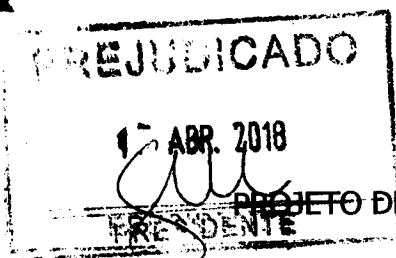




CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Jair Tatto

Folha nº 01 do processo
Nº 01-267
Adelina Oliveira de Almeida
RE 100 400



PROJETO DE LEI Nº 01 - PL
01-00267/2013

"Dispões sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings".

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criada e implantada a Travessia Pedreira - Grajaú, através do sistema de balsa as margens da Represa Billings.

Art. 2º É um sistema de embarcações do tipo balsa que faz o transporte de pessoas e veículos entre os distritos de Pedreira (Subprefeitura Cidade Ademar) e Grajaú (Subprefeitura Capela do Socorro), na cidade de São Paulo.

Parágrafo único: O trajeto será feito por embarcações com capacidade para veículos de passeio e transporte coletivo.

Art. 3º Terão prioridades no acesso a embarcação os ônibus, lotações, ambulâncias, corpo de bombeiros, polícia civil, militar e guarda civil metropolitana.

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

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

Às Comissões competentes.

Sala das Sessões, 25 de abril de 2013.

JAIR TATTO

Vereador

30 ABR 2013

segus(m) juntado(s), nesta data
documentos (nºs) sob
nº 2 e lista de informação
sob nº 3. 2. 15. 1. 3.
Ass: 
Adelina Cicone.
Assistente Parlamentar
Registro 100 406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Jair Tatto

fls. 2

Folha nº	02	de	02
Nº	02-267		13
Adelina Cícero - Vereadora Parlamentar			
R\$ 100.000			

Justificativa:

A proposta para a criação e implantação da Travessia do distrito de Pedreira, localizado na Subprefeitura de Cidade Ademar, para o distrito do Grajaú, na Subprefeitura de Capela do Socorro, é necessária, pois são aproximadamente 30 km entre as duas regiões que se percorridos em horário de "pico" podem chegar até 120 minutos. Levando em consideração que o trânsito congestionado implica em prejuízos à saúde, financeiros e ambiental.

A travessia por balsa se mostrou a forma mais apropriada de ligação entre a região de Pedreira e Grajaú. Além disso, o trajeto terrestre, pela Estrada do Alvarenga, Av. Nossa Senhora do Sabará, Av. Miguel Yunes, Ponte Vitorino Goulart, Av. Matias Beck, Av. Lourenço Cabreira, Av. Dona Belmira Marin e Estrada do Cocaia é de 20,0 km e dura aproximadamente 60 minutos.

Essa travessia por balsa é uma alternativa de transporte público seguro e rápido, com fluxo constante e regular, conforme temos como exemplo a região da Ilha do Bororé, no distrito do Grajaú.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 - 267 de 20 13 01.05.13 (a) Adelina Cione

Adelina Cione
Assistente Parlamentar
Registro 100406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 30 ABR 2013
<i>Constituição, Justiça e Legislação; Política, Turismo, Meio Ambiente, Atividade Econômica, Cultura, Lazer e Esportes; Educação e Trabalho.</i>
PRESIDENTE

JOSÉ AMÉRICO

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

Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22

PROJ.	03105/13	14
SETOR	14	
DATA	09.05.13	141840

04

fls. 4

01-0267 2013
M² yes



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0267/13

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

- Lei Federal nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, e dá outras providências;
- Decreto Federal nº 2.596, de 18 de maio de 1998, que regulamenta a Lei Federal nº 9.537/97;
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (especialmente art. 6º - transportes)
- Lei Municipal nº 15.094, de 4 de janeiro de 2010, que institui a criação da rota ciclo turística na região entre o Grajaú e a Ilha do Bororé, no Município de São Paulo;
- PL 0779/2003, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre a criação dos condomínios de barreira ecológica nas áreas confrontantes da represa Guarapiranga com o Parque Ecológico;
- PR 0008/2007 do Vereador Goulart, que dispõe sobre a Frente Parlamentar em Defesa das Represas Guarapiranga e Billings;
- PL 0054/2013, do Vereador Ricardo Nunes, que dispõe sobre a criação e implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo;
- PL 0136/2013, do Vereador Jair Tatto, que dispõe, sobre a criação e implantação da Travessia M'Boi Mirim para Capela do Socorro, através do sistema de balsa, às margens da Represa do Guarapiranga.

Cópia(s) do(s) texto(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, 09 de maio de 2013.

CSC

Christianá Samara Chebib
Procuradora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

M. F. Giacaglia

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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

045
0.1-0267-2013
MEYER

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

Regulamento

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

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

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1º O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

- II - não sair do porto;
- III - sair das águas jurisdicionais;
- IV - arribar em porto nacional.

08
01-0267 2013
M. J. J.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II Do Pessoal

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

- I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;
- II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;
- III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;
- IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

- I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;
- II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;
- III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - apreensão do certificado de habilitação;
- II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloadada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante a autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

- I - multa;
- II - suspensão do certificado de habilitação;
- III - cancelamento do certificado de habilitação;
- IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

- I - reincidência;
- II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;
- III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;
- IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

- I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

12
61-626-2013
m. y. g.

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A arguição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Mauro Cesar Rodrigues Pereira

Eliseu Padilha

Raimundo Brito

Gustavo Krause

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.12.1997



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

13
CJ-0267 2013
Mey

DECRETO Nº 2.596, DE 18 DE MAIO DE 1998.

Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

O PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL, no exercício do cargo de **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 40, da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado na forma do Anexo a este Decreto o Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional.

Art. 2º O Regulamento de que trata este Decreto entra em vigor em 9 de junho de 1998.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogados a partir de 9 de junho de 1998, os Decretos nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, nº 87.891, de 3 de dezembro de 1982, nº 97.026, de 1º de novembro de 1988, nº 511, de 27 de abril de 1992, e nº 2.117, de 9 de janeiro de 1997.

Brasília, 18 de maio de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

ANTONIO CARLOS MAGALHÃES
Mauro César Rodrigues Pereira
Eliseu Padilha
Raimundo Brito
Gustavo Krause

Este texto não substitui o publicado no DOU de 19.5.1998

REGULAMENTO DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO NACIONAL

CAPÍTULO I
DO PESSOAL

Art. 1º Os aquaviários constituem os seguintes grupos:

I - 1º Grupo - Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para navegação em mar aberto, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

II - 2º Grupo - Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio fluvial;

III - 3º Grupo - Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcação de pesca;

IV - 4º Grupo - Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo às atividades subaquáticas;

V - 5º Grupo - Práticos: aquaviários não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;

VI - 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.

Parágrafo único. Os grupos de aquaviários são constituídos pelas categorias constantes do Anexo I a este Regulamento.

Art. 2º Os Amadores constituem um único grupo com as categorias constantes do item II do Anexo I a este Regulamento.

CAPÍTULO II DA NAVEGAÇÃO E EMBARCAÇÕES

14
01-0067 2013
m. j. s.

Art. 3º A navegação, para efeito deste Regulamento, é classificada como:

I - mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de:

a) longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

b) cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

c) apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos

II - Interior: a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas.

Parágrafo único. A navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias é classificada como de apoio portuário.

Art. 4º Caberá à autoridade marítima estabelecer os requisitos para homologação de Estações de Manutenção de Equipamentos de Salvatagem.

Art. 5º A autoridade marítima poderá delegar competência para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do Governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental.

CAPÍTULO III DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

~~Art. 6º A Aplicação do previsto no inciso II do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, observará o seguinte:~~

~~I - o serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia;~~

~~II - a remuneração do serviço de praticagem abrange o conjunto dos elementos apresentados no inciso I, devendo o preço ser livremente negociado entre as partes interessadas, seja pelo conjunto dos elementos ou para cada elemento separadamente;~~

~~III - nos casos excepcionais em que não haja acordo, a autoridade marítima determinará a fixação do preço, garantida a obrigatoriedade da prestação do serviço.~~

Art. 6º O serviço de praticagem é constituído de prático, lancha de prático e atalaia. (Redação dada pelo Decreto nº 7.860, de 2012)

CAPÍTULO IV DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES.

SEÇÃO I

Das Disposições Gerais

Art. 7º Constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito deste Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima e de ato ou resolução internacional ratificado pelo Brasil, sendo o infrator sujeito às penalidades indicadas em cada artigo.

§ 1º É da competência do representante da autoridade marítima a prerrogativa de estabelecer o valor da multa e o período de suspensão do Certificado de Habilitação, respeitados os limites estipulados neste Regulamento.

§ 2º As infrações, para efeito de multa, estão classificadas em grupo, sendo seus valores estabelecidos pelo Anexo II a este Regulamento.

§ 3º Para efeito deste Regulamento o autor material da infração poderá ser:

- I - o tripulante;
- II - o proprietário, armador ou preposto da embarcação;
- III - a pessoa física ou jurídica que construir ou alterar as características da embarcação;
- IV - o construtor ou proprietário de obra sob, sobre ou às margens das águas;
- VI - o prático;
- VII - o agente de manobra e docagem.

15
CJ-0267-2013
mf jose

Art. 8º A penalidade de suspensão do Certificado de habilitação para as infrações previstas neste capítulo, somente poderá ser aplicada ao aquaviário ou amador embarcados e ao prático.

Art. 9º A infração e seu autor material serão constatados:

- I - no momento em que for praticada a infração;
- II - mediante apuração;
- III - por inquérito administrativo.

Art. 10. A reincidência, para efeito de gradação das penalidades deste Regulamento, é a repetição da prática da mesma infração em um período igual ou inferior a doze meses.

Parágrafo único. A reincidência implicará, em caso de pena de multa ou suspensão do Certificado de Habilitação, se o próprio artigo que a impuser não estabelecer outro procedimento, na multiplicação da penalidade por dois, três e assim sucessivamente, conforme as repetições na prática da infração.

SEÇÃO II

Das Infrações Imputáveis aos Autores Materiais e das Penalidades

Art. 11. Conduzir embarcação ou contratar tripulantes sem habilitação para operá-la:

Penalidade: multa do Grupo E.

Art. 12. Infrações relativas à documentação de habilitação ou ao controle de saúde:

- I - não possuir a documentação relativa à habilitação ou ao controle de saúde:

Penalidade: multa do grupo D;

- II - não portar a documentação relativa à habilitação ou ao controle de saúde:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - portar a documentação relativa à habilitação ou ao controle de saúde desatualizada:

Penalidade: multa do grupo A, multiplicada pelo número de faltas, ou suspensão do Certificado de habilitação até doze meses.

Art. 14 infrações relativas ao Rol de Equipagem ou Rol Portuário:

I - não possuir Rol de Equipagem ou rol Portuário;

Penalidade: multa do grupo D;

II - possuir Rol de Equipagem ou Rol Portuário em desacordo com o Cartão de Tripulação de Segurança:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias

III - não portar Rol de Equipagem ou Rol Portuário:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

Art. 15. Infrações relativas à dotação de itens e equipagem de bordo:

I - apresentar-se sem a dotação regulamentar:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias;

II - apresentar com a dotação incompleta:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias ;

III - apresentar-se com item ou equipamento da dotação inoperante, em mau estado ou com prazo de validade vencido:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias.

