquele tamanho, do Autódromo, em uma região tão pobre. Então precisamos debater o que beneficia a população daquela região com a venda do Autódromo. Por exemplo, o kart que estava previsto pela lei não ser privatizado e manter a prática de treinamento automobilístico, aquele kart por onde passou Ayrton Senna, o que se sabe é que deverá ser um projeto de moradia de alto padrão, para uma região que tem déficit de moradia social enorme. Por isso, temos de debater o que será disponível, por exemplo, para moradia de pessoas de baixa renda. O zoneamento ali permite construir moradia social, no entanto, não tem terra pública para que se possa construir moradia para as pessoas de baixa renda.

E sobre os grandes problemas que enfrentamos hoje na região? O que beneficiará a venda do Autódromo para melhorar o trânsito da região? Nossas avenidas são estreitas. Temos a Interlagos, que já está completamente sufocada no dia a dia; nós tínhamos no passado duas pontes que ligam a região do Socorro com Grajaú. Veio a terceira ponte, a Ponte Vitorino Goulart, que achávamos que melhoraria o trânsito, mas o problema continuou porque a ainda tem congestionamento e ainda não andamos.

O sonho da quarta ponte, que é um tipo de um complexo, mas diz que não tem dinheiro. E com a venda do autódromo, terá dinheiro? Então são coisas que estamos questionando. O Secretário não precisa responder tudo hoje pois, como eu disse, o debate tem que ser maior do que está sendo feito aqui para que possamos saber qual destino será dado ao recurso da venda do Autódromo.

Estamos preocupados por conta de que um grande patrimônio da Prefeitura será desfeito e se todo o dinheiro for para o Fundo Municipal de Desenvolvimento não teremos garantia de que a região será beneficiada com a venda do Autódromo de Interlagos. Essa é uma das várias dúvidas que tenho, mas vou aprofundar isso no decorrer do debate.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não há mais inscritos. Declaro realizada a primeira audiência pública.

Tem a palavra o nobre Vereador

O SR. FÁBIO RIVA – Sr. Presidente, requeiro a inversão de pauta do item 19 para

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

FL. Nº 51
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-237/2017
Aparecido Ferreira
RF 101.075

o item 6, e o atual item 26 para o item 7 da pauta.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vereador, vou suspender os trabalhos por alguns minutos para discutir melhor isso.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Toninho Paiva.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Com a palavra o nobre Vereador Fábio Riva.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, apenas para ratificar o pedido de inversão de pauta. Considerando como item 06, atual item 19, PL 369/17, de autoria do nobre Vereador Ricardo Nunes, que altera redação do Inciso II, do Art. 2 º do Caput Art. 9º, todos da Lei Municipal 15499 de 7 de dezembro de 2011, que institui o auto de licença de funcionamento condicionado e dá outras providências. E também o item 26, PL 543/17 de autoria dos Vereadores Ricardo Nunes, Souza Santos, Gilson Barreto, Edir Sales, Sandra Tadeu, Noemi Nonato e outros Vereadores que também versa sobre o assunto similar, que altera redação do art. 2 º e do art. 124, da Lei Municipal 16402 de 22 de março de 2016, que dispõe do parcelamento Uso e Ocupação do Solo, no Município de São Paulo de acordo com a Lei 16050 de 31 de julho de 2014, Plano Diretor Estratégico e dá outras providencias. E o outro item considerando como item 8, o atual item 14 da pauta, PL 583/16, de autoria dos Srs. Vereadores Andrea Matarazzo, Aurélio Nomura, Fábio Riva, que dispõe sobre a proibição de construir subsolos abaixo do nível do lençol freático, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos votar em bloco. A votos a inversão dos projetos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado.

Peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura do item.

- PL 369/17, de autoria do nobre Vereador Ricardo Nunes, que altera redação do Inciso II, do art. 2 º do Caput art. 9º, todos da Lei Municipal 15499 de 7 de dezembro de 2011, que institui o auto de licença de funcionamento condicionado e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Houve um erro grave, não ter declarado. realizado as audiências publicas das inversões que houve. Declaro realizada as audiências publicas.

Passemos ao item seguinte.

- PL 543/17, de autoria dos Vereadores Ricardo Nunes, Souza Santos, Gilson Barreto, Edir Sales, Sandra Tadeu, Noemi Nonato e outros Vereadores que também versa sobre o assunto similar, que altera redação do art. 2 º e do art. 124, da Lei Municipal 16402 de 22 de março de 2016, que disciplina o parcelamento Uso e Ocupação do Solo, no Município de São Paulo de acordo com a Lei 16050 de 31 de julho de 2014, Plano Diretor Estratégico e dá outras providencias.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte.

- PL 583/16, de autoria dos Srs. Vereadores Andrea Matarazzo, Aurélio Nomura, Fábio Riva, que dispõe sobre a proibição de construir subsolos abaixo do nível do lençol freático, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 484/015, de autoria do nobre Vereador Gilberto Natalini.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Não há oradores para discutir, declaro realizada audiência pública.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, na hora da leitura do atual 7 da pauta, gostaria de fazer a releitura da ementa por conta de um erro material, do ponto de vista do artigo em discussão que faz essa alteração é o "PL 543/17, de autoria dos Vereadores Ricardo Nunes, Souza Santos, Gilson Barreto, Edir Sales, Sandra Tadeu, Noemi Nonato e outros Vereadores que também versa sobre o assunto similar, que altera redação do paragrafo 2 º e do art. 124 e art. 123 da Lei Municipal 16402 de 22 de março de 2016, que disciplina o parcelamento Uso e Ocupação do Solo, no Município de São Paulo de acordo com a Lei 16050 de 31 de julho de 2014, Plano Diretor Estratégico e dá outras providencias". Só para que conste a ementa correta do PL 543/17.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 543/17, de autoria de vários Vereadores. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Com a palavra o Sr. Sergio Saraiva Martins, para discutir o PL 484/15.

O SR. SERGIO SARAIVA MARTINS – Sr. Presidente, são as espécies filantrópicas que elas têm um cuidado extremado nas grandes cidades do mundo hoje, e que começou a ter esse cuidado de um modo bastante geral no mundo. Quem são essas espécies? No Brasil são exóticas, são os pombos que trazem mais de 70 doenças contagiosas. Trazem uma depredação de monumentos significativos, e trazem uma novidade em relação é a quantidade de ninhadas que cada pombo nosso é capaz de ter. São mais de cinco por ano contra uma, normalmente nos outros países que fazem algum controle disso. o que quer dizer isso? Estamos absolutamente submetidos a poluição do ar, que são as fezes secas, crescem sistemática, é bastante prejudicial à saúde publica, e efetivamente esse projeto ele inside em uma questão básica que foi adotada, inclusive em outras cidades brasileiras, que os imóveis com infestação deverão providenciar obstáculos visando dificulta a mitificação de pombos e alimentação contumaz aqui na Cidade de São Paulo, que inclusive é feita ao lado de um comércio especifico de vendas de alimentação para pombos. Essa é a leitura do nobre Vereador Natalini, com relação a preocupação com 70 diferentes tipos de doenças que são aportadas pelas espécies filantrópicas na Cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Encerrada a discussão do PL 484/15. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 99/16, de autoria do nobre Vereador Gilberto Natalini.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Tem a palavra o Sr. Sergio Saraiva Martins.

O SR. SERGIO SARAIVA MARTINS – É sobre uma tecnologia que está sendo aplicada hoje, onde há esse argo vírus, que na verdade eles se expandiram, são bastante perigosos a nós, por causa de serem espécies também exóticas. O que acontece? Verificar os criadouros nos nossos métodos tem tido sim algum resultado em efetivo. Agora o que se está usando hoje em situações epidêmicas como essa são critérios de visualização área com os drones, que efetivamente nós precisaríamos adotar, dada a gravidade dessa epidemia.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não há mais oradores para discutir. Declaro realizada audiência pública ao PL99/16.

Passemos ao item seguinte:

- PL 07/17, de autoria do nobre Vereador Mario Covas Neto.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 130/17, de autoria do nobre Vereador Aurélio Nomura.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 237/17, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 373/09, de autoria do nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 18/12, de autoria do nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 549/14, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 717/15, de autoria da nobre Vereadora Juliana Cardoso.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 356/16, de autoria dos Srs. Vereadores Antonio Donato e Adilson Amadeu.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 590/16, de autoria do nobre Vereador Eliseu Gabriel.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 590/16, de autoria do nobre Vereador Eliseu Gabriel.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 10/17, de autoria dos Srs. Mario Covas Neto e Janaina Lima.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 92/17, de autoria dos Srs. Vereadores Ricardo Teixeira e Zé Turin.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Passemos ao item seguinte:

- PL 574/17, de autoria do nobre Vereador Conte Lopes.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 608/17, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Passemos ao item seguinte:

- PL 830/17, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. Declaro realizada audiência pública.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada a audiência publica dos projetos em primeira audiência.

Estão encerrados nossos trabalhos.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

Segue ✓ juntado ✓, nesta data documento
e papel de informação rubricado ✓ sob folha
nº 55/81 Em 28/03/18
Aparecido Ferreira
RF. 101.075 - 9ª SF-12

Matéria PL 237/2017 Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

FL. Nº 55
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01 – 237/2017
Nome: Aparecido Ferreira
RF. 101075

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 21/03/2018

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Suspensão

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Bom dia a todos e a todas. Declaro abertos os trabalhos da 3ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente do ano de 2018.
Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, *links* TV Câmara, Auditórios On-Line.
A íntegra da transcrição dessa audiência pública estará disponível para o público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo.
Essa audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente, desde o dia 17 de março de 2018, e nos jornais *O Estado de S. Paulo* e *Folha de S. Paulo*.
Foram convidados a participar os autores do projeto de lei e os Secretários Municipais. Informo aqui a ausência do Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias, Sr. Wilson Poit, devido a problemas de saúde de sua filha. É a primeira vez que ele não pôde vir, então realmente desejamos que ela se recupere o mais rápido possível, para que ele possa estar aqui à testa.
Passemos à pauta. Sugiro que o atual item 17 passe a ser o item 1º da pauta.
A votos a inversão de pauta. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa)
Aprovada a inversão.
Passemos ao item primeiro da pauta.
- "PL 705/2017, que dispõe sobre a alienação do imóvel denominado Complexo Interlagos, no âmbito do Plano Municipal de Desestatização".
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Estão presentes a Sra. Ana Beatriz Monteiro, Presidente de SP Parcerias, e o Sr. Leonardo Castro, Diretor de Urbanismo.
Com a palavra a Sra. Ana Beatriz Monteiro, Presidente de SP Parcerias.
A SRA. ANA BEATRIZ MONTEIRO – Bom dia a todos. Estamos aqui à disposição para conversarmos sobre o Projeto de Lei 705 em mais uma audiência pública, cumprindo mais uma etapa do processo democrático em que o Executivo, representado pelo Sr. Prefeito, submete ao Poder Legislativo, aqui representado pela Câmara de Vereadores, uma autorização legislativa para desestatização do Complexo Interlagos mantendo a pista para atividades automotivas. Já é a segunda audiência pública em que viemos aqui este mês. Estamos aqui para conversar a respeito e responder às perguntas.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registro a presença do nobre Vereador Eduardo Suplicy, a quem convido a fazer parte da Mesa, e do Sr. Paulo Ricardo, representante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.
Com a palavra o Sr. Sergio Berti, da comissão de Interlagos.
O SR. SERGIO BERTI – Bom dia a todos. Gostaria de falar, em nome da Comissão Interlagos Hoje, sobre esse PL 705 e sobre alguns equívocos que entendemos que ocorrem no projeto. Primeiro, explanando o que é exatamente o Complexo Interlagos, que poucos do Município de São Paulo sabem o que significa para a comunidade como um todo. O Complexo Interlagos não é apenas uma pista de corridas, mas um parque. Além das pistas de *kart*, moto e carro, temos outras atividades que toda a comunidade do entorno podia utilizar até antes da concessão feita à SPTuris. Até antes de 2005, o Complexo Interlagos era utilizado por toda a comunidade em todas as quadras que temos lá, todos os campos. Atividades de esportes - ele era mantido pela Secretaria Municipal de Esportes. Tínhamos lá uma escola de mecânica, que atendeu o Brasil inteiro e o mundo com a formação de mecânicos. E tudo isso era utilizado pela comunidade do entorno. Com a proposta da SPTuris, de semiprivatização de lucro - a SPTuris visa apenas lucro -, ela foi desativando todos os equipamentos, mantendo exclusivamente a pista, que tem uma locação muito grande. Dentro dessa proposta, quero que todos entendam que o Autódromo de Interlagos deve ser entendido em três segmentos muito claros, e aí começa o equívoco do Prefeito João Doria nesse projeto. O primeiro segmento é o que eu disse, a comunidade usando o Autódromo de uma forma diferente de uma pista de corrida, usando como propriedade, como parque, como lazer, como era utilizado até pouco tempo.
O segundo segmento, Fórmula 1. Fórmula 1 não é um evento do automobilismo nacional. Fórmula 1 é um evento internacional que merece respeito, pelo respaldo que traz para São Paulo, mas não é um evento nosso. Nós somos representantes do automobilismo nacional. Então, quando o Sr. Prefeito fala que investe 50, 55 milhões por ano no Autódromo, entenda-

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

se: ele investe única e exclusivamente na Fórmula 1. No Autódromo, zero, a não ser que seja obra para a Fórmula 1. E a Fórmula 1 traz um retorno para a Cidade de 250 milhões, segundo estudos da própria Casa. É um evento importante, mas eu queria chamar atenção para o nosso trabalho, os automobilistas aqui presentes, moto, carro e *kart*, que vivemos daquilo. Eu trabalho lá desde os meus 15 anos, era bandeirinha na Curva do Sargento. O automobilismo nacional, aquele que paga a conta do Autódromo. Nós pagamos o aluguel para usar a pista, nós pagamos a manutenção do esporte na sua segurança, resgate, médico. Pagamos tudo. Nós damos lucro para o Autódromo de Interlagos. Se os senhores buscarem os números - que são negados para gente, mas eu sei desses números - na SPTuris, o Autódromo de Interlagos em 2017 teve uma receita, fora a Fórmula 1, de 8 milhões, com uma despesa de 6 milhões, que quem pagou foi o automobilista nacional. Nós geramos, através das nossas atividades, mais de 10 mil empregos diretos e indiretos. Sem contar o comércio que temos no entorno. A princípio, o que essa comissão pretende é esclarecer esses equívocos, entendendo que o Autódromo teria uma melhor aceitação se fosse concessionado para alguém que tivesse responsabilidade com a comunidade, com a Casa, sem criar esse pretexto de vender, que é uma perda muito grande para nós de São Paulo, não só do automobilismo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sergio.