Art. 16. Infrações relativas ao registro e inscrição das embarcações:

I - deixar de inscrever ou de registrar a embarcação:

Penalidade: multa do grupo D;

II - não portar documento de registro ou de inscrição da embarcação:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 17. Infrações relativas à identificação visual da embarcação e demais marcações no casco:

I - efetuar as marcas de borda livre em desacordo com as especificações do respectivo certificado:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias;

II - deixar de marcar no casco as marcas de borda livre:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

III - deixar de marcar no casco o nome da embarcação e o porto de inscrição:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

IV - deixar de efetuar outras marcações previstas:

Penalidade: multa do grupo A ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias.

Art. 18. Infrações relativas às características das embarcações:

I - efetuar alterações ou modificações nas características da embarcação em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo E;

II - operar heliponto em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias.

Art. 19. Infrações relativas aos certificados e documentos equivalentes, pertinentes à embarcação:

I - não possuir qualquer certificado ou documento equivalente exigido:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias.

II - não portar os certificados ou documentos equivalente exigido:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilidade até trinta dias;

III - certificados ou documentos equivalentes exigidos com prazo de validade vencido:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 20. Infrações relativas aos equipamentos e luzes de navegação:

I - sem as luzes de navegação:

Penalidade: multa do grupo C;

II - operar luzes de navegação em desacordo com as normas:

III - apresentar-se com falta de equipamento de navegação exigido:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

IV - apresentar-se com equipamento de navegação defeituoso ou inoperante:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias;

Art. 21. Infrações relativas aos requisitos de funcionamento dos equipamentos:

I - equipamentos de comunicações inoperantes ou funcionamento dos equipamentos:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias;

II - equipamentos de combate a incêndio e de proteção contra incêndio inoperante ou funcionando precariamente:

Penalidade: multa do Grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - dispositivos para embarque de práctico inoperante ou funcionando precariamente:

Penalidade: multa do grupo B ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias.

Art. 22. Infrações referentes às normas de transporte:

I - transportar excesso de carga ou representar-se com as linhas de carga ou marcas de borda livre submersas:

Penalidade: multa do grupo G ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias;

II - transportar excesso de passageiros ou exceder a lotação autorizada:

Penalidade: multa do grupo G ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias;

III - transportar carga perigosa com as normas:

Penalidade: multa do grupo F ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

IV - transportar carga no convés em desacordo com as normas:

Penalidade: multa do grupo F ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

V - descumprir qualquer outra regra prevista:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de habilitação até trinta dias.

Art. 23. Infrações às normas de tráfego:

I - conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei:

Penalidade: suspensão do Certificado de habilitação até cento e vinte dias. A reincidência sujeita o infrator à pena de cancelamento do Certificado de Habilitação;

II - trafegar em área reservada a banhista ou exclusiva para determinado tipo de embarcação:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

III - deixar de contratar práctico quando obrigatório:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias;

IV - descumprir regra do regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar-RIPEAM:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

V - causar danos a sinais náuticos:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 23. Infrações às normas de tráfego:

I - conduzir embarcação em estado de embriaguez ou após uso de substância entorpecente ou tóxica, quando não constituir crime previsto em lei:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até cento e vinte dias. A reincidência sujeitará o infrator à pena de cancelamento do Certificado de Habilitação;

II - trafegar em área reservada a banhista ou exclusiva para determinado tipo de embarcação:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias; 14

III - deixar de contratar prático quando obrigatório:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias; 11/20/2013

IV - descumprir regra do Regulamento internacional para Evitar Abalroamento no Mar-RIPEAM:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de habilitação até sessenta dias;

V - causar danos a sinais náuticos:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

VI - descumprir as regras regionais sobre tráfego, estabelecidos pelo representante local da autoridade marítima:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

VII - velocidade superior à permitida:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias;

VIII - descumprir qualquer outra regra prevista, não especificada nos incisos anteriores:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

Art. 24. São aplicáveis ao Comandante, em caso de descumprimento das competências estabelecidas no art. 8º da Lei nº 9.537, de 1997, a multa do grupo G e suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses.

Art. 25. São infrações imputáveis ao Prático:

I - recusar-se à prestação do serviço de praticagem:

Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses ou, em caso de reincidência, o cancelamento;

II - deixar de cumprir as normas da autoridade marítima sobre o Serviço de Praticagem:

Penalidade: suspensão do Certificado de habilitação até cento e vinte dias.

Art. 26. infração às normas relativas à execução de obra sob, sobre ou às margens das águas:

Penalidade: multa do grupo E, e demolição da obra, caso esta impeça, venha a impedir ou afete a segurança da navegação no local.

Art. 27. Infração às normas relativas à execução de pesquisa, dragagem ou lavra de jazida mineral sob, sobre ou às margens das águas:

Penalidade: multa do grupo E, e retirada da embarcação ou demolição da benfeitoria, quando a atividade impedir, vier a impedir ou afetar a segurança da navegação no local.

Art. 28. Infrações às normas e atos não previstos neste regulamento:

I - sobre tripulantes e tripulação de segurança:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses;

II - sobre casco, instalações, equipamentos, pintura e conservação da embarcação. Inclusive sobre funcionamento e requisitos operacionais dos dispositivos, equipamentos e máquinas de bordo:

Penalidade: multa do grupo E ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias.

CAPÍTULO V DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 29. As medidas administrativas serão aplicadas pelo representante da autoridade marítima, por meio de comunicação formal, ao autor material.

Parágrafo único. Em situação de emergência e para preservar a salvaguarda da vida humana ou a segurança da navegação, a medida será aplicada liminarmente, devendo a comunicação formal ser encaminhada posteriormente.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 30. A autoridade marítima ouvirá o ministério dos Transportes quando do estabelecimento de normas e procedimento de segurança que possam ter repercussão nos aspectos econômicos e operacionais do transporte marítimo.

Art. 31. Os casos omissos ou não previstos neste Regulamento serão resolvidos pela autoridade marítima.

120
010267 1213
M. J. J. J.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.933 05/06/2009 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.866/2009 - Regulamenta o art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO
DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE
REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

21
13 0267 2009
12/12/2009

2.2
 03-0209 2013
 m f y 2009

fls. 22

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

(Projeto de Lei nº 530/08, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

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 3 de junho de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

Art. 1º. A Política Municipal de Mudança do Clima atenderá os seguintes princípios:

- I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;
- II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;
- III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;
- IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;
- V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;
- VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;
- VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;
- VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;
- IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.

123
01-0267 2013
MP Jeca

TÍTULO III

META

Art. 5º. Para a consecução do objetivo da política ora instituída, fica estabelecida para o ano de 2012 uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do Município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto (anexo A), em relação ao patamar expresso no inventário realizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo e concluído em 2005.

Parágrafo único. As metas dos períodos subseqüentes serão definidas por lei 2 (dois) anos antes do final de cada período de compromisso.

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

Art. 6º. As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas:

I - de gestão e planejamento:

- a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes;
- b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos e rodovias, objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis;
- c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por pólos geradores de tráfego;
- d) estímulo à implantação de entrepostos e terminais multimodais de carga preferencialmente nos limites dos principais entroncamentos rododiferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos;
- e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade;
- f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens;

24
63-267-2013
m. j. s.

g) restrição à circulação de veículos automotores pelos períodos necessários a se evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar, visando também à redução da emissão de gases de efeito estufa;

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;

b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;

c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;

b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;

c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;

d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;

e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15094

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.094 04/01/2010 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a criação da rota ciclo-turística "Márcia Prado" na região entre o Grajáú e Ilha do Bororé, passando pela A.P.A. - Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 256/2009 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena

Regulamentação: Decreto nº 51.622/2010 - 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.[\[Back \]](#)

25
61-6267 2013
72/2 yes

26
04-02-9 203
M. J. J.

LEI Nº 15.094, DE 4 DE JANEIRO DE 2010

(Projeto de Lei nº 256/09, do Vereador Chico Macena - PT)

Institui a criação da rota ciclo-turística "Márcia Prado" na região entre o Grajaú e Ilha do Bororé, passando pela A.P.A. - Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, no Município de São Paulo.

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 3 de dezembro de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituída a rota de ciclo-turismo "Márcia Prado", consistente em roteiro turístico ciclo-viário entre o Bairro do Grajaú e Ilha do Bororé, passando pela região da A.P.A. - Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia.

Art. 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 3º A rota de ciclo-turismo "Márcia Prado" deverá ser objeto de apreciação e aprovação pelo Conselho Gestor da A.P.A. - Área de Proteção Ambiental Bororé-Colônia, conforme determinação da Lei nº 14.162/06.

Art. 4º A rota de ciclo-turismo "Márcia Prado" deve ser inserida no calendário oficial de eventos turísticos, esportivos e de lazer do município e contribuir para promover e divulgar o desenvolvimento turístico, cultural, ecológico, econômico, social e sustentável da região.

Art. 5º A presente lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 4 de janeiro de 2010, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 4 de janeiro de 2010.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

27
01-0067 2013
M. F. J. 1

PROJETO DE LEI 01-0779/2003, do Vereador Dalton Silvano (PSDB)

"Dispõe sobre a criação dos condomínios de barreira ecológica nas áreas confrontantes da represa Guarapiranga com o Parque Ecológico do mesmo nome nesta Capital.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - A Prefeitura Municipal de São Paulo cria os condomínios de barreira ecológica no bairro denominado PARQUE DO LAGO, área da Subprefeitura de Santo Amaro;

Art. 2º - Os condomínios de barreira ecológica serão constituídos por proprietários de imóveis confrontantes com o parque estadual denominado PARQUE ECOLÓGICO REPRESA GUARAPIRANGA, zona Sul de São Paulo, em comum acordo com a Prefeitura Municipal de São Paulo;

Art. 3º - A Prefeitura Municipal de São Paulo contratará especializado em segurança, bem como os equipamentos necessários para vigilância;

Art. 4º - Caberá aos proprietários dos imóveis confrontantes com o parque estadual da represa Guarapiranga, através de associação de moradores ou entidade congênere legalmente constituída, colaborar na preservação da fauna, flora, manutenção, limpeza e segurança ambiental da área compreendida entre a represa propriamente dita e os núcleos habitacionais em seu entorno; Art. 5º - Os agentes municipais de segurança obedecerão às diretrizes gerenciais e administrativas do PARQUE DO LAGO:

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente deverá regulamentar esta lei no prazo de 120 dias a partir de sua promulgação.

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

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

Sala das Sessões, novembro de 2003 Às Comissões competentes."

28
01-0267-2013
M. José

1

PROJETO DE RESOLUÇÃO 03-0008/2007 do Vereador Goulart (PMDB)

"Dispõe sobre a Frente Parlamentar em Defesa das Represas Guarapiranga e Billings .

A Câmara Municipal de São Paulo RESOLVE:

Art. 1º Fica criada a Frente Parlamentar em Defesa das Represas Guarapiranga e Billings, com o objetivo de fomentar discussões extraído de seus encontros e das reuniões de seus grupos de trabalho soluções práticas e aplicáveis para as multiplicidades de contextos sociais, ambientais e econômicos da região que atinge.

Art. 2º As competências e o funcionamento da Frente Parlamentar de que trata o artigo 1º serão definidos em regimento próprio.

Art. 3º A Frente Parlamentar será composta por vereadores da Câmara Municipal de São Paulo que a ela aderirem.

Art. 4º A Frente Parlamentar será dirigida por um Coordenador e um sub-coordenador.

Art. 5º Fica assegurada a participação da sociedade em todos os eventos realizados pela Frente que utilizará todas as formas de publicidade para a sua comunicação.