O segundo inscrito é o Sr. Orlando Filho.

O SR. ORLANDO SGARBI FILHO - Bom dia a todos. Meu nome é Orlando Sgarbi Filho, eu sou morador e empresário da região. Sou da Comissão Interlagos Hoje.

Queria continuar a fala do Sergio, que nós estamos no mesmo pleito há um ano e dois meses tratando sobre o mesmo assunto, nós não acreditamos na proposta de venda com a manutenção do Autódromo. Essa proposta dita pelo Prefeito é incongruente com a legislação. A Lei de Propriedade Privada é muito mais forte do que qualquer acordo ou lei que se faça. A propriedade privada é prevista na Constituição de 1988 e dá o direito ao proprietário de fazer o que bem entender da área, o que não bate com a proposta do Prefeito. O risco de desaparecer o autódromo é muito grande.

Concordamos com o propósito de que o autódromo não deve ficar na mão do Poder Público, que ele pode ser passado para a iniciativa privada, mas não privatização, porque a desafetação do bem público para o privado faria com que o bem teria a força de propriedade privada e, como propriedade privada, não teria condições de manutenção do autódromo, que é o nosso objetivo.

Como o Sergio disse, aquilo é um complexo, é mais do que uma pista. A nossa pretensão, nossa ideia já há algum tempo, é que aquilo se tornasse "o Ibirapuera da zona Sul", uma área que fosse de lazer para a população, como já foi no passado, e a manutenção do autódromo.

Outra coisa que não está dita na proposta de privatização do autódromo e que está dita no PIU Jurubatuba, no Arco Jurubatuba, é a ocupação do kartódromo e o kartódromo faz parte do autódromo.

Queria dar a nossa posição, que nós somos visceralmente contra a ocupação do kartódromo com prédios de moradia. Primeiro, porque se pretende construir dentro do autódromo em áreas que têm nascentes e biodiversidade. Segundo, porque fazer moradia do lado de um parque que faz barulho, ou com *shows* ou com eventos de automobilismo, não bate, isso não vai funcionar. É óbvio que a venda do autódromo tem uma intenção segunda que, em nossa opinião, seria a privatização pura e especulação imobiliária, que entraria em conflito com ocupação ambiental da região, que não permitiria adensamento. Isso é uma opinião nossa, nós já falamos com urbanistas e sabemos que isso é um problema. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Orlando.

Quero registrar a presença dos Vereadores Alfredinho, Fabio Riva, Gilberto Natalini e Rodrigo Goulart.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, tenho uma dúvida. O procedimento é primeiro o público e depois Vereadores?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Podemos intercalar com três minutos.

Tem a palavra o Sr. José Eduardo de Assis.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. JOSÉ EDUARDO DE ASSIS - Bom dia. Queria cumprimentar todos e cumprimentar os Vereadores presentes, particularmente o Vereador Toninho Paiva, com quem compartilhamos muitas reuniões no Conpresp.

A minha intervenção se dirige particularmente para a questão da preservação da área do Autódromo de Interlagos como uma área livre e importante na Cidade, pela sua localização, dimensão e pela ocupação atual. A minha preocupação é com a preservação ambiental e com a preservação cultural, porque o Autódromo de Interlagos não é apenas um patrimônio municipal, é um patrimônio brasileiro a meu ver, pela expressão, pela importância que teve e tem no automobilismo nacional, do Rio Grande do Sul, do Norte, Rio de Janeiro, são inúmeros os vínculos do automobilismo nacional com o Autódromo de Interlagos.

Desse ponto de vista e da importância não só no Brasil, mas também internacional, pois está em todos os livros de turismo sobre São Paulo, e esse é outro aspecto importante do Autódromo de Interlagos na cidade de São Paulo: seu atrativo turístico. Qualquer livro, eu trouxe por acaso este que eu tenho em casa, este é um livro turístico sobre São Paulo e tem matéria sobre o Autódromo de Interlagos. Ou seja, fala-se em São Paulo e uma das coisas além do MASP, do Ibirapuera, é o Autódromo de Interlagos, ou seja, ele está no nível de importância desses outros itens.

A preservação do Autódromo de Interlagos se vincula especialmente à preservação ambiental. Eu vejo que a forma de preservação de Interlagos se dirige particularmente para a preservação ambiental. Não se aplica a preservação material pura e simples, porque não existem construções a serem preservadas, a pista não é algo que se possa dizer que é tombada em si, pela materialidade, pelo traçado, etc. E a preocupação com a questão ambiental é fundamental pela escala, pela localização, pelo fato de se encontrar numa área que já tem preservação ambiental pelo Conpresp. Em 2004, com a Resolução 18/2004 do Conpresp, foi feito tombamento ambiental do bairro de Interlagos, que é Zona 1, na ocasião, e que tem a preservação ambiental.

Imaginemos que, por acaso, se construam prédios dentro da área do Autódromo de Interlagos: seria um contrassenso, seria absurdo ter dentro do Autódromo de Interlagos espigões, de grande altura, ao lado de uma área residencial que é preservada como Z1, ao lado dos reservatórios, que também são preservados. Ou seja, seria um cocuruto com prédios altos em uma área toda que já tem restrições na área de preservação, o limite de 10 metros de altura de construção. Então, seria um contrassenso, uma verdadeira excrescência.

A meu ver, a vocação da área de Interlagos é a sua utilização como um parque, um parque que preserve a área verde, que incremente a arborização onde é possível, que não prejudique a visibilidade importante da atividade que tem e que seja aberto à população, como de fato já foi mencionado aqui, que sempre teve partes e elementos abertos à população.

A minha intervenção é basicamente no sentido da sua preservação, pela importância cultural, pela preservação ambiental. Inclusive há uma iniciativa de autoria da Câmara dos Vereadores, que está tramitando no Conpresp, de preservação como bem imaterial. A preservação imaterial é importante como reconhecimento da atividade, mas como sabemos, ela preserva do ponto de vista da sua imagem, mas não cria restrições...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor precisa concluir.

O SR. JOSÉ EDUARDO DE ASSIS – Com isso eu concluo. O importante é a preservação ambiental da área. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Wagner González.

O SR. WAGNER GONZÁLEZ – Srs. Vereadores, senhoras e senhores presentes, bom dia. Meu nome é Wagner González, eu sou jornalista especializado em automobilismo. Mas o motivo de estar aqui hoje não é exatamente a minha profissão.

Uma mensagem que veio dos CEUs ontem mostrou que muitas políticas da atual Administração Pública da Cidade foram por água abaixo. Acho que a chuva de ontem mostrou muito bem isso.

A questão do Autódromo de Interlagos e do seu complexo é muito mais ampla do que a ganância em traduzir esse espaço numa especulação imobiliária. O Autódromo de Interlagos

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

tem história, tem finalidade, e é um negócio que gera lucro para a Cidade. Acabar com isso é um ato indiscriminado, um ato impensado e um ato irresponsável.
Acredito que os Srs. Vereadores jamais fariam qualquer negócio com seus bens, sejam eles sua casas ou uma propriedade rural onde se cultivam laranjas, por exemplo, nas bases em que é proposto o projeto de lei ora em análise.
Acredito que todos devem ter uma consciência muito tranquila, muito ética, para julgar um projeto de lei que coloque em risco bens materiais e imateriais e, como bem disse o nobre cidadão aqui ao meu lado, a preservação ambiental que o Autódromo de Interlagos representa para o futuro da cidade de São Paulo.
Muito obrigado. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Roberto Zulino.
O SR. ROBERTO ZULINO – Não vou falar sobre Interlagos, vou falar do projeto. Acho um absurdo, como engenheiro, fazer em uma folha de papel A4 um projeto que envolve uma coisa de importância como o Autódromo de Interlagos. Nesse projeto, uma coisa desdiz a outra. Geralmente quando a gente faz um relatório de dez páginas, a nona página desdiz o que se fala na primeira. E o Executivo conseguiu, numa folha de papel A4, desdizer: uma hora ele fala que é uma área desafetada, em outra ele fala que o sujeito é obrigado a manter o uso da área. Meu amigo, se você desafeta, como você vai manter o uso?
Será que esta Casa não tem uma assessoria parlamentar? Como isso foi aprovado na Comissão de Constituição e Justiça?
Outra coisa, o projeto diz que a área desafetada precisa ser regularizada. Se você diz que a área tem que ser regularizada, você está admitindo que a área está ilegal, e no projeto você põe "desafeta", numa folha de papel A4. Ou seja, vamos trabalhar um pouco melhor. Pelo amor de Deus! Um negócio dessa importância passou com três erros jurídicos. Falo como engenheiro, como colega do nobre Vereador Suplicy. Sou formado em Stanford, na mesma escola que o senhor.
Então, é o fim da picada, porque é de responsabilidade do Executivo de elaborar, depois vem a irresponsabilidade da Câmara de passar pela Comissão de Constituição e Justiça e, depois, aprovar em primeira. O que é isso? Deixaram a jaula do macaco aberta? Este país chegou num grau de mediocridade que não se consegue sequer fazer um projeto de lei que preste. Mas pelo menos não use só uma folha de papel A4, ponha os motivos, a justificativa, trabalhe um pouco, não faça besteira, não diga e desdiga. Pega mal isso.
Este projeto é ilegal, tem vício de origem, e a Câmara jamais poderia ter aprovado este projeto. E pergunto aos Srs. Vereadores como a Comissão de Justiça aprova um negócio desse. Estou me atendo à folha de papel A4. Gostaria de receber a resposta.
Como consultor, como diretor de grandes empresas e, hoje em dia, aposentado, eu gostaria só de saber: como é que se faz isso? Porque trabalhei na Prefeitura, inclusive, e no DSV e CET nunca consegui fazer isso, no passado. Sempre tive que explicar tudo. Agora mudou, então, também quero. Ou todos nos locupletemos, ou instaura-se a moralidade.
Muito obrigado.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Natalini.
O SR. NATALINI – Cumprimento V.Exa., os demais colegas Vereadores, as pessoas do governo aqui representadas, da sociedade civil, me permitam cumprimentá-los todos, na pessoa do Prof. Cândido Malta.
Parece um carma na minha vida, é um carma. Por quê? Eu vivo às turras, igual um Dom Quixote, defendendo a preservação das áreas verdes, depreendendo o mínimo de urbanidade em São Paulo. Existe uma sanha de construção, de levantar arranha-céu em São Paulo, que está absolutamente descontrolada. A Prefeitura não pode ser partícipe nem cúmplice dessa sanha. Infelizmente, nos últimos tempos a Prefeitura parece ter mais interesses nessa sanha do que os próprios interessados, aqueles que ganham com isso. Quero deixar claro aqui que não sou contra uma verticalização de São Paulo, desde que ela tenha bom senso. A medida é o bom senso. Não pode ser o dinheiro pura e simplesmente, de maneira escrachada. Tem de ser bom senso, porque afeta a vida das pessoas. O bom senso diz respeito ao urbanismo, ao meio ambiente, à construção de uma cidade mais sustentável. Construir arranha-céus como

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

está sendo proposto, da forma como está sendo feito, dentro de um equipamento que representa historicamente e no presente também muito para a cidade de São Paulo, numa região onde deveria ser muito regrada esse tipo de atividade, realmente, não está dentro do conceito do bom senso. O dinheiro está falando mais alto do que o interesse da população de São Paulo, inclusive da região afetada.

Dessa forma, eu me coloco como uma das pessoas que vão trabalhar para que esse projeto não vá em frente aqui na Câmara Municipal. Pelos meus compromissos ambientais - pois sou um aprendiz, estudioso da questão urbanística, com vários mestres que estão aqui, homens e mulheres -, a minha posição é contrária a esse empreendimento.

Acho que devemos preservar o autódromo, seja por questões materiais, imateriais. Estamos numa idade em que a gente confunde um pouco essas questões. A minha proposta é que aquele espaço seja transformado num parque público, aberto a toda a população, não só aos automobilistas. Aberto a toda a população, obviamente dentro do regramento. Seria mais uma grande aquisição para São Paulo, uma preservação de uma área verde, livre, numa região importante de mananciais. Que a gente pudesse transformar esse projeto, pegar esse limão e fazer uma limonada, a criação do Parque do Autódromo lá na região de Interlagos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra a Sra. Silvia Leite.

A SRA. SILVIA LEITE – Boa tarde, senhores, muito obrigada pela palavra. Sou do CADES de Santo Amaro. Sr. Roberto, eu venho completar as suas palavras, na verdade, creio eu que existe uma ligeira má-fé. As coisas são escritas de uma maneira, para logo em seguida serem "descritas", ou seja, quando a gente lê o projeto com relação ao Parque do Ibirapuera é uma coisa, e outra coisa o que os funcionários nos dizem. Algo bem diferente.

A nossa fauna já não tem mais para onde ir. A nossa avifauna está se desfazendo. A gente fala com alguns técnicos e biólogos às vezes e eles dizem que não tem mais para onde ir. Os últimos chumaços de área verde estão sendo construídos.

Então a gente pede para que essa área seja preservada, sim, não só para as aves como também para a nossa saúde em São Paulo.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Bom dia a todos e a todas. Quando o Governo trouxe o projeto para cá, realmente, foi numa folha de papel sulfite – alguém falou aqui – é verdade, o projeto estava todo escrito numa folha de papel sulfite. Talvez acreditando que fosse muito fácil vender o Autódromo de Interlagos sem a mínima discussão.