Art. 6º Os relatórios das atividades da Frente, com sumário das conclusões de cada uma das reuniões, simpósios, debates, seminários, visitas de campo ou encontros, serão publicados pela Câmara Municipal de São Paulo e providenciadas edições de separatas em número suficientes para atender a demanda dos setores interessados.

Art. 7º As atividades da Frente farão parte integrante do sítio na Câmara Municipal de São Paulo na rede internacional de comunicações por computadores (Internet).

Art. 8º As despesas decorrentes desta resolução correrão por conta de dotações próprias consignadas no Orçamento.

Art. 9º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em abril de 2007. Às Comissões competentes.

PUBLICADO DOC 01/03/2013, PÁG 304

PROJETO DE LEI 01-00054/2013 do Vereador Ricardo Nunes (PMDB)

"Dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário STPHSP, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 1º Fica criado o Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPHSP, para atender a demanda crescente da população nas suas necessidades de deslocamento para o trabalho, o lazer, para a melhoria do transporte e para o desenvolvimento de mobilidade sustentável na cidade.

§ 1º O transporte hidroviário criado no "caput" deste artigo utilizará embarcações do tipo anfíbio, "hover craft" ou aerobarco (que se deslocam tanto na água quanto no solo), com conforto aos usuários e grande redução do tempo de deslocamento nos pontos atendidos.

§ 2º Para o cumprimento do disposto no "caput" deste artigo se faz necessário a utilização de embarcações do tipo anfíbio devido as barreiras a serem transpostas no curso dos rios da cidade de São Paulo.

Art. 2º O Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPHSP, do Município de São Paulo será formado por:

I. Rede fluvial composta pelos leitos navegáveis das bacias das represas e rios da cidade;

II. Locais específicos para embarque e desembarque.

Art. 3º O Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPHSP, do Município de São Paulo deverá:

I. Articular o transporte por embarcações com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência, conforto e rapidez para o usuário;

II. Ser implantado na área composta pelos leitos navegáveis das represas e dos rios da cidade de São Paulo, de modo articulado com os terminais de ônibus e as estações do Metrô.

Art. 4º Todo o sistema de que trata esta Lei terá natureza complementar e integrada à Rede Municipal de Transportes e ao sistema viário da cidade.

Art. 5º São objetivos da implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário STPHSP do Município de São Paulo:

I. propiciar ao usuário uma opção de meio de transporte alternativo seguro, econômico, rápido, confortável, de fluxo constante e regular;

II. melhorar o acesso de veículos particulares de passeio e transporte leve às regiões da cidade, melhorando a circulação e o estacionamento no local, pela oferta de um meio de transporte alternativo mais rápido e mais seguro;

III. disciplinar o ambiente urbano e melhorar a paisagem e o meio ambiente;

Art. 6º A implantação e operação do transporte hidroviário poderá ser construído e operado diretamente pelo Poder Público ou pela iniciativa privada, isentando a municipalidade de qualquer ônus financeiro, exigindo a prévia aprovação pelo Órgão Executivo Municipal competente, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Este Sistema terá como fontes básicas de receita a tarifa.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta Lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º O Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

30
01-00136-2013
m. yes

PUBLICADO DOC 27/03/2013, PÁG 91

PROJETO DE LEI 01-00136/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

"Dispõe, sobre a criação e implantação da Travessia M'Boi Mirim para Capela do Socorro, através do sistema de balsa, às margens da Represa do Guarapiranga".

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criada e implantada a Travessa M'Boi, Mirim - Capela do Socorro, através do sistema de balsa as margens da Represa do Guarapiranga.

Art. 2º É um sistema de embarcações do tipo balsa que faz o transporte de pessoas e veículos entre as regiões de M'Boi Mirim e Capela do Socorro, na cidade de São Paulo.

Parágrafo único: O trajeto será feito por embarcações com capacidade para veículos de passeio e transporte coletivo.

Art. 3º Terão prioridades no acesso a embarcação os ônibus lotações, ambulâncias, corpo de bombeiros, polícia civil, militar e guarda civil metropolitana.

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

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 21 de março de 2013. Às Comissões competentes."

RECEBIDO
 Comissão de Constituição, Justiça
 e Legislação Participativa
 Em 13/05/13 às 16:30
 RF

Gabriel S. M. Ribeiro
 Técnico Administrativo
 RF. 11.317

Presidente Vereador Dr. Rubia Freire
Lairio Gunko
 Comissão de Constituição, Justiça e
 Legislação Participativa
13/05/2013
 Por: O presente documento tem validade de 6 (seis) dias,
 contados a partir da data de emissão do P.U.

16/05/2013 15:06

M^a José
 20/05/13 15:39

Ly

22/5/13

Al

10:30

23/05/13 18

Sobre		
Quanto		
Assinatura		
Em	14/05/13	13:23



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 01714/2013

pl0267-13

PARECER Nº COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0267/13.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Jair Tatto, que visa criar e implantar a Travessia Pedreira para Grajaú, por meio do sistema de balsa às margens da Represa Billings.

Segundo a justificativa, o objetivo da presente proposta é melhorar o trânsito local.

Sob o aspecto estritamente jurídico, a propositura pode prosseguir em tramitação, eis que elaborada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, consoante será demonstrado.

No que tange ao aspecto formal, o projeto encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Ademais, consoante o disposto no artigo 30, inciso I, da Constituição Federal compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, inciso I, da Lei Orgânica Municipal.

Analizada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que, embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, *a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade* (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363).

Ademais, o Código Nacional de Trânsito (Lei n. 9.503/97), em seu art. 24, incisos II e XVI, determina a competência do Município para "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas", bem como para "planejar e implantar medidas para



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0267-13

redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes”.

Importa destacar, ainda, que o projeto está amparado no artigo 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município, o qual determina que compete ao Município organizar o trânsito no âmbito de seu território.

Por derradeiro, há que se ter em mente que o transporte pelo sistema de balsa, ao aliviar os congestionamentos, traria um benefício ambiental, aliviando a poluição gerada pelos veículos terrestres.

A esse respeito, cumpre salientar o disposto pelo artigo 23, inciso VI, da Constituição Federal, o qual determina ser *“competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas”*.

A Lei Orgânica Municipal, em seus artigos 7º e 181, reitera o compromisso do Município com a proteção ao meio ambiente.

Verifica-se, assim, que a propositura em análise está em consonância com os mandamentos constitucionais e legais.

Destaque-se, ainda, que, estando o projeto em análise relacionado com a política municipal de meio ambiente, é necessária à realização de duas audiências públicas, nos termos do art. 41, inciso VIII, da Lei Orgânica do Município.

A aprovação do projeto depende do voto da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Todavia, a fim de adequar o presente projeto de lei à melhor técnica de elaboração legislativa sugerimos o seguinte substitutivo:

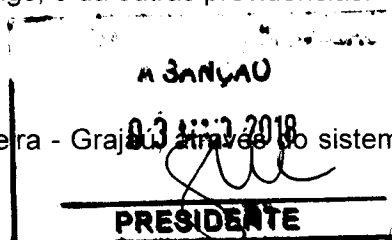
APROVADO EM 1ª DISCUSSÃO
VOLTA À 2ª DISCUSSÃO

17 ABR. 2018

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criada e implantada a Travessia Pedreira - Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings.

Dispõe sobre a criação e a implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings, e dá outras providências.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0267-13

Art. 2º É um sistema de embarcações do tipo balsa que faz o transporte de pessoas e veículos entre os distritos de Pedreira (Subprefeitura Cidade Ademar) e Grajaú (Subprefeitura Capela do Socorro), na cidade de São Paulo.

Parágrafo único. O trajeto será feito por embarcações com capacidade para veículos de passeio e transporte coletivo.

Art. 3º Terão prioridades no acesso a embarcação os ônibus, lotações, ambulâncias, corpo de bombeiros, polícia civil, militar e guarda civil metropolitana.

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

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em

GOULART

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUEDES

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

LAÉRCIO BENKO

SANDRA TADEU

[Handwritten signature]

31 36 09 10 13

[Handwritten signature]

Para o Vereador / Vereadora
Nome: Vala Valla
Cargo: Presidente
Data de emissão: 10/04/13
Validade: 08 dias
Obs: prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RL.

RECEBIDO
Comissão de Transito, Transporte, Lazer e Gastronomia.
Inamar Alves de Sousa Jr.
Em 09/09/2013 às 12:00
RT 101.204 - SGP-12

A Comissão de
Em 11/09/13
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.334
Gabriel
Técnico Administrativo
RF. 11.317

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 13/09/13
Pág. 123 Col. 2



Folha 34
Proc. nº 01.087.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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

São Paulo, 03 de setembro de 2013.

Ao Excelentíssimo Sr.
Vereador José Américo
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

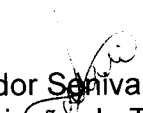
PL 267/2013

Considerando que o Projeto de Lei 267/2013, de autoria do Vereador Jair Tatto, foi encaminhado à Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, em 20 de setembro de 2013;

Considerando que o projeto em tela dispõe sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings;

Considerando que o projeto em análise está relacionado com a política municipal de meio ambiente e, portanto, é da competência específica da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, que não foi inicialmente designada;

Sugiro que no despacho inicial de designação das Comissões competentes, seja incluída a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do artigo 47, inciso III do Regimento Interno.

Vereador  Senival Moura
Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.



Folha 35
Proc. nº 00097/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

**PROCURADORIA
SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

PL 267/13

Solicita o Nobre Vereador Senival Moura, Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, a inclusão da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente no rol de Comissões designadas para análise do presente projeto de lei, por entender que a matéria é pertinente ao âmbito de sua competência.

Esta propositura tem por objetivo instituir a Travessia Pedreira para Grajaú, por meio do sistema de balsa às margens da Represa Billings.

Embora a proposta vise melhorar o transporte entre os Distritos de Pedreira e Grajaú, o que, a princípio, subsidiou o entendimento de que a matéria não estaria afeita à Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, parece não haver dúvida de que o transporte na Represa Billings por meio de balsas poderia configurar atividade com reflexos sobre a preservação do meio ambiente, matéria afeta à referida Comissão.

Portanto, entendemos adequada a designação da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, à qual, nos termos do art. 47, inciso III, letra "a", item "6", do Regimento Interno, cabe opinar sobre todas as proposições e matérias relativas a controle da poluição ambiental em todos os seus aspectos, proteção da vida humana e preservação dos recursos naturais.

São Paulo, 07 de outubro de 2013.


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



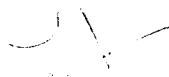
Folha 36
Proc. nº 01.0467 13
Isis Duarte
RF 11.000

PL 00267/13

Ante à solicitação do Nobre Vereador Senival Moura, Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, e com fundamento na manifestação de fls. 35, determino a inclusão desta Comissão no rol de Comissões designadas para opinar no presente projeto de lei.

Proceda-se à retificação na tramitação, encaminhando-se o projeto à Comissão competente.

São Paulo, 9 de outubro de 2013.


JOSÉ AMÉRICO
Presidente

Procedida à retificação determinada. À Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente para prosseguimento.

São Paulo, 9 de outubro de 2013.


Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 118.854

Matéria PL 267/2013.

São Paulo, 14 / 10 / 13 às 10 h

Leonardo Rodolfo Bitencourt
RA: 11372

Yolo Rodolfo

14 10 2013



Será em 14 de outubro de 2013

370.53

14 02 2014

Assinado por: Yolo Rodolfo

Folha nº 37
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 13 de novembro de 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado

14188

Folha nº 38
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 32ª Audiência Pública do ano de 2013. Informo que Audiência Pública está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara e Auditórios On-Line. Vem sendo publicada no *Diário Oficial* da cidade, diariamente, desde o dia 8 de novembro de 2013. E hoje tem como objeto a discussão das ações de fiscalização em lojas de bicicleta. Foram convidados, os Srs: Paulo Artur Lecione Góes, Secretário Executivo do PROCON, Rena Ferracioli, assessor Chefe da Diretoria Executiva do PROCON; Marcelo Maciel, Presidente da Aliança Biki; Thiago Benequiu, Diretor Geral da SipoCidade e Fernando Grella Viera, Secretário Estadual de Segurança Pública e Márcio Elias Rosa, Procurador Geral de Justiça.

Imagino que o fato gerador dessa audiência pública são os questionamentos, as posições do nobre Vereador Police Neto, que essa questão de fiscalização de lojas de bicicletas, não sou ciclista, sou motociclista. Mas imagino que tenha uma similaridade com a fiscalização que acontece nas lojas de motocicletas, também. Aliás, esse assunto, veículos de duas rodas, eu diria um assunto, que pela proporção que ele existe no mundo e pelos problemas que existe aqui em São Paulo, deveriam estar muito mais na pauta do que estão hoje, principalmente com relação a questões de segurança e de capacitação, treinamento, tanto dos ciclistas e motociclistas como principalmente dos motoristas de desenvolvermos um convívio menos arriscado para os ciclistas e motociclistas em uma cidade como São Paulo. O veículo de duas rodas é um veículo essencial em uma cidade como São Paulo e que facilita a vida de todos, mas não é possível termos um número de acidentes e aí uso de bicicleta, não sei tanto, mas de motocicletas, por exemplo, você ter duas mortes e meia por dia no trânsito de São Paulo, Tenho convicção, sendo motociclista, que muito também em função da pouca responsabilidade, no caso dos motociclistas quando vemos movimentos que se recusam a usar em protestos, o uso de equipamentos de segurança. Não sei se vocês lembram quando teve manifestações contra o uso de capacetes auditados pelo Inmetro. Eu já comprei capacete, não sei se alguém já comprou, vemos as porcarias que a gente compra aí, quer dizer, você ter o capacete assegurado à segurança dele, é o ideal. A mesma coisa é você ter a antena que tira, no caso da motocicleta, os fios de acerou da frente, outra coisa que só vem em benefício a quem tem fim. Precisa existir mais políticas públicas de esclarecimento, e aí também para os motoristas, vejo, por exemplo, em função da questão dos motoboys, você como motociclista é agredido o tempo todo, de motocicleta. Não sei se alguém aqui anda de motocicleta, às vezes você passa para o lado de cá, o cara cospe, joga milho verde em cima, lata de bebida,, algo surrealista. Coisa que não tem porque acontecer, até porque sabemos que a tendência desses veículos é aumentar, crescer e precisa de normas mais claras,. Não sei o caso de bicicleta, especificamente, mas na Itália onde morei, motocicletas ou as vespas até uma determinada cilindrada só pode andar em vias internas, primárias, para as avenidas ou vias expressas tem de ter uma cilindrada mínima de 250 cilindradas, se não você não pode entrar em vias expressas, enfim. Essa organização para convivência é essencial. Estava falando aqui o nobre Vereador Police Neto, quinta-feira foi para Ermelino Matarazzo de bicicleta, saindo daqui, chegando lá em uma hora e pouco. De carro leva duas horas e meia. Podemos ver a praticidade, a facilidade que poderia ser proporcionada à sociedade se tivéssemos segurança para utilizar veículos. Outra questão: limpeza pública, buracos, são todas as coisas que precisam ser olhadas, vias adequadas, não adianta fazer ciclovia, por exemplo, ciclovia é pintar a faixa e dizer que aquilo é uma ciclovia. Tem de ter pavimento, sinalização e uma série de coisas, não ficar acrescentando placas. Acredito que temos de substituir placas. Temos de olhar a bicicleta como a motocicleta, são veículos como os outros veículos. Porque tem de ter uma plaquinha secundária sempre, ao contrário, deveria estar incluído na sinalização formal da cidade, como para qualquer veículo. Incluída claramente, que você coloca uma plaquinha diferente, vejo agora, que estão colocando "via para bicicleta", alguma coisa assim. É uma plaquinha a mais no poste. Deveria ter uma placa comum: "Via para ônibus, automóveis, bicicletas, etc..." ou uma sinalização específica para as bicicletas como tem para automóveis, não no meio daquela poluição que você acaba não enxergando. Precisamos civilizar o Poder Público, para entender como funciona isso no mundo todo. E para nós é mais fácil, porque o mundo começou nisso 30 anos atrás. Estamos começando agora, mas enfaticamente, a Secretária de Transporte de Nova York, esteve aqui, fez uma apresentação, deu um baile aqui do que foi feito e efetivamente, eu vi o que foi feito em Nova York, pouco tempo atrás, nobre Vereador Police, onde claro, claro que a cidade onde estava desenvolvida um pouco mais complexo, mas mesmo assim, eu vi as adaptações que fizeram para bicicletas, respeitando, inclusive pedestres que é uma reclamação que agora fazem com relação a bicicletas, mas pegando faixas de calçada, aqui não têm calçadas nem para pedestres, mas enfim, onde tiver, você pode fazer também a via alternativa. A parte nova que desenvolveram ao lado do skyline, para onde Nova York está crescendo hoje, todas as vias são automaticamente, quando são abertas, o

Folha nº 39
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

lugar reestruturado, levando em conta essas novas alternativas. É interessante Nova York – desculpa por estar me estendendo, é um tema que não conheço, não sou praticante, mas acho essencial – e que você não vê motocicleta em Nova York, mas muitas bicicletas. Dizem que o seguro para moto é muito alto. Itália, Roma, não vê muita bicicleta em determinados lugares, no centro antigo, porque o pavimento não é adequado para bicicleta que aquele paralelepípedo pequeno, o pessoal usa as motos pequenas. Mas no arco de fora de Roma, onde não é a Roma histórica, tem hoje como um veículo, em todos os países da Europa.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - NETINHO. Presidente, tem uma questão fundamental nessa análise fundamental nessa análise inicial que V.Exa. faz, que temos deixar claro, que todo esforço que o mundo fez para recepcionar bicicleta foi o mesmo esforço que o cidadão faz para pedalar a bicicleta. É simples. Toda vez que você busca uma grande infraestrutura, uma grande ação que esteja vinculada a ela ou despende de muito recurso público é para não fazer. Quando assistimos a Secretária Janette apresentando o modelo implantado em Nova York, não é muito diferente do modelo implantado em Londres, onde a circulação de bicicletas é compartilhada com a faixa exclusiva de ônibus que foi a faixa que utilizei para ir até Ermelino Matarazzo, saindo daqui, pegando a Nestor Pestana, Celso Garcia, Amador Bueno e Av. São Miguel, em média de 23 a 24 km de faixas exclusivas compartilhada da bicicleta com ônibus e questões mais simples ainda. Daniel Gute, que fez um desenho na primeira conversa que tivemos esse ano, ele falava que o maior precisava proteger o menor. Isso está escrito nos ônibus de Londres. A bicicleta não pode passar o ônibus, com a questão da lógica, mas o ônibus também não pode passar a bicicleta. Por outra questão da lógica. O nosso problema é quando falta lógica.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Nobre Vereador V.Exa. falou a palavra chave, a questão da simplicidade, primeiro. Segundo, não podemos ir para o caminho de demonizar, vejo São Paulo, agora está demonizando automóvel. Vai conseguir todos que tem automóvel contra a implantação de novas vias, não precisa demonizar. Precisa conviver. São as três coisas, precisa de ônibus, automóvel, bicicleta, motocicleta. São coisas que precisamos ser convivas e tem de ser olhadas com uma política pública normal, com a mesma ênfase que se está fazendo para o transporte público tem de fazer para a bicicleta, depois para automóvel. Como acredito que avançou muito mais no transporte individual do automóvel, obviamente, você precisa o quê? É adaptar a questão do automóvel agora, para as outras alternativas. Dentro do modelo atual, arrumar o espaço para o transporte público coletivo e para as bicicletas, e no caso motocicleta, não é nem espaço, mas educar os motociclistas e os motoristas. O motorista brasileiro é selvagem. Sabemos disso. Selvagem com ele mesmo, com outro motorista. O único lugar do mundo, que você vê gente parando o carro na Marginal, dá marcha ré para entrar na alça de ponte. Não tem sentido. Aqui o pessoal faz qualquer coisa. Sobe em calçada, enfim.

A sinalização da cidade é muito ruim. Cada dia pior. As placas você não consegue mais entender pela quantidade e diversidade de informações dá a sensação de que é uma política, a necessidade de gastar placa. Não é uma sinalização racional. A sinalização boa é simples. Como podemos ver em diversos lugares.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – NETINHO – Sr. Presidente, quero lhe convidar para um bom desafio. Quinta feira da semana passada aconteceu de quinta a domingo a feira do setor de bicicleta. Segunda feira mundial que acontecem, por tamanho. E temos o desejo de transformá-la na primeira. E a Cidade de São Paulo quer ser vanguardista nessa transformação da presença da bicicleta, não concorrendo, mas corroborando com o sistema de circulação da cidade, em especial com o sistema público de circulação. E em uma apresentação muito precisa do sempre Ministro Maison da Nóbrega, ficou claro que este é o setor mais tributado no Brasil e na comparação com o mundo, é a bicicleta brasileira é a mais tributada no Mundo, 72% do preço final da bicicleta é a carga tributária.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Observem que fantástico, eles usam o mesmo conceito para arrecadar para o cigarro e para a bicicleta. País interessante e coerente. Nobre Vereador Police peço que coordene os trabalhos dessa audiência e dizer o seguinte, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, da qual V.Exa. faz parte, gostaria que ela desce mais ênfase a esse assunto em função do grande apoio que tenho visto desde que o conheço, desde quando entrou na questão de bicicletas pela sua dedicação, pelo seu empenho, pela sua luta nisso, quero dizer a V.Exa. que tem todo meu apoio integral no que precisar, inclusive nessa questão tributária para gente batalhar para mudar isso no que precisar. Passo a condução dos trabalhos a V.Exa.

- Assume a presidência o Sr. José Police Neto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - Netinho) – Na realidade, agora assumindo a presidência dos trabalhos, quero agradecer a oportunidade, vou finalizar para depois iniciarmos nosso debate objetivo da questão dos modelos de fiscalização em especial como eles devem ser realizados

Folha nº 40
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

junto ao setor da bicicleta.

Na quinta feira, como dizia, na abertura da Cycle Fair foi possível ouvir do Ministro Maison da Nóbrega, o impacto da carga tributária, o quanto levamos parte da sociedade ao mundo desinstitucionalizado, então parte do setor não está institucionalizado, e a parte que está aqui, por isso é possível fazer o debate dela com suas autoridades públicas. Só que temos uma parte dele que não existe para as autoridades públicas só que concorre com aquele que paga todos seus tributos e faz um esforço gigantesco para não errar, porque para quem paga 72% de carga tributária, sejamos honestos, não é fácil pegar um rol desses para cumprir. O desafio que lançamos na quinta feira para a Cidade de São Paulo em um processo de integração da bicicleta como modal de transporte da Cidade de São Paulo, é a devolução integral do tributo, de toda essa composição tarifária em forma de subsídios de transporte publico coletivo. Bilhete Único. Vamos imaginar que o cidadão vai comprar sua bicicleta hoje e vai pagar mil reais. Vai receber 720 reais de bilhete único para consumo, do mesmo período de garantia da bicicleta. Isso quer dizer que irá diminuir a carga? Não! Infelizmente o parlamento municipal não consegue reduzir a carga tributária da bicicleta porque ela não paga ISS, paga um pouco de IPTU, infelizmente bastante aumentado para o ano que vem, se não tiver uma reversão do processo que estamos envolvidos aqui na Casa. Mas dentro dessa composição é muito pouco o tributo municipal na bicicleta. É forte o tributo estadual, está no teto de tributação e no tributo federal, IPI, está acima do teto. Quando observamos o IPI a media do que é cobrado daquilo que permite circular, motorizadamente, a bicicleta tem uma taxaço muito superior a tudo que é para circulação. Mais que o carro, mais que a moto, mais que tudo.