Estou protocolando no dia de hoje, na reunião da Comissão, uma audiência pública no CEU Cidade Dutra, porque eu acho que como a população tem dificuldade de vir aqui nos dias de trabalho, nós temos de envolver a população. É preciso envolver a população do entorno, que não pode vir aqui. (Palmas) Não pode vir devido ao horário, à distância. Sou morador da região, moro a 10 minutos do Autódromo.

Para ser mais democrático é necessário, Sr. Presidente, que a gente faça a reunião da Comissão lá no CEU Cidade Dutra, para que a população do entorno possa vir, já que muitos trabalham e não vêm nos horários que a gente faz a audiência pública.

Aliás, me falaram que na primeira não foi avisado a ninguém, por isso foi uma audiência vazia, aquela primeira que a gente fez. Hoje já estou vendo que há representantes da região debatendo o projeto.

O que o Governo faz? O Governo quer vender tudo. Se for para vender tudo não precisa de prefeito. Porque aí é tudo iniciativa privada, não tem mais nada público, os parques privatizados... Aliás, os parques estão – não vou falar o que eu queria falar -, mas os parques estão abandonados, todos. Eu ando em um perto da minha casa, o Parque Nove de Julho, todos os dias. O mato está encobrindo. Eu, que sou baixinho, ninguém me vê mais. Percebe?

Não adianta porque ali não vai entrar no programa de privatização. Nenhum investidor vai querer cuidar de um parque daquele lá porque não dá lucro, Vereador Suplicy. Lá não tem estacionamento, não é possível fazer lanchonete. Quero ver como que vai ficar aquilo lá. Ninguém vai cuidar mais?

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O Vereador Gilberto Natalini tem toda razão. Eu discordo. O Autódromo deveria ser mais utilizado pela comunidade. Eu moro lá. A comunidade poderia utilizar mais dele. Aí é falha de todos os governos, inclusive dos nossos quando estivemos no Governo. Eu disse isso, dos nossos também. Teria de ser um espaço mais democrático e aberto, a população quer um belo de um parque, não pode ser só para o automobilismo.

O bairro de Interlagos é conhecido nacionalmente por causa do Autódromo, não é simplesmente privatizar um patrimônio do ponto de vista econômico. É poderoso o patrimônio, mas também é histórico. Nessas coisas é preciso respeitar a população, não fazer as coisas de cima para baixo, fazendo debates entre nós Vereadores e alguns que podem vir aqui e não envolver a população. A população tem de participar desse debate. O único jeito de haver essa participação é levar o debate até lá. Ir ao CEU Cidade Dutra, fazer uma audiência pública, convidar as pessoas que queiram participar, para debater a venda do Autódromo, porque o projeto não está claro.

Eu questionava na outra audiência que eles nem disseram qual seria o valor mínimo disso aqui. E o que vai fazer com a venda do Autódromo? Criar uma Secretaria de Gestão para concentrar tudo o que for privatizado, vendido, concessão. Vai concentrar tudo lá. Não tem definição de onde vão aplicar esses recursos.

Essa região é pobre, hoje temos muitos problemas com trânsito, transporte, saúde, educação, como tem em toda região de São Paulo, principalmente a periferia. É igual, tanto faz ser na Brasilândia quanto no Grajaú. Os problemas são os mesmos, sabemos disso.

E esse debate não está sendo feito. O Governo está trazendo esse projeto para cá, tem uma previsão de arrecadação, quando for vender todos os bens públicos, e não temos definição do que será feito com esses recursos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos, tenha certeza, Alfredinho, de levar as audiências públicas junto às comunidades. Em 1994, eu sugeri à Zulaiê Cobra levarmos as audiências para fora da Câmara. Vamos levar nos locais, sim. (Palmas)

O próximo inscrito é o Luiz Stouro.

O SR. LUIZ STOURO – Muito bom dia a todos que deixaram seus trabalhos, suas residências, seus lares, quem mora longe como eu, na zona Sul, em torno do autódromo, deixei minhas atividades para estar aqui defendendo aquele patrimônio.

Quando subo na laje da minha casa, costumo ver as corridas de lá, ouço o barulho dos motores. Já frequentei muito o autódromo, já trabalhei lá como intérprete inclusive. É lamentável que esta gestão pública esteja vendendo todos os ativos que nos pertencem, a nós, os munícipes: o Anhembi, os cemitérios - vão privatizar até os cemitérios, até a morte estão negociando -, o Pacaembu, e agora o Autódromo Internacional José Carlos Pace, Interlagos, zona Sul de São Paulo. (Palmas)

Conheço todo o potencial de Interlagos, quero dizer que dá lucro porque da minha casa vejo tantos *shows*, o Lollapalooza, os eventos de música do mundo, Stock Car, Fórmula 1. É um ponto turístico, tem muitas vagas de estacionamento. É acessível, temos a estação de trem que é acessível a toda a Cidade, a linha 9, Esmeralda, da CPTM, através da sua estação Autódromo.

Sou veementemente contra essa privatização. Se for vender, não deveria discutir isso agora, porque no Plano Diretor votado por esta Casa consta que toda e qualquer privatização, do Anhembi, cemitérios, etc., tem que ser negociada depois que todos os arcos do Tietê, Jurubatuba estiverem funcionando, porque vai aumentar o valor venal de todos os imóveis do entorno e será aferido um valor. Se for negociar agora, o valor é pequeno. Eu não quero me sentir diminuído e saber que estão vendendo a preço de banana um bem público que vale muito, vale mais pelo valor de estar ali aberto à comunidade para participar e ter os eventos.

Quero dizer que lá no Pacaembu, no Paulo Machado de Carvalho, temos uma parte que era pouco usada, um restaurante desativado, foi sugerido e virou o Museu do Futebol, referência, um lugar muito legal. Um templo do futebol na zona Sul de São Paulo, criou-se o Museu do Futebol. É interessante porque não temos cultura de museus como na Europa, nos grandes centros desenvolvidos, como Louvre, em Paris, etc., de ter o museu do automobilismo para preservar a memória nacional de pessoas como Ayrton Sena, que deu a sua vida e trouxe

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

muita honraria ao Brasil, aquele sentimento de patriotismo que nos falta hoje.
Então, quero sugerir aos senhores legisladores que pensem nessa proposta de não vender o autódromo, mas sim recolocar na pauta turística da cidade de São Paulo. Essa inserção poderia passar por uma sugestão de um museu do automobilismo, do carro, para trazer isso.
Tenho certeza que se vocês consultarem a Fundação Roberto Marinho, a TV Globo não vai se omitir em conceder imagens para que esse museu seja interativo, como é...
poderia passar por uma sugestão de um museu de automobilismo, museu do carro, um museu para trazer isso aí. Eu tenho certeza, se vocês consultarem a Fundação Roberto Marinho, a TV Globo não vai se omitir em ceder imagens para que esse museu seja interativo, como era o caso do Museu do Futebol, no Pacaembu.
Sou veementemente contra essa proposta e gostaria que fosse muito mais com inteligência utilizado aquele espaço público.
Muito obrigado, senhores. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Luiz. Com a palavra o Vereador Rodrigo Goulart.
O SR. RODRIGO GOULART – Bom dia a todos. Queria cumprimentar o Presidente Toninho Paiva e em nome dele cumprimentar todos os Vereadores e agradecer a oportunidade. Não sou membro dessa comissão, mas há diversos assuntos aqui, inclusive esse, que é de muito interesse do meu mandato. Cumprimentar também a Ana Beatriz e o Leonardo, representantes do Executivo. Cumprimentar também, em nome do Sergio Berti e do Zullino, todos os representantes amantes do esporte motor, do *kart*, dos automóveis, das motos, enfim, todo o esporte motor.
Acabo ficando até um pouco emocionado para falar desse tema, porque realmente, como o Alfredinho disse, além da proximidade do local onde moro, tenho uma verdadeira paixão e acompanho desde praticamente o meu nascimento toda a história do Autódromo. Não tenho tanta experiência como muitos têm dito, mas acompanho bastante aquilo.
Para se ter uma ideia, muitos falaram, inclusive o Vereador Natalini, da questão do Parque Autódromo. Hoje existe já o Parque Autódromo, é um parque que através da Lei 13.362, de 1997, de autoria do então Vereador Antonio Goulart, que por acaso é meu pai e hoje é deputado federal, e muitos Vereadores aqui da Mesa votaram e aprovaram.
Vou deixar com os representantes do Executivo uma cópia desse projeto, acho que muito desse projeto que hoje é lei pode basear um pouco os rumos do que podemos prever tomar junto com o Autódromo.
Além da história, acho que muitos receberam a revista *Sintonia*, o Sergio Berti foi muito feliz com essa matéria que colocou na revista falando bastante da história. Acredito que não tenha modo nem meio de valorar essa história que há lá, você não consegue mensurar o valor que aquilo tem para uma possível venda ou qualquer outra forma que a gente possa encontrar no Autódromo.
Quero encurtar minhas palavras por causa do tempo, mas vou deixar uma proposta. Na verdade é um ofício endereçado ao Poit, mas que a Ana Beatriz possa protocolar aqui nesta audiência pública, em que peço o estudo da viabilidade da concessão do Autódromo em paralelo com a privatização. Não acredito na privatização do Autódromo, apesar de estar tramitando aqui, acho muito difícil, inclusive a questão dos valores que hoje têm se falado nessa privatização.
Então, peço para que seja feito esse estudo em paralelo com a concessão e que essa lei de 1997 seja atendida. Que possa basear e nortear esse projeto que estamos estudando, de desestatização do Autódromo, que é realmente da cidade de São Paulo. É hoje um troféu que temos na cidade e temos de dar o valor que merece.
Coloco o meu mandato à disposição a todos vocês do esporte motor e também o do deputado Goulart, que sempre foi um amante daquele espaço. Iremos defender esse espaço para que seja realmente entregue da melhor forma possível para a nossa cidade. Que façamos um melhor uso daquele espaço, assim como os demais bens da cidade que temos discutido aqui na Casa.
Então, Beatriz, peço que protocole esse pedido para mim e que seja estudado realmente com

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

muito carinho. Se precisarem desse amor para estudar isso, estou à disposição para estar junto com vocês e falar bastante dessa história e do valor de todo esse tempo que o autódromo tem, que possa ser analisado por vocês.
Muito obrigado, nobre Vereador Toninho Paiva. Mais uma vez, parabenizo todos aqui. Como uma audiência pública, a gente realmente tem que escutar o público. Nós aqui estamos nas comissões para avaliar o projeto e também no plenário, mas quem tem que falar aqui hoje são vocês, para que possam avalizar essa nossa posição aqui, como representantes da nossa população.
Muito obrigado a todos. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Erik Luiz.
O SR. ERIK LUIZ – Bom dia a todos. Bom dia à Mesa. Eu sou piloto de *kart*. Eu vim falar em nome de todos os pilotos de *kart*. Primeiro, eu queria ratificar todas as posições que foram colocadas aqui pelos envolvidos no PL. Eu gostaria de trazer isso, o que foi colocado, também para o Kartódromo de Interlagos. O Kartódromo de Interlagos é a segunda ou terceira pista de *kart* construída no Brasil, uma pista de 50 anos de idade. Formou pilotos como Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace, Ayrton Senna - e hoje é uma data benfazeja para falar sobre isso, porque hoje é aniversário do Ayrton Senna -, Rubens Barrichello, Hélio Castroneves e Tony Canaan. Todos foram formados no Kartódromo de Interlagos.
Então, já que nós estamos falando de bem imaterial e de bem material também, nós estamos falando da história do automobilismo brasileiro. Nós estamos falando da importância do kartismo para o automobilismo. Talvez os senhores não saibam, mas o kartismo é a escola do automobilismo. Os pilotos, todos saem do kartismo, e Interlagos é o centro do kartismo brasileiro. Talvez pela vocação do autódromo, de ter sido o primeiro autódromo da América do Sul, de ter sido a pista formadora de quase todos os pilotos de automobilismo do País, o Kartódromo trouxe também essa vocação, trouxe também esse papel, essa importância. Também como estudante de arquitetura, coloco a minha preocupação com relação ao adensamento. Eu acho que aquele bairro não tem vocação para esse adensamento. São questões que batem de frente com o PDE, com o Plano Diretor. Muitas questões do Plano Diretor estão sendo colocadas de lado com esse projeto, com essa proposta de adensamento. Também venho lembrar a questão do impacto econômico. Nós temos inúmeras oficinas de *kart* no entorno do Kartódromo de Interlagos.
Como o Sr. Sergio bem disse, o autódromo gera mais de dez mil empregos, e tirar o kartódromo pode matar o kartismo naquela região, pode ser um golpe muito duro no kartismo brasileiro, porque a grande maioria das equipes importantes estão em volta de Interlagos. Posso citar aqui o Che, que já faleceu, os filhos do Che, o Maurão. O impacto econômico pode ser muito forte. A gente tira a fonte de renda da região.
Eu sei que a Cidade tem questões muito importantes relativas ao setor imobiliário. Há muitos interesses. A gente sabe que os projetos de lei são muito movidos pelo dinheiro, mas os senhores estão lidando com pessoas que são apaixonadas pelo que fazem. Os senhores estão lidando com o amor de muitos pilotos, de muito mecânicos e de muitos fãs que passaram a vida ligados a Interlagos. Nós temos exemplos aqui, à larga, nessa mesa, que transformaram Interlagos na extensão das suas casas, e eu me coloco também nesse meio, porque eu moro a três quilômetros do autódromo e amo o que faço. Antes de números, nós estamos falando de amor e de um esporte que é o segundo mais importante no País.
Então, tenham essa convicção, tenham esse cuidado. O Kartódromo de Interlagos é um bem do País; faz parte da história do automobilismo brasileiro. Vejam: Ayrton é tricampeão mundial de fórmula I. É um lugar comum falar dele, mas ele treinava todos os dias em Interlagos.
Para concluir, peço que tenham carinho com relação ao kartódromo. Não o derrubem para construir 22 torres. Isso, sinceramente, vai ser péssimo, péssimo, de verdade.
Muito obrigado. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Rodrigo Goulart.
O SR. RODRIGO GOULART – Sr. Presidente, só um complemento aqui a minha fala, que fique claro minha posição quanto ao projeto. Já tenho discutido muito com a Sra. Ana Beatriz e com o Sr. Leonardo essa questão do PIU que o Erik falou. A minha posição é que eu só

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

começo a discutir o projeto desde que a pista do autódromo e a pista do kartódromo sejam preservadas em 100%. (Palmas) Porque isso é fundamental. É o futuro do projeto e para o futuro daquele bem que a gente tem na Cidade. Então, desde que sejam preservadas as duas pistas em 100%, sem nenhuma remodelação ou qualquer outra alteração que a gente possa fazer nos traçados.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Informo também que está encerrada a lista de inscrições para as pessoas falarem.

Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Paulo Scaglione.

O SR. PAULO SCAGLIONE – Bom dia a todos. Bom dia à Mesa. Antes eu gostaria de me identificar. Eu sou ex-Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo. Sou também ex-membro do Conselho Mundial de Automobilismo, eleito por 198 países. Acho que já existe uma convicção de todos que estão presentes, com referência do malefício que seria a aprovação desse projeto. Então, eu vim trazer um exemplo daquilo que eu vivi no Rio de Janeiro com o autódromo do Rio de Janeiro. Há o autódromo do Rio de Janeiro e a Fórmula I ocupa, e o Brasil é o único País que tem 45 eventos consecutivos de Fórmula I. Não há um ano em que o Brasil não teve uma prova de Fórmula I. É o único no mundo. Não existe igual, e, no Rio de Janeiro, numa jogada política, lamentavelmente, com o Nuzman à frente, o autódromo... Eu consegui brecar o autódromo na Justiça. Hoje eu sou assessor jurídico da federação. Consegui brecar na Justiça. Depois eu saí da confederação. Deram a volta e conseguiram desmanchar o autódromo. Desmancharam o autódromo e construíram um elefante branco ali. Aquele elefante branco, após as Olímpíadas, seria destinado à construção de torres pelas empresas que construíram os prédios das Olímpíadas. Quer dizer, não há nenhum bom senso. Aliás, eu tenho anotado aqui o que o Vereador Natalini deixou bem claro. S.Exa. desenterrou aqui uma palavra que ninguém conhece mais: bom senso. Porque bom senso foi substituído por irresponsabilidade. Então, não existe mais bom senso. É só irresponsabilidade, e esses atos que estão sendo praticados com referência ao autódromo é um ato de irresponsabilidade. Quer dizer, não se preocupam com o bem público. Por trás disso, todo mundo sabe, ninguém aqui é bobo, não temos nenhum retardado aqui no meio, todo mundo sabe que, por trás disso, há uma jogada imobiliária, e nós só vamos descobrir daqui a dez anos. Não vamos mais ter o Moro aí para correr atrás, e vai acabar ficando por isso mesmo. Então, é muito importante que nós, cidadãos paulistanos, os nossos representantes tenham a coragem, que não haja condições de se aprovar esse projeto da forma como ele foi feito, porque não há condições de convivência entre pista de automóvel e prédio. Hoje há lá uma iluminação no autódromo e tentaram fazer três corridas de moto. No dia seguinte, a Subprefeita estava no autódromo questionando, porque os moradores do entorno não conseguiram dormir. Não faço ideia de como vai ser a convivência entre os moradores com a velocidade. É inconcebível, não existe a mínima possibilidade.

Então, o que está sendo apresentado a esta Casa, lamentavelmente, são coisas muito escusas, que dependem de uma análise melhor para que isso possa prosseguir. Não somos mais crianças, e todos aqui sabem o que está por trás disso. Esta Casa só precisa ter coragem para parar de uma vez por todas esse projeto, que não tem fundamento. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Paulo.

O próximo orador é o Sr. Ronaldo Marques.

O SR. RONALDO MARQUES – Sr. Presidente, membros da Mesa, amigos presentes, represento a Associação Brasileira de Karts Históricos – Abkarth. Nossa missão é preservar a história e as máquinas do passado.

Quero dizer que eu também nunca li um projeto tão malfeito. Só para dar um exemplo, Kartódromo se escreve com "k". Pelo menos isso, por favor, mudem na revisão. (Palmas)

O Kartódromo Ayrton Senna de Interlagos faz parte do Projeto de Lei 705/2017, e concordo com o Vereador que disse que deveríamos levar estas audiências públicas até a comunidade para que vocês sintam, como eu senti quando fui às três audiências públicas sobre o Arco de Jurubatuba, a necessidade da população local. Esse plano só pode partir de baixo para cima, e não de cima para baixo para atender a um interesse mercantil e sórdido do investimento

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

imobiliário.
Portanto, peço que vocês parem com isso, joguem esse projeto no lixo, e agora que o Prefeitinho marqueteiro já saiu, vamos pensar de maneira séria. Em respeito ao Reinaldo, nem a SP Urbanismo, na qual nós também fomos nos reunir, acredita nisso; ele pode me corrigir depois. E em homenagem ao seu partido, Sr. Presidente, eu quero lembrar que existe uma lei, motivada pela Abkarth, de autoria do Vereador Celso Jatene, 2º Secretário da Mesa, Lei 16.719, que cria o Dia Municipal do Kart Histórico, a ser celebrado obrigatoriamente no Kartódromo de Interlagos todo segundo sábado de agosto.
Então, parem com isso. É absolutamente ridículo ler esse projeto, que não serve para nada. Aliás, serve, sim, para alguns enriquecerem. (Palmas) Perguntem quem é e de onde vem o Secretário de Parcerias. Vem da Cyrela. Aqueles prédios que querem construir em cima de um patrimônio histórico-cultural brasileiro não passam de um conchavo com a Cyrela para conseguir viabilizar o Parque Augusta. (Palmas) Então, fiquem espertos. Nós estamos espertos. O Brasil mudou, e nós vamos juntos com ele.
Obrigado. (Palmas)
- Manifestação fora do microfone.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor, que é engenheiro, se comporte como quem tem um bom nível de escolaridade e de cultura. Roubalheira? O senhor não pode essa palavra aqui.
- Manifestações no recinto.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não pode!
- Manifestações no recinto.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vocês têm que respeitar esta Casa, senão eu encerro a sessão.
- Manifestações no recinto.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – É lógico! O que é isso? Tem que ter respeito aqui.
- Manifestações no recinto.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Olha, se você vai dar risada, é lá fora. Está certo? Porque aqui estamos tentando levar com seriedade o que está sendo exposto, que está sendo gravado e não é para ser jogado fora, não. A coisa aqui é séria. Estamos ouvindo os senhores com muito respeito e com muita atenção e queremos o mesmo, porque, senão, não vou mais ficar aqui, não.
O próximo inscrito é o Sr. Maurizio Sandro Sala.
O SR. MAURIZIO SANDRO SALA – Boa tarde, senhores da Mesa. Tenho 60 anos e 40 dentro de Interlagos no automobilismo; 20 anos no automobilismo internacional e 20 anos no exterior. Graças a Interlagos, ao Kartódromo, tanto eu como meus conterrâneos saímos de São Paulo, de Interlagos, para defender o nome do Brasil mundo afora, nas competições automobilísticas.
Pergunto a vocês: por que não pode ser explorado o Complexo de Interlagos como é no mundo inteiro, com escola infantil, escola de mecânicos, autoescola e motoescola? Eu me lembro dos seis anos em que vivi no Japão, onde o pessoal aprendia a andar de moto e de carro dentro do autódromo. Por que, então, não explorar toda aquela área automobilística e esportiva do complexo, com pista de *cooper*, voltada para o povo, e não para a especulação imobiliária como está sendo feito?
Era o que eu tinha a dizer. Muito obrigado. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado.
O próximo orador é o Sr. Marcelo Carloviche.
O SR. MARCELO CARLOVICHE – Bom dia a todos. Sou morador nascido na região e frequento o Parque de Interlagos há muitos anos, desde criança. Disputei muitos campeonatos intercolegiais nas quadras localizadas dentro do Autódromo de Interlagos.
Ratificando uma informação que foi divulgada: a partir de 2005, com a transferência da administração do Autódromo para a SPTuris, a comunidade perdeu muito das práticas e atividades dentro do Autódromo.
Tenho minha empresa também na região, e um dos grandes locais onde eu arrecadava mão de obra para trabalho na minha empresa era dentro da Escola de Mecânica de Interlagos.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Durante alguns anos da minha vida, trabalhei no Autódromo de Interlagos nas atividades que aconteciam de segunda a sexta-feira, e os sábados e domingos eram reservados às corridas que alugavam o autódromo.

Durante um tempo, chegamos a ter lá um posto de saúde provisório, porque existe uma área construída que é utilizada para ambulatório da Fórmula 1. Toda a estrutura é montada, e a Prefeitura, há muitos anos, utilizou-a como um posto de saúde para a região, o que foi muito válido também.

Uma informação que para os senhores é muito importante: hoje, se uma turma de amigos quiser dar uma volta de bicicleta dentro do Autódromo de Interlagos, vai precisar pagar quase 20 mil reais. Então, ele dá lucro, porque há atividades de domingo a domingo a quase 20 mil reais por dia de locação, fora o custo de segurança e o custo de energia, que têm que ser pagas.

Para a comunidade, aquele é um lugar muito importante. Existe uma área enorme que pode ser muito bem aproveitada, mas que hoje é muito mal-aproveitada por culpa da SPTuris.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O próximo inscrito é o Sr. Sergio Saraiva.

O SR. SÉRGIO SARAIVA – Eu não vou me estender, porque eu considerei as falas de todos aqui bastante engajadas, conclusivas de alguns modos, eu entendo assim. Mas há uma questão que eu queria reportar, que será também – eu já sei – mais bem desenvolvida por outros participantes.

O PIU do Arco do Jurubatuba envolveu o Autódromo; a seguir, desistiram do PIU. São 27 PIUs que estão hoje na Cidade simultaneamente. Vou pegar, das falas que ocorreram hoje, dois aspectos: o bom senso que o Vereador Natalini pede e a questão tão bem colocada pelo Lefevre, do quanto é importante manter isso. Em relação a isso, só quero dizer uma coisa: eu tenho hoje uma vivência grande, porque viajei muito na minha vida: se no Brasil há um local extremamente considerado como um local do Brasil, é o Autódromo. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pela ordem, Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Presidente, o debate sobre Interlagos está importantíssimo e ainda há muitos inscritos. Também está prevista para o debate hoje a questão do Parque do Bixiga, do Vereador Natalini. Agora, informam-me que o número de inscritos sobre o projeto de Interlagos é ainda significativo, e talvez seja melhor decidirmos. O Presidente está propondo que a parte da audiência pública sobre o Parque do Bixiga inicie-se em reunião às 13 horas. Não é isso, Presidente? (Pausa)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – É mais ou menos esse horário. Nós temos ainda alguns inscritos, que iremos ouvir com muita atenção. O Vereador Eduardo Suplicy já deu o recado. Vamos dar sequência a esta audiência pública.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Mas para que isso ocorra é necessário pedir a inversão de pauta.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – No momento certo, nós vamos. Vamos dar continuidade a esta audiência pública.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Sim, sim. Mas só decidir isso, para que todos fiquem sabendo.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Já está decidido. Com a palavra o Vereador Fabio Riva.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, para acertarmos os trabalhos. Porque às 13 horas teremos a reunião ordinária da Comissão de Política Urbana. Esta é uma audiência pública. Então, se V.Exa. vai acatar o pedido do Senador Suplicy, precisará abrir e suspender a nossa reunião ordinária.

- Falas simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Para elucidar a V.Exa. O Vereador Suplicy, pelos amigos que estão aqui interessados na criação do Parque do Bixiga, queria que fosse informado que após esta audiência pública vai haver a outra audiência pública, em que eles terão oportunidade de se manifestar. É essa a informação do Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. FABIO RIVA – Então, fica mantida a nossa reunião ordinária... Porque eu não vejo problema, Presidente...
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Está mantida, Vereador.
O SR. FABIO RIVA - Em se suspender esta reunião e iniciar a reunião ordinária. A gente vai para a audiência pública...
- Falas simultâneas.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Ainda são 12 horas e 11 minutos.
O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, não seria melhor um minutinho para nos entendermos e ordenarmos a pauta?
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Mas a pauta está ordenada. Vocês é que não estão acompanhando o raciocínio da pauta. Temos que terminar o que está escrito aqui.
O SR. ALFREDINHO – Eu sei. O problema é que V.Exa. tem uma pauta de mais 30 projetos, nem sei quantos.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O Plenário é às 15 horas.
O SR. ALFREDINHO – O próximo projeto, pelo que está sendo dito, após a discussão de Interlagos, será a do Bixiga.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Mas aí temos que realmente pedir inversão da pauta.
O SR. ALFREDINHO – Sim, vamos pedir inversão.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – No momento certo, vamos pedir.
O SR. ALFREDINHO – Só um minutinho. A assessoria está pedindo, até para dar orientações aqui.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Suspendo a reunião para orientação.
- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Toninho Paiva.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Reaberta a sessão. Há um inscrito, que não sei se já falou. (Pausa) Já falou. Tem a palavra Francisco Lameirão.
O SR. FRANCISCO LAMEIRÃO – Bom dia a todos. Vou ser o mais breve possível. Historicamente, eu passei por três gerações de pilotos. Chico Landi, Celso Lara Barberis, Christian Heins foram a primeira geração. Depois, a minha, que foi a dos irmãos Fittipaldi, Carlos Pace, Luiz Pereira Bueno, Bird Clemente. Depois, a terceira geração: Guaraná Menezes, Nelson Piquet e toda uma turma muita brava.
Interlagos sempre foi uma escola de pilotagem. Nasceram fantásticos pilotos, e estão querendo nos asfixiar. Vai se repetir Rio de Janeiro. Isso para mim é claro, porque se vai construir lá algum prédio. Aí, o vizinho vai reclamar do barulho que nós fazemos desde 1940, e vão nos colocar para fora.
Interlagos sempre deu empregos. Há mecânicos, engenheiros, chefes de equipe. Temos que prestar muita atenção, porque o nosso viso não é monetário: é histórico. Nasceram dois campeões mundiais em Interlagos, e para mim é muito triste o que está acontecendo.
Obrigado. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Francisco, pelas suas palavras emocionantes, que, tenho certeza, são do fundo do coração. Realmente, são muito fortes.
Próximo inscrito, Sr. Rui Amaral.
O SR. RUI AMARAL – Sras. e Srs. Vereadores, público presente, ouvi o depoimento do meu amigo Chico e os depoimentos de outros presentes. Interlagos hoje leva o nome de um de nós: José Carlos Pace, que correu com Chico, companheiro do Chico.
O PL em questão é uma ponta de lança do Prefeito, da atual administração, para fazermos sei lá o quê: vendermos a área toda, desapropriarmos. O Sérgio e o Orlando falaram muito bem: a área é rentável. Tinha escolas, posto de saúde, quadras, e foi tudo destruído por uma administração errônea da SPTuris.
O Autódromo José Carlos Pace é uno, indivisível. Essa área que o Prefeito está tentando, numa ponta de lança, tomar não vai ser tomada. Eu peço aos senhores que votem contra esse projeto, e vamos tomar as nossas devidas providências também. Muito obrigado a todos. (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado. Sra. Lucila Lacreta.
A SRA. LUCILA LACRETA – Muito bom dia a todos. Bom dia à Mesa e aos presentes. Sou

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

arquiteta urbanista, diretora do Movimento Defensa São Paulo, uma entidade que tem mais de 20 anos tentando melhorar a situação de São Paulo.

O Autódromo de Interlagos está dentro de um plano de intervenção urbanística que foi criado pelo Plano Diretor de 2014. Há várias possibilidades de se fazer um plano como esse: através de uma operação urbana, como é o caso da operação urbana Faria Lima; de concessão urbanística, que é uma figura meio complicada; uma área de intervenção urbana; e uma área de estruturação local. Nesse plano de Jurubatuba, há várias áreas de intervenção urbana. Na realidade, como já foi dito aqui pelo Sergio, são quase ou mais de 30 projetos desse tipo, com perímetros pequenos ou grandes, em desenvolvimento na cidade de São Paulo, além das operações urbanas.

E por que tanto projeto de intervenção urbana? Porque ele é mais fácil. É diferente da operação urbana, que exige um projeto urbanístico, uma equação financeira, vendas de Cepac's – que são os certificados de potencial construtivo adicional – negociadas na Bolsa de Valores para arrecadar o dinheiro antes para fazer aquelas obras que a verticalização vai exigir.

Nesse PIU, ou em todos os PIUs que estão em andamento, não exigem estudo de impacto ambiental. Não é obrigatório. Então, faz-se ou não. No caso, do Jurubatuba, ele é particularmente pernicioso porque ele está em área conjugada à de mananciais e havendo adensamento e verticalização naquela área, por volta de 20 mil pessoas adicionais que se pretenderia instalar ali, o fato da urbanização prejudicará intensamente as áreas dos mananciais, levando até à perda dessa área tão importante para todos nós. E o curioso é que não se faz plano para adotar melhorias urbanas em parques, em áreas verdes, que a Cidade tanto precisa. É sempre verticalização.

Inclusive, se nós olharmos quais são as áreas com proposta de verticalização e formos conferir, no Registro de Imóveis, a quem pertence, vamos saber exatamente para quem esse plano está sendo feito. (Palmas) E levando em consideração que são tantos planos na Cidade inteira, que não há prioridade urbanística para nenhum deles. Esses planos são para atender o interesse do freguês, como já foi dito aqui. Por quê? Porque tanta verticalização está sendo permitida que o mercado não consegue absorver. Então, vai acontecer o quê? Somente aqueles interessados é que vão construir em determinadas áreas para atender o seu interesse. E a Cidade, o urbanismo da Cidade, o crescimento, a questão da capacidade de suporte que o Professor Cândido vai fazer do viário, de área verde e tudo mais, vai para o brejo.

Então, o que está se fazendo na cidade de São Paulo é um verdadeiro crime ambiental, urbanístico e social, porque está se desestruturando os bairros todos, desestruturando algumas diretrizes do Plano Diretor e fazendo uma bagunça total para atender, não o interesse público, mas o interesse exclusivamente privado.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Dr. Otávio Muniz.

O SR. OTÁVIO MUNIZ – Boa tarde. Eu represento, aqui, o Vereador Mario Covas Neto. Sou do gabinete dele. O nosso gabinete tem uma particularidade em relação aos demais, porque ele é comandado por um ex piloto de automobilismo, que é o Vereador Mario Covas Neto, e na parte de Interlagos eu procuro ajudá-lo com a experiência de muito tempo ao lado das pistas, em função da minha profissão principal.

Eu quero dizer que para podermos falar de futuro, nós temos de voltar ao passado. No dia 5 de outubro, um dia após à eleição, o Vereador Mario Covas Neto foi convocado para fazer parte de um governo de transição, que se hospedou, primeiro, em uma casa no final da Avenida Europa e, depois, em um prédio na Caixa Econômica Federal, na Praça da Sé. Alguns assuntos seriam tratados, entre eles, Interlagos.

Em função dessa familiaridade com o assunto, eu fui deslocado para essa transição, que foi comandada pelo atual Presidente do Conpresp, o Professor Cyro Laurenza; a sua advogada, que hoje é a sua Chefe de Gabinete, a Dra. Ana Maria; o Dr. Luis Fernando do Amaral, que hoje faz parte do gabinete do Fernando Holiday, e o atual Prefeito Regional de Pinheiros, Paulo Matias.

Aconteceu uma dezena de reuniões, trazendo muitos convidados para falar sobre a única coisa

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

que era possível a respeito de Interlagos, em função das suas particularidades, que era uma parceria público-privada, e nada mais que isso.

Provocado por esse governo de transição, o Vereador Mario Covas chamou aqui, muito antes de esse assunto vir à tona, reuniões e audiências públicas para discutir o assunto. Estão aqui, na sala, algumas das pessoas que são testemunhas de que isso aconteceu em outubro e novembro do ano passado, muito antes de o projeto ter dado entrada. Muitas pessoas foram ouvidas. Algumas coisas nunca foram levadas em consideração. Como é que vamos vender alguma coisa para alguém que não tem ligação de esgoto? Para quem não é afeto a Interlagos aqui, Interlagos não tem ligação de esgoto. Quando há a Fórmula 1, o esgoto tem de ser despejado e recolhido a toda hora, porque, senão, transborda e, aí, o cheiro chegará ao mundo inteiro. Interlagos tem quatro ligações de energia elétrica, que sofrem furto diariamente. Como é que vamos apresentar isso à iniciativa privada ou a um estrangeiro que queira comprar Interlagos? Interlagos tem o mesmo número de ligações de água, que também têm furto permanente.

A outra pergunta: onde estão, nesta audiência pública, com todo respeito às boas figuras, o Presidente da SPTuris e o Administrador do Autódromo? O que aconteceu aqui é que não houve palavra. O que não houve aqui foi compromisso. (Palmas)

Nós fizemos, durante cinco meses, uma lição de casa e, aqui, para dar um exemplo – sem desrespeito algum aos profissionais da Educação Física -, fizemos provas de Educação Física durante cinco meses e, depois, as provas foram corrigidas por um professor de Filosofia. Aqui na sala, tem gente como, para usar o mesmo nome, Maurício Sala, campeão mundial, que pouca gente conhece, que se manifestou aqui; temos o Chico Lameirão, que é a base do nosso automobilismo, e que poderia estar aqui ladeado pelo Bird Clemente. Aqui está o ex-Presidente da CBA, Paulo Scaglione. Então, portanto, não estamos tratando aqui com pessoas que desconhecem o assunto.

Outra coisa, o tombamento, que hoje está nas mãos do Sr. Cyro Laurenza, e que foi patrocinado pelo hoje Deputado Floriano Pesaro, cujo assessor principal está sentado aqui, ao lado de Mario Covas Neto, esse compromisso até hoje não foi levado a cabo. O que deu? Aquilo vai fazer andar no Conpresp ou não?

Então, eu vou dizer aos senhores, com muito tempo de Casa, todos que estão aqui, menos obviamente os da Casa, isso é mais uma falácia. Só a mobilização dos senhores, como aconteceu com o recém Projeto 621/2016, cuja Câmara está cercada por munícipes e professores com razão, só essa mobilização vai parar com essa "estória" – palavra que a língua portuguesa aboliu, mas que quer dizer uma ficção. Eu já vi isso acontecer em Jacarepaguá, como disse o Scaglione, e se vocês não se mobilizarem da maneira que os professores se mobilizaram, o projeto vai passar e Interlagos vai ser vendido e não terá mais automobilismo em São Paulo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado.

O próximo inscrito é o Sr. Brasil Laerte.

O SR. BRASIL LAERTE – Sou Presidente da Confederação Geral dos Desportistas do Brasil, constituída recentemente, e também Presidente do Sindicato Interestadual de Futebol, que inclui os Técnicos, Preparadores Físicos e Treinadores de Futebol, instituições de formação e prática de futebol e desportos.

Estamos vivendo em um País em que, a cada amanhecer, um cidadão perde um direito. São Paulo tem um PIB de 576 bilhões de reais, mas é uma metrópole cosmopolita injusta. Hoje, temos mais de 4 milhões de cidadãos morando em favelas, cortiços ou em conjuntos irregulares.

E a corrupção - implantada pelo Governo do Estado, Governo Federal e pelos governos que passaram pela cidade de São Paulo - expulsou 40% das empresas e das indústrias da cidade São Paulo.

São Paulo, hoje, tem 2 milhões e 355 mil pessoas desempregadas. Isso é um verdadeiro absurdo para uma cidade tão rica. A demolição de Interlagos, privatizando e dando à construção de 25 torres, isso é uma verdadeira aberração que vai jogar mais 15 mil empregos

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

na rua.
De um ano para cá, São Paulo perde 20, 25 mil empregos por ano. Não há projeto para recuperar o parque industrial, o parque comercial e o emprego na cidade de São Paulo. Qual a nossa tese? Não à construção dessas torres, que são verdadeiras bolhas de concreto que vão explodir no ano de 2030, e, sim, criando um parque e um ginásio para a prática de torneios internacionais de basquete, vôlei, futsal, atletismo e inclusive ciclismo, que já nasceu uma pista coberta ali, e a construção de empresas de gastronomia e hoteleira em torno de Interlagos.
Não à privatização e não à demolição de Interlagos.
Obrigado pela palavra.
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos informar aos interessados no Parque do Bixiga que a audiência pública ficará para o dia 28, 4ª feira, 11h, na Sala Tiradentes, 8º andar. Todos de acordo? Está aprovado.
Gostaríamos de ouvir agora um grande amigo: Candido Malta, arquiteto.
O SR. CANDIDO MALTA – Eu sou Candido Malta, fui Secretário de Planejamento da Prefeitura de São Paulo, sou Professor Emérito da Universidade de São Paulo e tenho uma preocupação muito grande com os mananciais.
O que está em questão, no fundo, é a própria preservação dos mananciais. Porque essa promoção de uma grande verticalização na entrada, na boca dos mananciais vai fazer com que haja um grande impulso para que mais negócios imobiliários ali se façam, e especialmente um, final, que no meu entender é a pá de cal para acabar com os mananciais, é o novo aeroporto que se prevê bem longe, bem no fim dos mananciais, de modo que realmente os mananciais passam a não ter como serem preservados, porque a poluição difusa, que é uma poluição que não é retirada pelos esgotos, isso é muito importante que seja dito, essa poluição difusa é que fará com que os mananciais se intoxiquem, quer dizer, a água fica intoxicada de um modo definitivo e aí é a perda definitiva dos mananciais.
Portanto, não podemos entender que essa especulação imobiliária que se faz, que se promove agora, está dissociada de uma grande estratégia de perda dos mananciais. Na verdade, eu imagino, pelas informações que se tem na imprensa, que os interesses são os mesmos, são exatamente os mesmos, de modo que não podemos aceitar que essa especulação se faça, mesmo porque os dados mostrados aqui são de que não há necessidade para viabilizar uma possível administração privada, que poderia ocorrer, porque os lucros já existem. Não há por que querer acrescentar esse lucro através da especulação imobiliária, não há nenhum motivo. E mais ainda, a questão dos mananciais, que tem uma resiliência que diz que o manancial, a represa tem uma capacidade de absorção da poluição difusa. Essa absorção vai chegar ao limite e isso precisa ser medido através da lei específica tanto da Billings quanto da Guarapiranga que ainda não está sendo feita. Essa medição tem que ser introduzida porque vai permitir a previsão da perda, e essa previsão está diretamente relacionada com a ocupação urbana, que será então ampliada, acelerada, através desse empreendimento. Então, eu quero em uma frase dizer o que penso: Autódromo Interlagos para sempre! Interprédios, nunca! (Palmas)
O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Candido Malta. Para encerrarmos o Projeto 705, tem a palavra o Vereador Eduardo Suplicy.
O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Eu queria cumprimentar todos os que nós ouvimos aqui, mais de 20 representantes, tanto do Interlagos Hoje quanto das diversas pessoas que moram na zona Sul, frequentam Interlagos, conhecem muito bem, assim como representantes do Defenda São Paulo e o nosso querido arquiteto Candido Malta Campos, que eu conheço desde a adolescência e aprendi a respeitá-lo, tantas vezes trocamos ideias sobre o que deveria ser feito para melhorar a nossa Cidade que tanto amamos e que queremos que se torne cada vez melhor.
No artigo, que eu recomendo a todos que leiam, da revista *Em Sintonia*, há um artigo do Sergio Berti que expõe com brilhantismo, ele recorda o que aconteceu em 1949, quando houve uma tentativa de um movimento especulativo de destruir o que continua a ser e queremos salvar, Interlagos. Ele até menciona: "A Câmara Municipal de São Paulo através de seus Vereadores salvam o Autódromo de Interlagos da especulação imobiliária". Isso é a pura verdade, os

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Vereadores de São Paulo, reconhecendo a importância do Autódromo para nossa Cidade, se sensibilizaram e criaram uma lei evitando que seja construído em seu local um loteamento para expansão imobiliária.