O que estamos começando a trabalhar aqui na Casa, já quem sabe, nos dispositivos orçamentários para o próximo ano, e com legislação própria, é que cada bicicleta vendida na Cidade de São Paulo gere um fator para o usuário de um bilhete único exclusivo de um programa de assiduidade ao deslocamento de bicicleta que dê a ele a condição do mesmo tempo de garantia da bicicleta fazer integração do sistema público de transporte coletivo da cidade, que é integrado pelo Bilhete Único. O ônibus, Metrô, MTU, CPTM. Essa é a formula que encontramos porque ela não onera só o Município, mas o Município e Estado, porque são os dois gestores dessa conta sistema, porque o estado entra com Metrô, mas o Município entra com a SPTrans, de forma a estimular, não só a compra da bicicleta mas o uso dela como integrador de modais. Estamos trabalhando nessa questão, estivemos com o Presidente do Metrô, com o Secretário Municipal de Transportes para garantir a instalação da cidade, de pelo menos 10 mil para ciclos nos próximos três meses. Ah! Mais rouba muito. No momento em que você trabalha com a redução do preço que você vai tirando o valor da bicicleta, vai reduzindo essa leitura que é um bem de grande valor. Se a gente passeia em qualquer lugar da Europa e dos Estados Unidos, vemos que às pessoas não tem tanto apego a bicicleta, mais com a possibilidade de deslocamento. Estamos trabalhando como pedal urbano. Não estamos dizendo de atletas, assim por diante, mas nos parece nesse momento, que para a cidade chegou o grau saturado que São Paulo chegou precisamos ser criativos e simples. Não teremos corredores espalhados pela cidade, nem dobrado ou triplicado a nossa capacidade de circulação do Metrô do dia para noite. Portanto a nossa solução para o curto espaço de tempo, próximos dez, quinze anos, terá de estar associado a medidas mais inteligentes, menos custosas e mais simples. A Secretária de Transporte e Trânsito Norte-americana trouxe isso com muita clareza. Disse que a maior preocupação dos lojistas, de onde retiramos os carros, era se ia perder faturamento. Três meses depois, houve uma evolução de quase 90% no faturamento, porque quem consome são as pessoas e não os carros. E a gente ficava numa insistência de acreditar que a circulação do carro garantia maior consumo. Agora todo mundo pede para tirar o carro, porque querem as pessoas consumindo, mas não em razão da demonização do carro e sim de uma relação positiva que se estabeleceu da via lotada de gente, portanto lotada de consumo, e do carro que passava várias vezes por ali deixando poucas pessoas para aquele consumo. Questão da simplicidade. É isso.

É assim que a gente quer começar. Quero também chamar para a Mesa o Dani ou o Roberson Miguel, para representar o Ciclocidade, ou os dois - melhor. A Ciclocidade também tem de estar representada. Se aqui está quem vende, tem de estar quem consome. A relação necessária arbitrada pelo Procon é essa que, no passado, era absolutamente desigual, porque quem vendia era muito forte e quem consumia muito pequeno. O Procon veio para estabelecer relações harmoniosas entre quem vende e quem compra. Por isso o Procon avançou e se tornou um exemplo para o mundo.

Quero agradecer muito a presença do Renan, nos auxiliando na compreensão do que foi e do que é o Brinquedo Legal, em que ele se aplica às lojas que comercializam bicicletas, em especial, ao que aconteceu na última intervenção realizada. Mais que isso, como podemos aproximar esse setor do diálogo com as autoridades públicas.

Quero iniciar pedindo ao Marcelo que faça uma breve retrospectiva do que foi para o setor a

Folha nº 41
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

passagem do Brinquedo Legal e quais as dúvidas e questionamentos que ficaram. Depois quero que o Renan nos auxilie a compreender qual a participação do Procon e do Decon nesse processo. Após tudo isso, vamos estabelecer um bom debate para que a gente possa coroar a audiência de hoje com documentos formais que possam explicar não só para o setor que comercializa produtos e bicicletas, mas também para as autoridades públicas de fiscalização como o setor está de fato aberto ao diálogo. A melhor forma para se comercializar qualquer produto é o diálogo entre comerciante e consumidor, mas também desses dois com o poder constituído.

Essas são as questões fundamentais. Preocupou-nos muito a forma da abordagem que parte dos comerciantes teve. Não quero esconder isso de ninguém. Os relatos que chegaram são de um autoritarismo como não se via mais ou, pelo menos, no conjunto de manifestações que a sociedade levou às ruas isso não aconteceu. Nas ações públicas, a polícia que tem tentado não ser agressiva, mas nas localizadas ela passa a ter um vigor não adequado para as relações já existentes.

Vale lembrar que a parte ponderável desses comerciantes visitados tem 40, 50 ou 60 anos de trabalho no mesmo setor. Então, não é gente que fazia isso e agora está fazendo aquilo. É gente que está a 60 anos vendendo bicicleta e tentando desbravar um segmento para o Brasil, infelizmente, bastante complexo.

Agradeço muito por sua presença e peço para que a aliança, como representante de uma parte ponderável do setor de comércio traga a sua contribuição para esse debate, seus questionamentos e, inclusive, suas críticas.

O SR. MARCELO - Bom dia a todos. Agradeço por ter sido chamado a participar dessa audiência hoje. Agradeço profundamente à Câmara dos Vereadores na pessoa do Presidente e na pessoa do Vereador José Police Neto, por proporem essa audiência uma vez que aqui é a Casa do povo e se nós, como povo, nos sentimos sendo abusados de alguma forma ou descontentes com alguma coisa, estamos num ótimo lugar para que manifestemos nossas opiniões e nossas contrariedades ou ainda nosso apoio quando for o caso, de uma forma organizada, decente, sem quebra-quebra, sem instrumentos que prejudiquem nossa democracia.

Então agradeço muito, fiquei muito feliz em perceber essa atitude da Câmara, fiquei muito satisfeito.

Hoje podemos ver aqui muitos lojistas presentes e isso é um sinal claro de que o espaço cedido foi visto pela sociedade como um espaço digno e de valor.

Falando especificamente do que houve para que todos tenham ciência, falo representando uma associação que hoje, terminada a feira, alcançou mais de 80 associados que têm, entre eles, um perfil bastante variado: desde lojistas – presentes aqui, hoje - até fabricantes, passando por importadores, empresas de capital estrangeiro, aliás, muitos de nossos associados têm capital estrangeiro, mas há também empresas de capital nacional, outras que trabalham com confecção na área de bicicletas. E, até por essa questão do que vem acontecendo, há lojistas de outros setores que ainda não têm associação que os represente e, por isso, nos procuraram e se associaram devido a essas fiscalizações ocorridas.

O que realmente aconteceu? Estive aqui no dia do requerimento, expliquei rapidamente: houve uma operação chamada Brinquedo Legal. Ela aconteceu uma semana antes do Dia das Crianças com o objetivo, obviamente, de proteger o consumidor. Essa operação não consegui entender exatamente qual órgão do Governo começou.

Hoje, um pouco mais cedo, conversando com o Renan, ele me explicou que não há uma ligação do Procon, mas, certamente, a Delegacia de Proteção ao Consumidor participou e foi a que visitou alguns dos lojistas de bicicletas e alguns dos lojistas de aventura também que, atualmente, se associaram a nós.

Essa ação trouxe a evidência de que o setor precisa se adequar. Nós entendemos qual é a lei, qual é a regra, entendemos que ela tem de ser cumprida, defendemos que a lei seja cumprida, afinal, é a única forma do nosso país evoluir na democracia, na economia e no respeito.

Entendemos tudo isso, mas os lojistas reclamaram que foram abordados de uma forma desproporcional à infração cometida. Muitos, inclusive, não estavam cientes. Também temos de entender que isso é verdadeiro. São muitas leis às quais um comerciante está submetido em diversas áreas, sejam as tributárias, que são altamente complexas, sejam as do consumidor, pois há um compilado bastante grande de leis.

Então os lojistas, muitos, estavam mesmo desinformados. Cabe ao setor estar informado, claro, é óbvio, que cabe a cada uma das empresas estares informadas, mas a forma como isso foi abordado pela Polícia é que se julga talvez tenha sido desproporcional.

Como o Vereador José Police Neto comentou, alguns desses lojistas têm negócio já há

Folha nº 42
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

decadas – 50 ou 60 anos – e, certamente, não são empresas nem empresários que se prestem a abrir um negócio com o objetivo de lesar o consumidor.

Esse é o cenário. Algumas incursões foram realizadas também, após o Dia das Crianças. Na última contagem, quando estive aqui na Câmara, eram já seis lojistas do setor que haviam sido presos, libertados depois após pagamento de fiança, mas que, certamente, terão de responder a um processo. Serão alvo de inquérito e, posteriormente, possivelmente, terão de responder algum processo junto ao Ministério Público.

A proposta da Associação é que construamos uma agenda propositiva, no sentido de adequar o setor, o que houver de descumprimento na lei tem de ser acertado. Dessa forma, até com uma iniciativa individual, já solicitamos audiência com a Secretaria da Segurança Pública que vai nos receber, hoje, ao final do dia, com o Procon, órgão que também aceitou nos receber, além de estar com o Renan hoje. Estaremos juntos à tarde dentro dessa agenda propositiva que é no sentido de adequar nosso setor, aliás, que é nossa obrigação, mas que também o Poder Público aja com o setor de forma educativa, cooperativa, para que os direitos do consumidor sejam respeitados.

Essa é a agenda da Aliança Bike. Coloco-me à disposição, Vereador, para qualquer questionamento. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Eu que agradeço. Peço ao Renan também fazer suas considerações iniciais e, daí, já vou deixar aberto para quem quiser se inscrever e fazer uso da palavra. Quero agradecer a presença da representação da Abradip e a presença de todos vocês.

Na realidade, só é possível realizar audiências dessa dimensão quando há a participação da sociedade. Então preciso que vocês também se manifestem para que possamos criar um caldo de cultura capaz de apontar, seja para o legislador municipal, seja naquilo que mandaremos ao legislador estadual, ou até mesmo ao federal, as nossas intranquilidades quanto à legislação que ancora as relações que temos hoje, seja a sociedade com vocês comerciantes, seja de vocês com as autoridades públicas. Renan.

O SR. RENAN – Bom dia a todos. Gostaria, na figura, do Vereador José Police Neto, cumprimentar todos os presentes.

Saúdo o Presidente da Mesa Vereador Andrea Matarazzo. Cumprimento a todos os presentes, o Marcelo, da Aliança Bike, e agradeço, primeiramente, essa oportunidade e, assim, poder falar um pouco dessa questão e, assim, superar eventuais equívocos que existam. Quero colocar o Procon à disposição, como sempre esteve.