Essa notícia é verdadeira, só que é de 1949. A Câmara dos Vereadores precisa novamente impedir.

Querido Presidente Toninho Paiva, Sra. Ana Beatriz Monteiro e Sr. Leonardo Amaral de Castro, representantes da Prefeitura, é legítimo que o Prefeito João Doria tenha vencido a eleição, só que ele colocou uma série de metas que não consigo enxergá-las como tendo já concluído, e diz que resolveu sair até o dia sete de abril próximo. Ontem ouvi ele falar que isso é como quando um casal se separa, mas o que eu estou entendendo é que ele então está se divorciando da cidade de São Paulo, que ele tinha se comprometido a ficar quatro anos administrando, e com intenções de fazer, seja no Governo de São Paulo, seja depois na Presidência, se é que ele conseguirá, porque acredito que dessa forma ele não vai alcançar. Mas com esse divórcio que se nota aqui, são palavras de bom senso dos moradores, daqueles que conhecem a região, e não apenas a vontade de se ter um parque em Interlagos que seja tão bom quanto o Parque Ibirapuera, o Parque do Carmo e outros, mas que possa a zona Sul ter lugar para todos passearem.

Demonstraram aqui que Interlagos é superavitário, pode ser até mais bem feito. Esse festival Lollapalooza gera uma enorme receita para Interlagos, por exemplo. Então, quero muito agradecer, fiquei ainda mais persuadido de que preciso votar contra o projeto e salvar Interlagos mais uma vez.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Fabio Riva.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, eu não ia me manifestar, mas achei importante me posicionar. Tenho conversado muito com o nobre Vereador Rodrigo Goulart e também compactuo com o pedido que ele fez do estudo para SP Urbanismo da alteração de uma alienação para uma concessão. A segunda coisa que também compartilho é a questão da permanência dos dois equipamentos: do kartódromo e do autódromo, sem nenhum tipo de alteração.

E queria só dizer ao nobre Vereador Suplicy: quando V.Exa. faz menção ao Sr. Prefeito, ao divórcio, o importante é que, em todos os projetos e todas as propostas que foram enviadas a esta Casa, alguns grupos têm se manifestado, logicamente de forma democrática, e esse é o papel da sociedade; e cada um de nós tem um papel importante de representar o público que nos trouxe aqui. Então não é uma questão de política, é uma questão de Estado, de Cidade, de interesses de grupos. Acho muito legítimo, por isso também compartilho em determinados momentos até contra o próprio governo cujo partido é o mesmo que o meu, sou do PSDB. Mas aqui é importante que todos possam ter, em primeiro lugar, respeito uns com os outros, e não jogar para a torcida, porque é fácil jogar para a torcida.

Se o Sr. Prefeito toma uma decisão e o partido assim o fez, é uma decisão dele e corre o risco da decisão que tomou. Então cada um de nós tem um papel importante. V.Exa. que me respeite, o senhor também foi eleito como Vereador e terá um desafio como Senador novamente. Quem votou no senhor também não achava que o senhor deveria ficar aqui os quatro anos?

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Foi o Sr. Prefeito que disse que era como um casamento. E, ao contrário, estão dizendo que eu preciso voltar ao Senado.

O SR. FABIO RIVA – É, então. E também tem gente que pede para o Prefeito ser Governador. Então a questão é essa. Eu acho que é importante ter esse respeito, entender o que a Cidade precisa. Como foi dito aqui, pela questão do bom senso, de voltarmos a ter credibilidade na questão política, acho que é muito importante que façamos um debate construtivo sobre aquilo que ouvimos aqui, dos engenheiros, arquitetos, urbanistas, dos amantes do esporte, de cada um de nós; e decidir o que é bom para a Cidade, não somente o que é bom para o Sr. Prefeito, mas para a Cidade.

E muitas vezes temos que tomar decisões corajosas de enfrentar alguns assuntos e debater. Esse é o nosso papel. Então, eu queria só fazer essa contribuição pertinente para que

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

possamos seguir no debate construtivo das nossas ações.
Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registro a presença do nobre Vereador Ricardo Nunes.

Tem a palavra a Sra. Ana Beatriz.

A SRA. ANA BEATRIZ – Como falei no início, estamos cumprindo mais uma etapa do processo democrático, de onde o Poder Executivo submete uma solicitação de autorização legislativa para desestatização do Complexo Interlagos. Eu só tenho a agradecer pela contribuição de todos aqui, anotei todos os pontos. Foram 25 pessoas que falaram, e há alguns pontos que eu gostaria de esclarecer.

Com relação à aplicação dos recursos, não somente do processo de desestatização de Interlagos, mas de todos os outros, a Lei 16.651/2017 criou o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, onde todos os recursos gerados pelas iniciativas de desestatização serão aplicados e destinados aos setores que são considerados prioritários pela Prefeitura: saúde, educação, habitação de interesse social, segurança, mobilidade urbana e assistência social.

Então, de nossa parte não existe nada direcionado para ninguém, nós procuramos fazer tudo com a maior transparência possível, não nos omitimos de participar das audiências, estamos abertos ao diálogo e é muito importante construirmos um diálogo. Acho que a fala do nobre Vereador Natalini foi muito importante, quando disse "Vamos manter o bom senso, foco e buscar soluções construindo parcerias entre o setor público e o setor privado, a comunidade, que é sempre diretamente impactada".

Queria reforçar também que estamos muito cientes de nossas responsabilidades, com todas essas iniciativas. O Leo tem visitado inclusive residência de moradores que estiveram na última audiência pública em Santo Amaro, sobre o projeto de intervenção urbana do Arco Jurubatuba. Então temos ciência, temos muita vontade de fazer o que é melhor para a população e estamos à disposição para quaisquer outras perguntas e comentários que os senhores tiverem posteriormente.

O SR. LEONARDO AMARAL CASTRO – Bom dia a todos. A minha participação nesta audiência se deve ao fato de que o Autódromo de Interlagos se insere num projeto de intervenção urbana que está sendo desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo.

Este projeto tem uma área de 20 milhões de m² aproximadamente, então significa que o Autódromo corresponde a menos de 5% do desafio territorial que nós temos que vencer na elaboração do projeto de intervenção urbana.

O projeto se converterá também em matéria legislativa, então deverá ser apresentado em breve à Câmara Municipal de São Paulo para que os Srs. Vereadores, juntamente com a sociedade civil, o discutam. Nós já trabalhamos o processo participativo na fase do Executivo, ainda continuamos fazendo reuniões.

Nós também recebemos o pessoal do *kart* para conversar, para entender um pouco melhor a demanda, e aí faço um esclarecimento no sentido de que os números que foram aventados até então, em termos de avaliação econômica do Autódromo, não se traduziram em realidade no nosso projeto, considerando que se trata de uma área muito próxima de mananciais, então toda proposta de intervenção nesse território tem que ser absolutamente conservadora, de modo que ainda estamos na fase de fechamento do projeto de intervenção urbana e trabalhamos o índice de aproveitamento de 0,5%, metade do menor coeficiente de aproveitamento que existe na cidade de São Paulo. Então, trabalhamos numa perspectiva muito conservadora, e as matérias que vêm ao jornal muitas vezes trazem informações que mais desinformam do que informam. O importante é que no momento de fazer essa discussão do projeto de intervenção urbana tenhamos também a manutenção dessa mobilização, para que consigamos mais no detalhe enxergar o desafios que temos pela frente.

Esse projeto, já adianto, tem dois temas centrais. O primeiro é o tema da habitação. A questão da moradia na região sul da cidade de São Paulo é gravíssima. Para ser ter uma ideia, só na área de intervenção urbana para a posse da Vila Andrade, são 17 favelas, 17 comunidades presentes. Então esse projeto tem de alcançar essas pessoas, ele tem de viabilizar a melhoria

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

das condições de moradia dessa população, que está muito vulnerável naquele território. Outro tema central que também preside a elaboração desse projeto é o tema ambiental. A linha dos mananciais é uma linha mesmo. Existe o mapeamento de todos...

O SR. ALFREDINHO – Uma dúvida aí. Você está falando do Autódromo ou da Operação Urbana? Vila Andrade, se for o caso aí, só entra com Operação Urbana.

O SR. LEONARDO AMARAL CASTRO – Estou explicando, Vereador, porque tem um artigo aqui, parágrafo 5º do art. 1º, que menciona a necessidade de elaboração de um projeto de intervenção urbana para viabilizar a alienação do Autódromo de Interlagos.

O SR. ALFREDINHO – O Autódromo vai estar casado à Operação Urbana Jurubatuba, é isso?

O SR. LEONARDO AMARAL CASTRO – Por força do que previa o Plano Diretor, o perímetro do Arco Jurubatuba abraça o Autódromo de Interlagos, de modo que são tratados no mesmo projeto.

Mas, enfim, até para não sair muito do tema da audiência, volto a informar: esse projeto será discutido mais amiúde aqui na Câmara Municipal de São Paulo a partir do próximo mês, e a nossa avaliação é que essa mobilização deve permanecer, no sentido de garantir que a destinação urbanística e o processo participativo é o que vai informar o processo decisório do Poder Político, do Poder Público, inclusive da Câmara Municipal de São Paulo, em relação ao atendimento das demandas que estão postas. Dessa maneira, agradeço a oportunidade e me coloco á disposição para continuarmos o debate, não só a questão do Autódromo, mas também, um pouco mais à frente, sobre o projeto de intervenção urbana Jurubatuba.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pela ordem o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, como não vamos ter reunião ordinária hoje, só semana que vem, e eu queria apresentar um requerimento para a realização de audiência pública na região, será prejudicado, porque hoje não podemos aprovar. Mas o senhor, enquanto presidente, já pode inclusive anunciar audiência publica na região, inclusive com datas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos equacionar a data aí, e vamos fazer. Agradecemos a presença de todos.

Declaro realizada a audiência pública do PL 705/2017.

O SR. LUIZ – Sr. Presidente, como vão se dar os encaminhamentos do que foi acolhido dentro dessa audiência pública aqui?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Toda a fala que houve está gravada e assim que procurar a assessoria da parte técnica iremos encaminhar aos que interessarem...

(NÃO IDENTIFICADO) – Quero saber o seguinte: como é que se faz um monte de operação urbana na cidade de São Paulo e a primeira coisa que o Prefeito faz foi dar desconto na compra dos Cepacs para as construtoras? *Cui bono?* A quem beneficia o crime? Isso é um assunto de 12 anos atrás, de Roma. Então, eu quero saber o seguinte: como é que se dá desconto em Cepac antes de fazer...?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Sr. Luiz, perdoe-me, mas já encerramos o PL 705. Está encerrado.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Toninho Paiva.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Reaberta a sessão. Quero informar os presentes que não haverá reunião ordinária pela continuidade da audiência sobre o projeto. Presentes os Srs. Vereadores Ricardo Nunes, Fabio Riva, Alfredinho, José Police Neto, membros desta comissão. Solicito ao Vereador Fabio Riva que faça a leitura dos projetos da 2ª audiência pública.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, antes de iniciar a leitura, há algumas informações dos presentes hoje, os Srs.: Edelcio Meggiolaro, Superintendente de Sinalização da CET; Paula Simeliovich, da Secretaria de Urbanismo; José Aécio de Souza, Superintendente de Atendimento e Comercialização de Sinalização, representando a SPTrans; Delson Silva Lapa, Gerente de Meio Ambiente da SPTrans; Ennio Passafini Jr., Gerente de Projetos e Implantação da SPTrans; Marcos Antonio Landucci, Diretor do Departamento de Transportes Públicos, representando a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana; Victor da Costa, arquiteto do Departamento de Operações do Sistema Viário.

Sr. Presidente, passemos à leitura do primeiro PL da pauta.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

- "PL 373/2009, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre as diretrizes para o programa para requalificação e revitalização urbana da Baixada do Glicério e de incentivos seletivos para essa região, nos termos que especifica, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 373/2009, do Vereador Dalton Silvano. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 373/2009.

Próximo item.

- "PL 018/2012, do Vereador Dalton Silvano, que cria o programa de requalificação urbana e funcional para o bairro da Bela Vista, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 018/2012, do Vereador Dalton Silvano. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 018/2012.

Passemos ao item nº 3.

- "PL 549/2014, do Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre a instalação de aparelhos para prática de agility recreativo nos parques e praças públicas que se especifica e dá outras providências. Vereador relator, Alfredinho."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 549/2014, do Vereador Adilson Amadeu. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 549/2014.

Passemos ao item nº 4.

- "PL 717/2015, da Vereadora Juliana Cardoso, que estabelece diretrizes para o acompanhamento do parto domiciliar no âmbito da rede municipal de saúde de São Paulo."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 717/2015, da Vereadora Juliana Cardoso. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 717/2015.

Passemos ao item nº 5.

- "PL 356/2016, dos Vereadores Antonio Donato e Adilson Amadeu, que proíbe a prestação de serviço de moto táxi no Município de São Paulo e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 356/2016, dos Vereadores Antonio Donato e Adilson Amadeu. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 356/2016.

Passemos ao item nº 6.

- "PL 590/2016, do Vereador Eliseu Gabriel, que autoriza o Executivo Municipal a declarar de utilidade pública para fins de desapropriação, as quadras F782, F783, F785, F786, F787 e F789 do Setor 079, situado na Subprefeitura da Lapa, e dá outras providências. Vereador relator, Camilo Cristófaro."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 590/2016, de autoria do Vereador Eliseu Gabriel. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 590/2016.

Próximo projeto.

- "PL 593/2016, Vereador Eliseu Gabriel. Autoriza o Poder Executivo Municipal a declarar de utilidade pública para fins de desapropriação a quadra F132 do Setor 170, entre a Avenida Hebe Camargo e Rua Italegre, e dá outras providências. Relator, Vereador Camilo Cristófaro."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 593/2016, de autoria do Vereador Eliseu Gabriel. Não há inscritos. Processo de votação. Declaro realizada a audiência pública do PL 593/2016.

Próximo projeto da pauta.

- "PL 010/2017, autoria, Vereador Mario Covas Neto e Janaína Lima. Dispõe sobre a aplicação

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

de penalidade de advertência por escrito nos casos de não reincidência nos últimos doze meses da infração de inobservância do rodízio, alterando o Art. 3º da Lei 12.490/1997."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 010/2017, dos autores Mario Covas Neto e Janaína Lima.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Ricardo Nunes.

O SR. RICARDO NUNES – Sr. Presidente, o PL 10/2017, de autoria dos Vereadores Mario Covas e Janaína Lima, é de suma importância. Queria só deixar consignada a importância da tramitação desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registrado seu comentário.

PL 010/2017, dos Vereadores Mario Covas e Janaína Lima. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação. Declaro realizada a audiência pública do PL 010/2017.

Próximo projeto.

- "PL 092/2017, autoria, Vereador Ricardo Teixeira e Vereador Zé Turin. Dispõe sobre a obrigatoriedade de os postos de vendas de pneus receberem pneus usados inservíveis para serem retirados pelos respectivos fabricantes."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 092/2017, de autoria do Vereador Ricardo Teixeira e do Vereador Zé Turin. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 092/2017.

Próximo projeto da pauta.

- "PL 237/2017, de autoria do Vereador Claudinho de Souza. Altera a Seção 13.3.2 do Anexo 1 da Lei 11.228, de 25 de julho de 1992, relativa às dimensões de vagas de estacionamentos, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 237/2017, do Vereador Claudinho de Souza. Não há inscritos para discutir. Processo de votação. Os vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 237/2017.

- "PL 389/2017, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu. Dispõe sobre a cobrança do IPTU, Imposto Predial e Territorial Urbano de imóveis públicos ocupados por empresa privada ou de economia mista que exerçam atividade econômica com fins lucrativos, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 389/2017, da Vereadora Sandra Tadeu.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO - Eu quero só entender. O que eu estou vendo aqui é como é que a Prefeitura vai cobrar imposto territorial de um imóvel que é dela mesmo. Nunca vi a Prefeitura cobrar imposto territorial de imóvel dela. Eu precisava... É uma audiência pública, claro, mas precisava ter mais esclarecimentos do PL porque, pelo jeito aqui, é a Prefeitura cobrar imposto de um imóvel que já é dela. Isso eu nunca vi.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Alfredinho, tem aqui pedido para usar a palavra do Sr. Marcos Rogério Oliveira; representa a Secretaria da Fazenda Municipal. Quem é?

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Eu.

Bom dia a todos os presentes. Membros da Mesa, nossas cordiais saudações.

O questionamento feito pelo Vereador Alfredinho é que há um recurso extraordinário, 590 015 e 601 720, de repercussão geral, que determinou a tributação sobre o IPTU em relação a imóveis públicos quando ocupados por empresas privadas ou sociedades de economia mista. Então o projeto está abrangendo esse campo de incidência.

O SR. ALFREDINHO – Entendi. Então o imposto vai ser cobrado da empresa e não do imóvel.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Da empresa e não da Prefeitura, é claro, senão haveria uma confusão, o sujeito passivo igual ao sujeito ativo.

O SR. ALFREDINHO – Está entendido.

O SR. RICARDO NUNES – E se for empresa com fins lucrativos.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Apenas para esclarecer.

O SR. ALFREDINHO – Entendi. A empresa vai pagar, é cobrado da empresa, porque o

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

imóvel... Geralmente, quando se cobra o IPTU, cobra o imóvel, o dono, o proprietário do terreno.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Mas ele é o possuidor, nesse caso ele seria o possuidor.

Eu estou apenas esclarecendo, mas não estou defendendo o projeto de lei. Ela é que vai fazer a defesa do projeto de lei.

É tributado na qualidade de possuidor.

O SR. ALFREDINHO – Já entendi, já está entendido.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Você é funcionário municipal?

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Eu sou da Secretaria da Fazenda.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Então você representa o governo.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Pois é, mas eu vou esclarecer as questões pelas quais nós nos opomos ao presente projeto.

É o seguinte: o substitutivo atribuiu a natureza do PL de lei interpretativa, para que assim pudessem retroagir os efeitos, ou seja, a cobrança do IPTU pudesse ser retroativa nos últimos cinco anos. Mas o que acontece? Na verdade os imóveis em que se verificam essas situações, em sua totalidade, já são lançados pelo IPTU e já são cobrados.

E nós entendemos o seguinte: uma lei não se torna interpretativa por se autoproclamar interpretativa, porque nem a doutrina tributária é unânime no conceito lei interpretativa que o CTN não definiu. E aí o que acontece? A doutrina é unânime com relação a lei interpretativa sob um aspecto. A questão é a existência de uma dúvida: se nós temos os lançamentos feitos dos imóveis em sua totalidade e não havendo questionamento judicial, nós entendemos que não há espaço para uma lei interpretativa, porque isso poderia trazer questionamentos judiciais. Os contribuintes que já pagam IPTU poderiam questionar a natureza interpretativa da lei, ou seja, ela não é uma lei interpretativa, então eu vou entrar com uma ação de repetição de indébito para receber aquilo que eu já paguei nos últimos cinco anos. E isso ainda movimentaria a administração tributária de uma forma desnecessária, porque os tributos já estão sendo lançados.

Este é o posicionamento da Secretaria da Fazenda, que vem ao final requerer o não seguimento do PL em tela.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Marcos.

Satisfeito, Vereador Alfredinho?

- Fala fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Angelina Seixas.

A SRA. ANGELINA SEIXAS – Bom dia a todos. Sou assessora da Vereadora Sandra Tadeu, que é a proponente desse projeto.

A natureza do projeto é cobrar IPTU das áreas parcialmente ocupadas, geralmente por empresas privadas que auferem lucro em prédios públicos. Para citar um exemplo, vou falar dos bancos, das agências bancárias, empresas privadas que têm lucro. No Tribunal de Justiça, por exemplo, tem um andar inteiro em que funciona uma lanchonete. Então existem vários prédios que, por uma questão de comodidade, permitem a instalação de algumas empresas públicas que geram lucro para a própria empresa e não pagam IPTU; essa pessoa, como locatária, como comodatária, não paga IPTU. Então a ideia do projeto é permitir que a Prefeitura lance o IPTU na área parcialmente utilizada e cobre como qualquer outra empresa num imóvel locado na cidade de São Paulo. Essa é a ideia do projeto. A gente gostaria que fosse aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 389/2017, da Vereadora Sandra Tadeu. Não há mais inscritos para discutir. Processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 389/2017.

Próximo projeto da pauta.

- "PL 551/2017, de autoria do Vereador Rodrigo Goulart. Declara de utilidade pública para fins de desapropriação o imóvel que especifica, e dá outras providências."

O SR. SECRETÁRIO (Fábio Riva) – Eu vou ler aqui os comentários.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

"A proposta declara de utilidade pública uma área de 153.733 m² situada na R. Tabaré, 551, quadra 103, setor fiscal 121, cadastrada no Município como Contribuinte 1211030100-6, Distrito de Campo Grande, Prefeitura Regional de Santo Amaro, que consta pertencer a Tiner Empreendimentos e Participações LTDA, para implantação de um parque público."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Muito rápido, só uns breves comentários. Eu fui procurar informação dessa área, hoje uma Zepam, e lembro da época em que ainda era a Telefunken naquele local, e também tomei conhecimento, bem antes, de que já havia um PL do Vereador Ricardo Nunes. O que eu fiquei sabendo: a área é contaminada. Não tenho nada contra a criação do parque lá, acho que até pelo zoneamento, Zepam, só dá para ser um parque mesmo.

No entanto ela tem uma dívida de um milhão de reais de IPTU e também está contaminada, então isso geraria um prejuízo para a Prefeitura desapropriar essa área, desde que o proprietário não se responsabilizasse pela descontaminação, porque só pode ser parque se descontaminar. Acho que a Prefeitura, se for para desapropriar, tem que obrigar o proprietário a descontaminar a área e também acertar a dívida de IPTU, que passa de um milhão.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação do PL 551/2017, do Vereador Rodrigo Goulart. Declaro realizada a audiência pública do PL 551/2017.

Próximo item da pauta.

- "PL 574/2017, de autoria do Vereador Conte Lopes. Dispõe sobre a criação da farmácia veterinária popular, intitulada Farmácia Pet, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 574/2017, autor, Conte Lopes. Não há inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 574/2017.

Próximo item da pauta.

- "PL 608/2017, Vereador Claudinho de Souza. Dispõe sobre a criação do Parque Municipal Pedreiras de Brasilândia, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 608/2017, do Vereador Claudinho de Souza. Não há inscritos. Processo de votação. Declaro realizada a audiência pública do PL 608/2017.

Próximo item da pauta.

O SR. SECRETÁRIO (Fábio Riva) – Item 15. Esse item já foi objeto... Vai ser... Esse é o item do Parque do Bexiga, Sr. Presidente. Esse PL, de forma específica, ficou remarcada uma nova audiência pública para o dia 28 de março, 11h, na Sala Tiradentes. É a informação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pela ordem, Vereador Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, na oportunidade dessa importante audiência do dia 28 era importante chamar o setor de licenciamento e aprovação de empreendimentos do Município, porque há uma dúvida hoje se o empreendedor já tem autorização para início de edificações no território. Se estamos discutindo aqui a constituição de um parque, num esforço legislativo importante, e se a Prefeitura já ofereceu condições materiais para início de uma obra, de alguma forma a gente tem que trazer para dentro deste debate a autoridade executiva que já ofereceu essa autorização formal. Caso contrário, a audiência pública que vamos realizar na semana que vem é, como diz a gíria popular, para inglês ver. A gente faz uma audiência pública, brigando pelo parque, mas o Executivo já autorizou a construção dos edifícios e a gente está enganando a sociedade. Portanto, é fundamental que na semana que vem, na audiência pública, a gente tenha a oferta por parte do Executivo de em que estágio está a aprovação dos empreendimentos que ali o empreendedor pretende realizar. Caso contrário, fica difícil à Comissão promover um debate, não contando à sociedade a realidade do terreno. É fundamental que a gente traga isso, inclusive trazendo as aprovações que já foram feitas pelo Conpresp, as alterações que já foram feitas pelo Condephaat, pelo Iphan. Por que senão ficam os sete Vereadores aqui da Comissão de Política Urbana contando uma história que não é verdade para a sociedade. Quero aqui solicitar que a gente faça chegar ao Iphan, ao Condephaat, ao Conpresp, à Secretaria de Licenciamento, porque aí a gente tem a

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

garantia de estes que autorizam o empreendimento dialogarem com aqueles que querem o parque.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Parabéns, V.Exa. então comunica.

Próximo projeto da pauta.

- "PL 830/2017, de autoria do Vereador Eduardo Tuma. Dispõe sobre regras para smart cities (cidades inteligentes) e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 830/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 830/2017.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Só para saber, se a cidade não for inteligente, ela vai ser toda burra? Na próxima a gente chama o Vereador Professor Eduardo para explicar para a gente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos deixar isso sinalizado na ata, viu.

Damos por realizada a audiência pública do PL 830/2017, só com o levantamento de uma questão: o Vereador Police Neto, que vai trazer o nobre Vereador Eduardo Tuma para explicar aqui aos membros dessa comissão se a cidade é inteligente ou se ela é burra.

Próximo item.

O SR. SECRETÁRIO (Fabio Riva) – O próximo item é o PL 705/2017, já foi realizada a audiência pública, Sr. Presidente, mas como estava na pauta devo mencioná-lo aqui. Passo à leitura do item seguinte.

- "PL 004/2015, de autoria dos Vereadores Goulart e José Police Neto. ALTERA O CÓDIGO DE OBRAS, LEI Nº 11.228, DE 25 DE JUNHO 1992, ACRESCENTANDO ITEM 14.3 AO SEU ANEXO I, PARA DISPOR SOBRE ADOÇÃO OBRIGATÓRIA DE PISO ANTIDERRAPANTE EM INSTALAÇÕES SANITÁRIAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Informo para registro que esses projetos agora são em primeira audiência pública. Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 004/2015.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Na realidade parte considerável do projeto foi absorvido no debate da revisão do Código de Obras no ano anterior ao passado, quando a Câmara Municipal teve a oportunidade de se debruçar sobre a matéria. O projeto originariamente foi apresentado pelo Vereador Goulart e, com a eleição do Vereador Goulart para Deputado Federal, eu assumi a coautoria para continuar tramitando na Casa. Essa oportunidade permitiu que parcialmente fosse acolhido na revisão do Código de Obras, aprovado nesta Casa no final do primeiro semestre de 2017, sancionado pelo Prefeito, mas que ficou durante quase um ano suspensa a sua vigência. O projeto era muito simples, apresentou regras da ABNT para o modelo de piso implantado em banheiros para garantir piso aderente. Na realidade é bastante simples, parte dele já foi recepcionado pelo Código de Obras, parte não. Vamos oferecer inclusive textos substitutivos a essa matéria.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 004/2015. Declaro realizada a audiência pública.

- "PL 244/2016, de autoria do Vereador David Soares. Dispõe sobre a instalação de tela mosqueteira nos locais que especifica, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 244/2016. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 244/2016.

- "PL 314/2016, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu. ALTERA O ARTIGO 148 DA LEI Nº 16402, DE 22 DE MARÇO DE 2016, QUE DISCIPLINA O PARCELAMENTO, O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DE ACORDO COM A LEI Nº

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

16.050, DE 31 DE JULHO DE 2014 - PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (PDE), PARA FIXAR NOVOS VALORES PARA AS MULTAS POR INFRAÇÃO AOS PARÂMETROS DE INCOMODIDADE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 314/2016. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 314/2016.

Próximo item.

- "PL 322/16, de autoria do Vereadores Nelo Rodolfo, George Hato e Ricardo Nunes. DISPÕE SOBRE OS SERVIÇOS DE PODA, CORTE E REMOÇÃO DE ÁRVORES NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. RICARDO NUNES – Eu queria começar falando que o projeto foi protocolado em 21/06/2016 e somente em 06/09/2017 teve o parecer favorável na CCJ. Encontra-se nessa comissão desde então e agora foi designado o Vereador Fernando Holiday para relator, mas, como ele saiu da comissão, já faria o apelo a V.Exa. para redesignar o relator.