O Procon, no Estado de São Paulo, o Procon São Paulo é o primeiro órgão público de defesa do consumidor do País. Surgiu em 1976, muito antes até mesmo da lei, que disciplina nosso mercado do consumo, que é o Código de Defesa do Consumidor, lei de 1990.

Então, tendo esse aspecto pioneiro na defesa do consumidor, sempre pautou suas ações mais, muito mais, para a educação, para o consumo, para a educação tanto do consumidor quanto dos setores impactados pelas normas que protegem o consumidor.

Aqui, no Município de São Paulo, não existe uma estrutura. Então como ele se estrutura? O Procon São Paulo é um órgão estadual de defesa do consumidor e, por isso, atende esse pequeno estado da Federação. Os 43 milhões de habitantes do Estado acabam sendo abrangidos pelas ações do órgão estadual, então da Fundação Procon São Paulo. Aqui no Município de São Paulo não existe um Procon municipal.

Quem faz esse trabalho relacionado à defesa do consumidor, na Cidade, é o Procon estadual, é o órgão estadual de defesa do consumidor, por meio das suas diversas ações: do próprio atendimento ao consumidor, da orientação para o consumo, da educação para o consumo, tanto para consumidores quanto para fornecedores.

O Procon é um órgão, então, estadual, vinculado à Secretaria de Estado da Justiça e da Defesa da Cidadania, não está, portanto, no âmbito da Secretaria de Segurança Pública. E ele é um órgão do Poder Executivo, que trabalha com penalidades - quando aplica penalidades - administrativas e não penalidades da esfera penal nem criminal.

O Procon tem poder de polícia administrativa, aplicação de penalidades, mas isso apenas com a aplicação de um processo administrativo em que será assegurado àquele penalizado a oportunidade de se defender de recorrer e, ao final, é aplicada uma penalidade, sendo que a mais branda delas é uma multa. Há outras penas mais severas se a situação assim demandar e, depois, se houver uma reincidência.

Então só para contextualizar qual é nossa atividade. Como eu disse, o Procon tem esse caráter muito mais educativo, propositivo, preventivo, desses problemas do que o caráter de penalização, sancionatório. Isso fica evidente nos nossos números. Só no ano passado foram atendidos

Folha nº 43
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

pelos órgãos de defesa do consumidor em todo o Estado de São Paulo – tanto na Capital quanto pelos órgãos municipais de defesa do consumidor fora da Capital – mais de 2 milhões de consumidores, sendo que, desses, 600 mil somente no município de São Paulo, onde o Procon estadual realiza esse atendimento. Em ações de educação para o fornecedor, nós tivemos um impacto para mais de 160 mil fornecedores, que foram impactados com ações de educação para o consumo. As principais dúvidas são solucionadas facilmente pelo *site* do Procon, além das palestras e dos cursos ministrados, que são ações educativas.

Em contrapartida, no Estado de São Paulo inteiro foram apenas 34 mil ações de fiscalização. Vejam que há nítida desproporção entre as ações de educação para o consumo, preventivas, e as ações punitivas, que acontecem quando todo esse processo anterior de educação, de prevenção falhou, e foi necessária a aplicação de uma penalidade.

Agora, entrando especificamente no diálogo com o setor, esse setor é pouquíssimo demandado no Procon, tanto que não tínhamos, especialmente nesta gestão, a participação, a presença da Aliança Bike no Procon, em um momento em que todo esse papel propositivo foi muito reforçado. Não tivemos justamente esse contato porque existem pouquíssimas demandas, em que pese o mercado - e creio que o setor pode nos passar melhor os números – vir crescendo exponencialmente, nos últimos anos, com a conscientização, especialmente aqui no município de São Paulo, dos cidadãos para utilização desse fantástico meio de transporte. Apesar disso, são pouquíssimas as reclamações, o que faz com que o setor não seja muito demandado no Procon – seja no diálogo com o setor, seja nas reclamações dos consumidores. Mas, ainda que não haja esse tipo de demanda do consumidor, estamos abertos e vamos receber a Aliança Bike para dialogar e dirigir melhor essa interpretação da legislação, porque o Código de Defesa do Consumidor não é um grande cipoal de normal, é uma lei que nos seus primeiros sete artigos tem todo o resumo do que se espera em matéria de proteção ao consumidor. E, com relação ao setor, há ali meia dúzia de artigos que se referem especificamente ao setor e podem ser mais bem interpretados. Nós sempre dizemos que se trata de uma lei que se aplica desde agulhas a aviões; é uma lei que tem esse condão de reger todo o mercado de consumo, e é em relação a essa interpretação da lei que estamos à disposição do setor para trabalhar, para que não haja problemas.

Obviamente, não se pode arguir o desconhecimento da lei para não cumpri-la. Isso nós sabemos. Mas a melhor interpretação da lei, como deve ser feita essa interpretação, em relação a isso estamos à disposição.

Em relação às ações que são realizadas, infelizmente não há representação aqui tanto da Secretaria da Segurança quanto do Ministério Público, que poderiam reforçar essa informação, mas, de toda sorte, é sempre importante haver esse diálogo, porque a esfera criminal é a última *ratio*. Quando você tem que partir dessa esfera, é porque realmente houve uma falha em toda essa cadeia, seja da cadeia propositiva, do diálogo e também depois da cadeia de adequação e de penalidades administrativas.

Para evitar esse tipo de problema, estamos à disposição, reforçando que sempre estaremos presentes quando convidados para vir a esta Casa do Povo. É muito importante esse diálogo, e esperamos cada vez mais esse papel da Câmara Municipal de São Paulo em fomentar, em parceria com o Poder Executivo Municipal, essas políticas públicas para esse importante setor. Acompanho com muita satisfação esse engajamento do Vereador José Police Neto desde quando ele era Presidente da Casa e levava e trazia esse assunto à tona. É muito importante que tenhamos essa adequação do nosso Município, trabalhando com a educação do nosso motorista, com bem salientou o Vereador Andrea Matarazzo, para que ele aprenda também a conviver.

Por circular pelas várias cidades do mundo, e como entusiasta desse meio de transporte – e peço licença para falar como munícipe -, não me sinto nada confortável em transitar em nossa cidade de bicicleta, apesar de adorar e ter aprendido a andar de bicicleta muito tardiamente. Não me sinto nada à vontade ao andar por nossas ruas justamente por essa falta de políticas públicas adequadas para garantir uma segurança ao nosso ciclista. Este é o papel da Casa do Povo: fomentar essa discussão para depois, em parceria com o Poder Executivo, estruturarem-se políticas públicas simples e efetivas. É disso que precisamos.

Agradeço a oportunidade de dialogar com vocês hoje e coloco-me à disposição. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço a contribuição do Renan, que aponta esse desejo claro de um diálogo permanente. Lembro que a Presidência da Câmara, a partir de uma demanda da Presidência desta Comissão, fez chegar convites tanto à Secretaria de Segurança para este debate, como à Delegacia do Consumidor, como ao Ministério Público. Já quero deixar ao nosso Presidente a necessidade de não esgotarmos hoje este debate e de nos esforçarmos para a realização de uma reunião técnica – não mais em forma de audiência pública, que requer convocação por *Diário*

Folha nº 44
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

Oficial e em jornais de grande circulação, mas em forma de reunião técnica que permita que a ausência dessas autoridades públicas seja complementada com uma reunião que nossa Comissão possa promover junto com Aliança, Procon, Secretaria de Segurança Pública, Decon e Ministério Público exatamente para podermos avançar nesse limite da operação que foi realizada. Aqui poderemos bem adequar as relações dos lojistas com o Procon, mas há algo ainda a ser feito, o diálogo com a autoridade policial – seja a polícia investigativa, seja um processo que já chega ou chegará ao Ministério Público.

Passo a palavra ao Daniel Gutí para que traga para nós um pouco das contribuições de quem está do outro lado desse processo: o ciclista, o que muitas vezes vai a essas lojas e consome.

O SR. DANIEL GUTI – Minha contribuição é super-rápida. Nas pessoas dos Vereadores Andrea Matarazzo e José Police Neto, cumprimento todos os componentes da Mesa. Agradeço a presença de tantos lojistas. O Marcelo já agradeceu, mas quero dizer que há uma sinergia, um clima muito favorável, transversal, de diálogo sobre o tema da mobilidade urbana envolvendo associações de mobilidade urbana, em especial às ligadas à bicicleta, os lojistas e o Parlamento Municipal.

Algumas pessoas que questionaram: “Puxa, por que o Parlamento? Por que a Câmara Municipal para esse tipo de diálogo?”. Acho que não há premissa mais bonita do que promovermos um debate sobre a solução de determinado problema que está acontecendo em nossa cidade – seja com órgãos estaduais ou federais, mas que parta deste ambiente, que é muito próximo de nós. Os Vereadores estão muito mais próximos de nós do que os demais parlamentares. Estive em Brasília há duas semanas, e o diálogo é muito difícil até pela distância geográfica. Então, tudo o que pudermos realizar no âmbito da Câmara Municipal em termos de diálogo, acho muito bem-vindo.

Quero reforçar essa questão da aproximação do setor produtivo, de toda a cadeia, com as associações e os ciclistas na ponta. Acho que a presença dos lojistas, a presença de nós da Ciclocidade e também a presença de outros agentes, e também a nossa Frente Parlamentar de Mobilidade Humana, cujas reuniões ocorrem quase mensalmente, têm demonstrado que o setor está cada vez mais fortalecido em todas as suas manifestações.

Estou aqui representando algumas associações, como a Rede Bicicleta para Todos, que visa à redução da carga tributária. Acho importante esticarmos a mão para as demandas do mercado – pontualmente, como é o caso aqui – e acho importante também o mercado esticar as mãos para as demandas da sociedade organizada, pela qual os ciclistas urbanos têm voz, principalmente em São Paulo.

Minha contribuição é mais no sentido de justamente reforçar a importância desse diálogo entre todos, permeado pelo Parlamento Municipal. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Marcelo, você quer fazer mais alguma abordagem?

O SR. MARCELO – É coisa rápida. Acho importante, nobre Vereador, que o Ipem seja também convidado a participar dessa agenda propositiva.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem. Hoje é o primeiro diálogo que estabelecemos com a presença do Procon. Então, estamos abrindo uma oportunidade para que os diversos segmentos – a sociedade paulistana e os cicloativistas – comecem a se manifestar. Além disso, é uma inovação você trazer para o ambiente público esse diálogo. Normalmente, isso se dá em uma relação individual, do setor que vai a um gabinete político e conversa. A gente tem tentado mudar essa lógica para tornar público o processo. Se precisamos corrigir, vamos fazê-lo publicamente, porque o erro acontece publicamente.

Precisamos construir essa mínima agenda, senão ficamos sem parâmetro. Sugiro ao nosso Presidente um esforço para que, nos próximos 15 dias, consigamos promover esse encontro junto às autoridades da Secretaria de Segurança. Temos um Secretário que foi Procurador Geral de Justiça, portanto tem uma relação muito próxima do Ministério Público, o que quase nos permite realizar dois debates em um só. Este, com a Delegacia do Consumidor, é bastante importante para entendermos essa ação do Brinquedo Legal e as consequências para o setor da bicicleta.

Não quero sair daqui sem que avancemos junto com o Procon em relação a essa agenda de informação aos lojistas, de como as lojas devem se apresentar e, portanto, estarem absolutamente adequadas àquilo que o Decon poderia em tese questionar.