O projeto é de suma importância porque ele trata de um assunto...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – V.Exa. pede para designar o próximo...

O SR. RICARDO NUNES – O Holiday a partir de hoje está em Finanças.

Gostaria de saber se tem algum representante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente para poder se posicionar e, segundo, é um projeto de extrema importância para a Cidade, porque a gente vê inúmeros casos de árvores que caem e causam acidentes graves e os munícipes solicitam às prefeituras regionais para fazer a análise e demora anos e não é feita. A ineficiência do Estado não pode deixar com que o munícipe seja prejudicado.

É feita uma solicitação que, em 60 dias, se a Prefeitura não se posicionar, dá-se mais um prazo de 60 dias; em a Prefeitura não se posicionando, aí sim, o particular contrataria um engenheiro, credenciado pelo CREA, para fazer um laudo e ele arcaria com os custos da poda e remoção. Ou seja, não tira o poder da Prefeitura, deixa desguarnecida a questão ambiental, mas traz uma agilidade para a Cidade de uma ineficiência que infelizmente hoje a gente observa em São Paulo. Se existe algum representante da Secretaria de Verde e Meio Ambiente, gostaria que se posicionasse.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O Vereador Fernando Holiday não participa mais da Comissão. Vamos designar como relator o Vereador Alfredinho, do PL 322/2016.

O SR. RICARDO NUNES – Sr. Presidente, eu queria que se deixasse nas Notas Taquigráficas se existe algum representante do Meio Ambiente para que falasse sobre o projeto. V.Exa. pode perguntar se há algum representante?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pergunto aos presentes se há alguém relacionado à Secretaria do Verde e Meio Ambiente? Já foram todos embora.

O SR. RICARDO NUNES – A Secretaria de Verde e Meio Ambiente não está presente para discutir o projeto. O.k., muito obrigado.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – O Secretário precisa trabalhar mais, o do Verde.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Próximo projeto da pauta.

- "PL 188/2017, de autoria do Vereador Rodrigo Goulart. DISPÕE SOBRE MEDIDAS MITIGADORAS A SEREM ADOTADAS PELAS EDIFICAÇÕES NO ESTADO DE SÃO PAULO NO TOCANTE À ÁREA DE SEGURANÇA E PREVENÇÃO CONTRA INCÊNDIOS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 188/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 188/2017.

- "PL 197/2017, de autoria do Vereador Rodrigo Goulart. DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO PARQUE LINEAR JURUBATUBA, INTEGRADO A CICLOVIA E EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS, NO DISTRITO DE CAMPO GRANDE, SUBPREFEITURA DE SANTO AMARO,

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 197/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 197/2017.

- "PL 321/2017, de autoria do Vereador Gilberto Nascimento. ALTERA A LEI Nº 16.402, DE 22 DE MARÇO DE 2016, QUE DISCIPLINA O PARCELAMENTO, O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DE ACORDO COM A LEI Nº 16.050, DE 31 DE JULHO DE 2014 - PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (PDE), A FIM DE GARANTIR DIREITO DE DEFESA AO ACUSADO DE INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 321/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 321/2017.

- "PL 346/2017, de autoria do Vereador Camilo Cristófaro. ACRESCENTA O ITEM 8.9 AO CAPÍTULO 8 - DO ESTACIONAMENTO, DO ANEXO I DA LEI Nº 16.642, DE 09 DE MAIO DE 2017, O CÓDIGO DE OBRAS E EDIFICAÇÕES, DE MODO A ESTABELECER A OBRIGATORIEDADE DE INSTALAÇÃO DE TOMADAS DE ENERGIA ELÉTRICA NAS VAGAS DE VEÍCULOS NAS GARAGENS DE CONDOMÍNIOS CONSTRUÍDOS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, COM MEDIÇÃO INDEPENDENTE DE CONSUMO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Camilo Cristófaro.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Agradeço, Presidente. Esse projeto de minha autoria, o nosso Vereador Fabio Riva deixou bem claro, todas as vagas de garagem terão um relógio independente. Ao carregar o veículo elétrico, a motocicleta elétrica, ou seja, que é o futuro, pagará a conta individualmente, ou seja, não recairá sobre o condomínio. Isso é um assunto.

Eu poderia fazer um comentário sobre Interlagos, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Perfeitamente.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Há um vídeo que o Prefeito Doria fez para este Vereador e que garantiu que dentro do kartódromo seria imexível. Acho que o Prefeito faltou com a verdade, porque, pelo que eu estou vendo e ouvindo, lá serão construídos edifícios, conjuntos residenciais, ou comerciais, cabe a quem assumir a administração do autódromo.

Então eu gostaria de deixar claro que nós vamos observar isso com mais clareza, para saber se o kartódromo, que simplesmente deu a chance de ter Chico Landi, Nelson Piquet, Emerson Fittipaldi, Ayrton Senna, meu próprio tio Camilo Cristófaro, que foram descobertos nesse autódromo, Rubens Barrichello, em homenagem ao Vereador do PMDB, nosso querido. Voltando ao assunto, então queria saber exatamente se dentro desse espaço do kartódromo ele será mantido, como disse o Prefeito num vídeo para este, ou se mais uma promessa será descumprida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Camilo Cristófaro, no momento não há resposta para a pergunta de V.Exa. Vamos nos aprofundar, porque é um tema polêmico e esperamos que eles mantenham o que foi falado.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Fabio Riva, há um requerimento sobre a mesa, peço que faça a leitura do mesmo.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, não há mais nenhum item a ser discutido nesta audiência pública, até porque aqui é uma audiência pública, não é uma reunião ordinária. Então já informei o Vereador Camilo Cristófaro sobre o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – V.Exa. não quer mais... Já encerramos a Comissão de Inquérito.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Encerrado, Sr. Presidente. E satisfeito com o comando de V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos a presença de todos e damos por encerrada a audiência pública.

Pela ordem, Vereador Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, sei que hoje, em virtude de não realizarmos a nossa reunião ordinária, deixamos temas que nela estavam lançados para a próxima reunião, quarta-feira da semana que vem.

Mas temos aqui um representante de um Fórum estabelecido na região central, que vem discutindo tanto a abordagem como soluções para problemas na Cracolândia. E não queria perder a oportunidade, porque temos quórum de Vereadores e a presença dessa representação, para que pudesse pelo menos trazer as informações do ofício encaminhado por esse Fórum a esta Casa, garantindo que com a presença dele aqui, com a nossa presença, a vinda dele aqui não foi perdida.

Na realidade é um esforço só de garantir o uso da palavra, mesmo sabendo ele que só vamos poder fazer a deliberação na semana que vem, até porque nem ingressamos na reunião ordinária da nossa Comissão. Mas para que não perdesse viagem e de fato pudesse trazer informações importantes, um trabalho de quase um ano que esse Fórum vem desenvolvendo na região Central.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradeço a interferência de V.Exa. Já estive conversando com ele. É um assunto polêmico e desperta a atenção de todos os que vivem nesta cidade. Ainda no sábado estive no bairro do Bom Retiro com o povo que hoje habita lá, tem comércio, residência, os coreanos, e eles se manifestaram e ficaram preocupados com o crescimento da Cracolândia no bairro do Bom Retiro.

Então peço ao Aloísio para fazer sua manifestação.

O SR. ALOÍSIO - Muito obrigado aos Vereadores, me chamo Aloísio, sou pesquisador do LabCidade, que é um núcleo de pesquisa da FAU-USP, trabalha com urbanismo, mas há um ano vem desenvolvendo um trabalho interdisciplinar no território, envolvendo as questões de Saúde, Assistência Social, Urbanismo, Cultura, pensando esse espaço, território, como eixo central.

E junto com moradores, trabalhadores do território, conseguimos construir uma proposta alternativa para esse espaço, que vai totalmente ao contrário das políticas que foram empregadas desde 2005, pelo menos, que pensam que com o sufocamento do fluxo, com ações militarizadas, vai se resolver esse problema. Vemos que, no recorte histórico, o problema só se agravou.

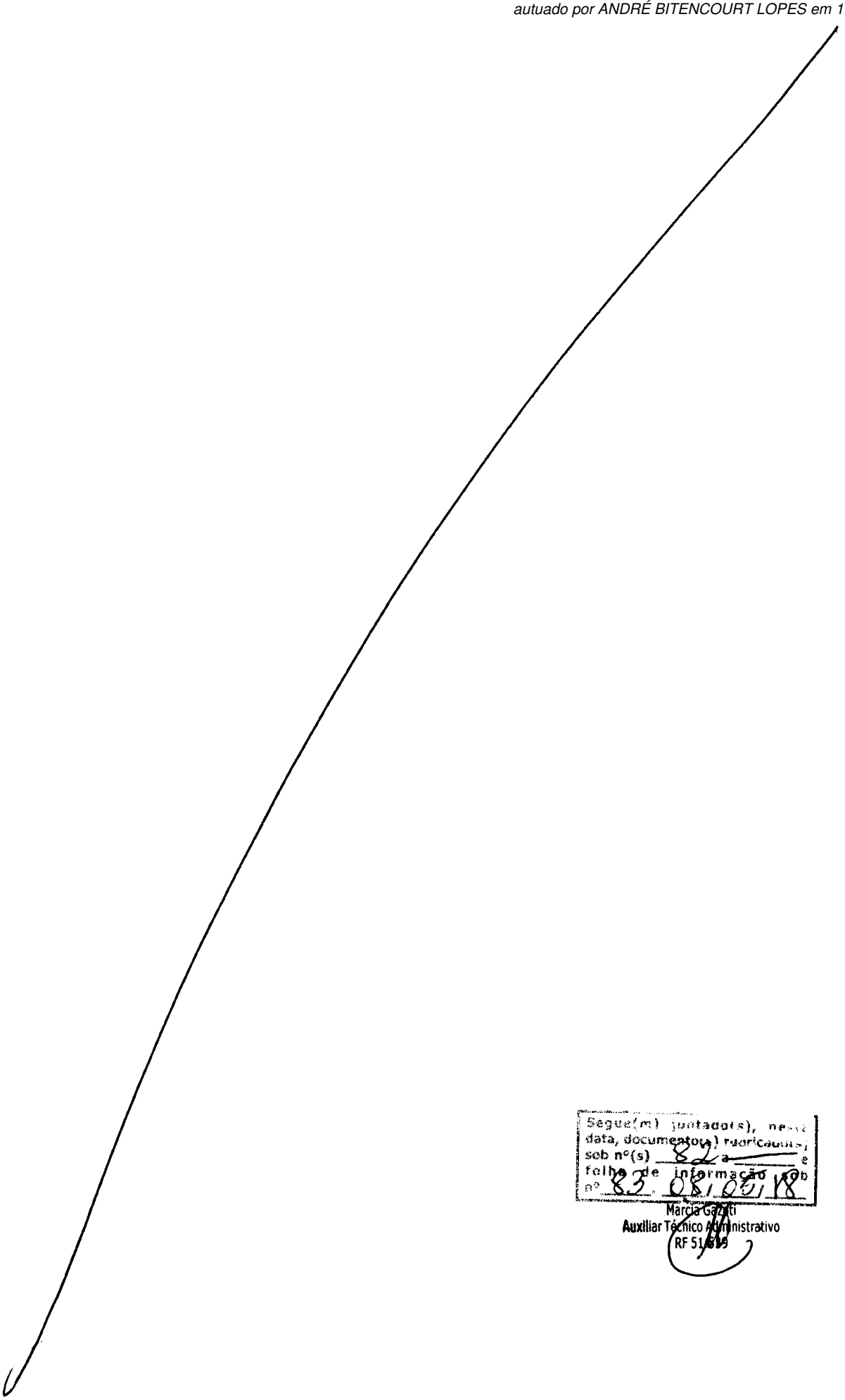
Então a ideia que temos aqui é desenvolver um projeto de habitação, redução de danos, Saúde e Assistência Social, utilizando os vazios que já existem no território sem precisar demolir, expulsar essas pessoas. Sem precisar fazer com que esse tecido social se fragilize ainda mais.

Temos um projeto extremamente democrático que gostaríamos de apresentar. E a ideia de pleitear minimamente uma Comissão de Estudos dentro da Comissão de Política Urbana para aprofundar esse assunto que é tão delicado e do interesse de toda a Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado.

Nada mais a tratar, damos por encerrados os trabalhos.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.



Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) numerado(s) sob nº(s) 82 a 82 e folha de informação sob nº 83. 08/05/18

Marcia Gazzoti
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 51[illegible]

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

Folha nº 232 do Orc. nº 237 de 2017
Marcia Gazoti RF

- "PL 237/2017, do Vereador CLAUDINHO DE SOUZA (PSDB). Altera a seção 13.3.2 do anexo I da lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, relativa a dimensões de vagas de estacionamento, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara".

O SR. PRESIDENTE (Celso Jatene - PR) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 237/17, na forma do Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

(...)

O SR. PRESIDENTE (Celso Jatene - PR) – Registrem-se os votos contrários dos nobres Vereadores André Santos, Rute Costa e Rinaldi Digilio. Está aprovado. Vai à sanção.

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.

autuado por ANDRÉ BITENCOURT LOPES em 17/05/2018 19:32:17.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 3

do processo nº 01 - 237/2017

07/05/2018 (a) .....
Márcia Gazoti
51539

À SGP - 23

Sr. Supervisor,

O presente projeto de lei foi **APROVADO EM SEGUNDA DISCUSSÃO E VOTAÇÃO NA FORMA DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA** na 123ª Sessão Extraordinária da 17ª Legislatura em 03 de maio de 2018.

Encaminho os presentes autos para a sanção da respectiva Lei.

07/05/2018

Carlos Eduardo de Araújo
Secretário de Apoio Legislativo
SGP.2

Matéria PL 237/2017. Documento digitalizado e autenticado por ANDRE BITENCOURT LOPES. Sua validade pode ser conferida em https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?pID=172643.