Se há algo que podemos tirar hoje como positivo, é a criação desse pequeno grupo de trabalho, composto por Aliança, associação, consumidores em uma única mesa, que vai deixando claro que volume de informações tem que ser fornecido, de que forma têm que estar estabelecidas as exigências técnicas de produtos e o quanto essas exigências técnicas de produtos, no tempo em que elas são colocadas, podem ser antecipadas. Muitas vezes, não o são pelos lojistas, mas pelos fabricantes. Portanto, aqui não estamos falando somente dos lojistas, mas também dos fabricantes,

Folha nº 45
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

sobre como podemos estabelecer outras premissas mais objetivas aos produtos importados. Vamos pegar um segmento que recebe muito produto importado e o monta aqui para estabelecer como deve ser feita essa comunicação – seja na tradução do manual do produto, que está englobado em outro produto, pois assim nasce uma bicicleta: do esforço de você encontrar produtos diversos no mercado mundial. Muitas vezes, é o cliente que determina a você o que deve estar montado naquela bicicleta. Essa talvez seja uma boa fórmula para o Procon se antecipar a algo de que nós somos desejosos. E, aí, cito a fala do Renan. Se você quer que a Cidade tenha muita bicicleta, teremos que instruir muito bem aquele que vai comercializá-la e quem vai montá-la para que não haja risco nas relações com o consumidor.

Essa é a questão que tiramos hoje com a criação desse grupo de trabalho muito objetivo, que não é um grupo de trabalho que tem prazo de validade. Na realidade, as inovações virão e a bicicleta será cada vez mais demandada. Se a gente conseguir aprovar na cidade de São Paulo essa reversão da carga tributária para o Bilhete Único, teremos uma expansão gigantesca no consumo de bicicletas, da mesma forma que haverá uma integração gigantesca com os outros modais de transporte público coletivo. Portanto, ficamos sabendo que teremos que preparar mais a área de fiscalização e de informação.

Temos outro lado dessa moeda: aquele que não sente aqui porque não existe; aquele que, ao reconhecer 72%, prefere não existir e vender tudo à margem da lei. Esse, para quem está aqui, é o maior adversário. Logicamente, quando você conversa com o cidadão, ele diz o seguinte: “Para mim, não faz diferença nenhuma comprar na loja do Ravena ou na loja do Leandro, porque importa o que eu vou pagar. Se eu vou pagar 1 mil reais na loja do Ravena e o outro me oferece por 320 reais, eu vou comprar com ele”. Uma parte considerável da sociedade não enxerga o tributo que ele paga nem o que o outro deixa de pagar. Assim, não tenho como exigir da sociedade: “Chegue lá, verifique todas as notas dele, verifique se tem no quadro de aviso habite-se do prédio em que ele está, se tem alvará de funcionamento, se tem um extintor cheio”.

Essa é uma questão muito importante, não porque a gente está preocupado com o combate à sonegação. Não. É que todo esse processo é uma coisa só. Quando a gente estabelece o desejo de cumprir absolutamente tudo – e foi assim que a Aliança se apresentou há duas semanas na Comissão –, é porque a gente está observando por outro lado e dizendo o seguinte: desses também teremos certo rigor na cobrança para que, se todos vierem a cumprir a legislação, tenho certeza de que teremos força de fazer com que esses 72 caiam para 55, caiam para 40, caiam para 30, porque a gente aumenta a base de contribuintes. A gente aumenta o número de bicicletas tributadas, portanto reduzimos a carga em cima de cada uma delas. Essa é a lógica com que trabalhamos, esse é o esforço que estamos fazendo.

O objetivo que quero conseguir com você hoje, Renan, é sairmos com o compromisso de sairmos hoje com esse grupo de trabalho formado, que tenha representação da sociedade que pedala todo dia, instrui todo dia as pessoas a pedalarem melhor, instrui os motoristas a serem desejosos da bicicleta, imaginando que dez bicicletas na via ocupam o espaço de um carro. Então, você sempre multiplica por dez o espaço ocupado pela bicicleta e faz o cálculo do espaço que você ocupa no seu carro, sabendo que ele gasta 93% do combustível queimado só para transportar o carro, e não aquele que está dirigindo. Isso é para entendermos a lógica do que a gente está discutindo.

Quero pelo menos conseguir tirar esse compromisso do Procon, porque sei o quanto isso é hoje importante para a Cidade. Se o Procon da cidade de São Paulo é o Procon do Estado, é com ele que nós queremos estabelecer essa relação. Esse grupo de trabalho sai hoje com todas essas premissas de levar não só para os 80 que estão na Aliança, mas para todos os que têm uma porta aberta para a sociedade uma informação muito precisa de como se deve comercializar, como se deve relacionar com seu consumidor. Porque é isso que quem está com a porta aberta quer. Ninguém que abre uma porta para vender uma bicicleta quer dar uma informação equivocada para o consumidor. Quer o inverso: quer dar uma informação precisa, quer fazer com que seu consumidor esteja absolutamente feliz, como é pedalar.

Se você entrega uma bicicleta para fazer a pessoa feliz, a sua relação com essa pessoa não pode ser de felicidade menor do que essa. Esse é o desafio que poderíamos cumprir nessa primeira audiência pública que a bicicleta acaba por ajudar a promover na Cidade.

O SR. RENAN – O compromisso está garantido. Hoje a Aliança vai até o Procon. Temos até uma reunião agendada. Até espero a presença do Daniel, porque esse setor é um dos poucos que preservou algo que está em falta no mercado de consumo, que é essa relação muito aberta de confiança entre o consumidor e o fornecedor. Como ciclista, sempre vejo que quando você vai até uma loja e tem essa oportunidade dialogar, você tem uma atenção, uma recomendação: “Não, isso aqui é mais adequado para você”, isso é algo que está muito em falta no mercado de consumo de massa.

Folha nº 46
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

Então, existe uma relação pessoal que foi muito preservada. Então, isso faz também com que poucos problemas cheguem ao Procon, e isso é importante para auxiliar na construção desse diálogo, desse material.

Vou dar um exemplo de um caso que sempre usamos como referência. Quando passamos a construir escritórios regionais fora da Capital - e essas ações de fiscalização foram feitas - demonstraram que existe - e é natural, apesar da lei não dar margem para isso, de você não poder alegar o desconhecimento da lei para não cumpri-la - um déficit de informação por parte de muitos fornecedores de todos os segmentos, do varejo e do lojista de maneira geral, no interior, e, quando, por lei, uma equipe de fiscalização do Procon vai até os locais, ela não tem outra medida a não ser a aplicação de uma multa; por lei, não se pode aplicar uma advertência, porque o agente fiscal que vai a campo, identifica uma irregularidade e não pune, acaba cometendo um crime, o crime de prevaricação. Ele não pode deixar de punir, e a punição mais branda prevista na lei do Código de Defesa do Consumidor é a multa.

Então, o agente de fiscalização não tem margem. Só que, identificando, há outras ações previstas no *hall* de atribuições do Procon, e uma dessas ações é a educação par ao consumo, a de orientação para o consumo.

Em parceria com a Fecomércio, estruturamos um material educativo muito simples, muito acessível, bem claro para os fornecedores de como se adaptar ao Código de Defesa do Consumidor, e esses principais pontos de relação com o consumidor, como preço em vitrine, troca de produtos, aceitação de meios de pagamento, de cheque, de cartão de crédito. Material esse que inclusive está no *site* do Procon à disposição de qualquer um que quiser replicar esse material no dia a dia das relações de consumo.

Quando dessa abordagem, dessa orientação, constatamos que 86% desses estabelecimentos estavam em desconformidade com a lei. Após essas ações de fiscalização, apenas 32% dos estabelecimentos acabaram sendo penalizados. Conseguimos, então, reduzir sensivelmente o descumprimento das normas de consumo com essa ação de educação.

Estamos à disposição da Aliança Bike, observadas as peculiaridades do setor, como preço e troca de produtos, aceitação de meios de pagamentos via cheque, cartão de crédito ou dinheiro. Mas também há um aspecto muito importante: o manual de utilização em língua portuguesa, o certificado de garantia, problemas com os produtos. É outra parte do Código de Defesa do Consumidor que deve ser muito bem observada.

Estamos à disposição para mastigar essa informação em parceria com o setor, a fim de garantir que todos aqueles que operam no segmento tenham um nível satisfatório de informação para que não infringam as normas e, quando visitados por uma equipe de fiscalização, seja de um órgão da Administração Pública do âmbito administrativo, seja de um órgão de percepção criminal, não enfrentem esse tipo de problema.

Temos e reafirmamos esse compromisso, pois as nossas portas sempre estiveram e sempre estarão abertas para dialogar com o setor e construir um material como esse para evitar que esses problemas voltem a acontecer.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Renan.

Tem a palavra o Dani Gutí.

O SR. DANIEL GUTI – Só queria fazer uma observação em relação ao início de sua fala, muito verdadeira, muito real. A questão do *tête-à-tête* no consumo de bicicletas é muito verídico, e os lojistas pedem isso. A presença deles aqui inclusive pode significar menos bicicletas vendidas, porque essa relação se dá de forma muito particular. O que muito nos choca, porque, se o consumidor não se sentiu desrespeitado, houve, por parte das autoridades policiais, um excesso.

Só para reforçar, então, que a relação se dá justamente por esse contato.

O SR. RENAN – Só para complementar, um ponto que esqueci na primeira fala é que, de maneira geral, as ações de fiscalização, tanto da própria Polícia como do Procon podem surgir tanto por provocação de consumidores como de ofício. Isso pode acontecer. É fato que, no Procon, os senhores acabam não sendo tão impactados porque não existe, é praticamente nulo o volume de queixas dos consumidores. Para um órgão responsável pela fiscalização do Estado inteiro, para otimizar a fiscalização, ele deve se pautar em setores que estão mais doentes do que outros.

Então, se não existem reclamações dos consumidores - e se elas são praticamente nulas, muito em razão dessa proximidade, desse diálogo - isso não quer dizer também que não possam ocorrer ações de fiscalização. Mas é fato que essas ações sempre acabam sendo pautadas para onde existe o problema, para onde há certa doença de alguns setores.

Era esse o ponto que eu gostaria de esclarecer.

Folha nº 47
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pergunto aos senhores que nos acompanham se têm alguma contribuição a ser feita dos nossos microfones de aparte.

O SR. RAVENA – Para o Renan. A lei é de 1990, portanto, tem quase 24 anos. Acho que muito difícil a pessoa ser fiscalizada e ser presa. Pode até penalizar ou advertir, agora, ser preso porque o comerciante não disponibilizou uma etiqueta no produto, isso está fora da nossa ideia. Talvez o Procon faça um *up* nessa lei e a atualize, porque ela está muito antiga e não dá para penalizar ou prender um comerciante que tem loja há 50, 60 anos por conta de uma etiqueta.

Trabalhei duas semanas superestressado só pela ideia de alguém me levar preso.

É só isso que eu acho que deve ser mudado.

O SR. RENAN – Perfeito. No caso, a lei usada nem é o Código de Defesa do Consumidor, mas a lei dos crimes contra a ordem tributária, econômica e contra as relações de consumo também. É uma lei da mesma época da do Código de Defesa do Consumidor, também de 1990.

Há, sim, articulação com o departamento de Polícia de proteção à cidadania, mas, como nesse caso específico, não houve essa articulação para essa ação, creio que eles devem ter usado o artigo 7º, inciso II dessa lei, que é vender ou expor à venda mercadoria, tipo embalagem, tipo especificação, peso ou composição que esteja em desacordo com as prescrições legais. Fazendo, assim, essa ligação dessa lei, desse tipo penal com o Código de Defesa de Consumidor, que fala que as informações de apresentação do produto devem estar em língua portuguesa.

Pelo que nos chegou de informação, até mesmo do próprio setor, o que foi divulgado, a própria convocação da Câmara, aparentemente – corrijam-me se eu estiver errado – tenha sido essa a construção legal que foi feita.

No caso, tem um porquê. Obviamente, como essa lei é de 1990, não vou me alongar nesse histórico, mas nós tínhamos um mercado de consumo que precisava ser adequado, pois ainda estávamos nesse processo de redemocratização do Estado brasileiro, estávamos começando a colocar as coisas no lugar. Foi muito utilizado tanto o próprio Código de Defesa do Consumidor, como essas leis. Daí, estabelecer um tipo penal desses é realmente querer que a lei seja cumprida; levar qualquer assunto à esfera criminal é um *enforcement* muito grande, é fazer com que a lei seja cumprida; ou seja, colocar medo no mercado para cumprimento da lei.

Isso passou no mercado naquela época, em 1990, muito porque, naquele momento em que o Brasil ia começar a ter um grande desenvolvimento, começamos a separar o joio do trigo para aqueles que já estavam atuando bem no mercado, como uma forma de se proteger esse mercado legal. Nessa sociedade que se imaginava em 1990, e que se imagina até hoje, cumpridora das normas e não com esses números assustadores de um mercado paralelo que, deve, sim, ser coibido pelo Poder Público. O Município de São Paulo vinha atuando de maneira exemplar, mas, infelizmente, nesses últimos meses, essas ações de combate ao comércio ilegal refrearam um pouco, mas vêm sendo reestruturadas para serem encampadas pelo Município. A ideia é que, ao cumprimento dessa lei, quando o mercado é bem sadio, nem haja preocupação nesse sentido.

Por isso é importante essa articulação. Por se tratar de uma lei federal – e só a União pode legislar em matéria criminal – que o próprio setor também enderece aos nossos representantes eleitos no Congresso Nacional uma alteração desses tipos penais. Mas não só esse setor, mas outros que são impactados com ações desse tipo, pois não faz mais sentido ter esse tipo de previsão legal, que tem um porquê de ter sido concebida, para forçar a adequação às normas. Daí se ter um reforço na esfera criminal.

Logicamente, em ações dessa natureza, isso acaba parecendo desproporcional, e é natural que todos que acabam sendo impactados com uma ação desse tipo sintam como se fosse o um tiro de canhão em passarinho, já que é uma ação muito pesada para um assunto que. Caso haja uma infração ao Código de Defesa do Consumidor, o próprio Código entende que é uma infração de menor gravidade. Então, no Código de Defesa do Consumidor, infrações relacionadas ao direito à informação são de menor gravidade. Até mesmo para um cálculo de uma multa que é aplicada, é uma infração bem leve, e daí essa sensação de injustiça, porque, quando há uma infração muito leve que acaba gerando até mesmo penalização na esfera criminal, isso causa essa sensação. Mas vamos discutir para que não aconteçam mais esses problemas.

O SR. ANDREA MATARAZZO – Vou pedir um minuto para abrir a próxima audiência pública.

Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 33ª audiência pública do ano de 2013.

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

Folha nº 48
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia 8 de novembro de 2013; no *Diário de S. Paulo*, no dia 11 de novembro, e na *Folha de S. Paulo*, no dia 12 de novembro.

Declaro aberta esta audiência pública e a suspendo por 15 minutos.

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

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Ravena.

O SR. RAVENA – Sobre a penalização referente à etiqueta, parece que os valores são em salários mínimos e equivalem de 1 a 200 salários mínimos. Acho também que isso está muito aberto e dá chance de o pessoal extorquir, uma vez que uma única peça ou em cada peça que há na loja dá penalização do pagamento de 200 salários mínimos. Então, já que vai se abrir uma conversa, acho que tem que ser estipulado um número, ou de 5 ou 10 salários mínimos para evitar que cada loja apreendida receba uma penalização.

Então, peço também que isso seja acertado, porque está bem inadequado.

O SR. RENAN – Só para esclarecer, essas provavelmente são multas relacionadas ao crime, ao tipo penal. As multas do Procon são objetivas no sentido de que também têm uma faixa definida na lei, que hoje varia de cerca de 500 reais até 7 milhões de reais, porque, afinal de contas, como eu disse, cuidamos de todos os segmentos e, da mesma forma que vocês, vendedores e varejistas do ramo das bicicletas, temos todas as concessionárias de serviço público de telefonia, por exemplo, que também são fiscalizadas pelo Procon.

Por isso que existe essa faixa bem elástica, apesar de o Estado de São Paulo ser um dos poucos Estados em que, para esse cálculo, a aplicação dessa multa é baseada numa fórmula matemática, cujos componentes são objetivos e previamente disponibilizados para que qualquer um faça esse cálculo.

Não tem como fugir disso se, na visita do Procon, houver multa, porque é uma fórmula matemática, cujas variáveis são bem objetivas, como a gravidade da infração – no caso da falta da informação, é de gravidade 1 –, a condição econômica do fornecedor – o faturamento bruto, um dado também muito objetivo –, e a vantagem que ele teve com aquela conduta, que geralmente também é de grau 1.

Então, se houver uma penalização por conta da fiscalização do Procon, o cálculo dessa multa é bem objetivo e guarda essa razoabilidade entre o tamanho da empresa e o tipo de infração cometida.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Caetano.

O SR. CAETANO – Bom dia. Sou o Caetano, da Bike Tech Jardins e quero dividir uma experiência que eu tive ontem à noite. Não sei como se aplicaria isso, mas acho que vale a pena abordar a questão que ora vou exemplificar nesta agenda. O nosso mercado tem fornecedores específicos de algumas marcas que detêm o poder de vendê-las no Brasil. Para o Natal, fizemos uma compra grande e, por conta desse episódio, mandamos uma notificação para todos os fornecedores dizendo-lhes que não receberíamos mercadorias sem etiqueta.

Fomos à feira, efetuamos uma compra grande, de valor razoavelmente grande. Ontem foi enviado o romaneio dessa compra para nós, mas, no final do dia, recebi uma ligação do fornecedor dizendo-me que não ia me entregar a compra porque ela não tinha etiqueta e isso não era problema dele.

Isso para exemplificar para vocês a frustração do lojista que depende de um fornecedor de uma marca específica, que não se responsabiliza, não é penalizado e não sofre nenhuma consequência. Quem foi preso foi o Robertinho e o Zé ao venderem produtos desse fornecedor, e a responsabilidade é toda nossa. Então, não sei em que momento nós poderíamos incluir isso nesta agenda, mas acho que é um dado muito importante de abordar e de dividir com vocês.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – É fundamental. Precisamos da ajuda do Marcelo, porque, na realidade, também temos que trazer importadores e a indústria para isso. Vou tomar a liberdade de ligar para a Fiesp ainda hoje para tentar encontrar qual o sindicato que pode passar a ter presença nesse diálogo que vamos realizar. Não tenho dúvida alguma que, se só dialogarmos com quem está na ponta sendo fiscalizado, impotente de receber o produto inclusive com as garantias necessárias de informação para repassar para o seu consumidor, dificilmente vamos conseguir acertar.

Eu já tinha falado para o Dani Gutí que, de tanta informação que precisamos, vamos criar etiqueta eletrônica, de forma que a pessoa tenha o *tablet* na loja e a informação eletrônica. Isso um pouco para entendermos a dinâmica de um setor, porque, quando chegamos à loja, temos dois a três mil produtos à disposição do consumidor. Estamos, então, falando de um setor que precisa mesmo de diálogo com o Procon para ir fazendo ajustes, mas não porque não quer cumprir a lei, mas porque a lei, quando imaginada no final dos anos 90, tinha uma perspectiva completamente diferente do que são as

Folha nº 49
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

relações comerciais nos dias de hoje. Então, temos de ir atrás sim da cadeia produtiva completa, porque senão vai faltar...

O SR. _____ - Isso a gente consegue fazer no âmbito da associação, que tem muitos desses fornecedores. Provavelmente, esse é um associado e a gente consegue incluir na nossa agenda propositiva. E fazer com que a informação que virá do PROCON nos auxiliando a interpretar a lei e essa cartilha que já está pronta e preparando uma para que os fornecedores estejam informados, mas certamente eles serão envolvidos nessa agenda propositiva.

Há uma questão técnica sobre a lei criminal. No caso dos dispositivos que preveem detenção, a gente teve um debate com um advogado criminalista. Então, nossa primeira ação da agenda propositiva foi conversar com um especialista em direito criminal para entender como funciona. Naquele debate ele falou que o crime é objetivo e aplica-se ao lojista, que é que tem a relação com o consumidor. Portanto, nesse aspecto o fornecedor não tem responsabilidade. Não que ele não tenha de entregar as etiquetas, obviamente.

Enquanto que no âmbito da lei do consumidor existe uma coparticipação, a responsabilidade é tanto do lojista quanto do fornecedor ou fabricante, mas acho que a melhor forma é que a gente siga com a agenda positiva e traga também os representantes dos fornecedores para garantir que nosso mercado funcione com respeito ao consumidor, em primeiro lugar, e tranquilidade para os lojistas que, obviamente, essa responsabilidade cabe sim aos fornecedores.

O SR. _____ - Mas o distribuidor está sobre o guarda-chuva das leis do PROCON? O fornecedor é obrigado a seguir a legislação?

O SR. _____ - Sim.

Caso seja encontrado um produto sem uma informação que o Código de Defesa do Consumidor reputa como essencial para o consumidor ou essa informação não esteja em língua portuguesa, por exemplo, tanto o lojista quanto o fabricante – fabricante, importador, quem quer que seja a figura – acabam sendo penalizados. Diante dessa dosimetria de multa, uma multa para o lojista compatível com o faturamento, com o tamanho do lojista e uma multa muito maior ao fabricante porque não colocou aquele produto assim somente naquele estabelecimento, mas todo o mercado foi abastecido com essa não conformidade a lei. Dependendo da gravidade, pode-se chegar até a uma suspensão de comercialização daquele produto no mercado.

Portanto, o Código de Defesa do Consumidor trabalha com essa cadeia de responsabilização para todos que compõem a cadeia de consumo.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Sou obrigado a encerrar porque já avançamos 20 minutos para a nossa audiência pública.

Agradeço ao PROCON; ao Renan que nos acompanhou desde o primeiro minuto; Marcelo, Dani, Robson – você tem condições de ocupar qualquer mesa hoje enquanto ciclista, ativista e como quem colabora para a Cidade ser cada dia melhor.

Saimos hoje com um grupo de trabalho já constituído que terá a tarefa de se manter em contato permanente com o PROCON e com o IPEN. E também o compromisso do nosso Presidente de nos auxiliar em uma reunião técnica deste mesmo grupo com a Secretaria de Segurança, em especial a Delegacia do Consumidor, Decon, e o Ministério Público do nosso Estado nos setores que acompanham esse processo de fiscalização.

E assim que termina essa nossa audiência pública que aborda a questão da bicicleta na cidade de São Paulo, as relações de comércio e como podemos fazer para que a bicicleta seja mais presente na vida das pessoas, produzindo aquilo que a gente sabe que ela produz – uma endorfina gigantesca que faz com que a vida das pessoas seja melhor.

Muito obrigado.

Estão encerrados os nossos trabalhos. (Palmas)

- Reabertura dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Reabro os trabalhos da 33ª audiência pública de 2013.

O primeiro projeto a ser apresentado é o PL 362/2011, da Vereadora Sandra Tadeu.

- É lido o seguinte: (PL 362/2011)

Folha nº 50
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) Está aprovado.

O segundo projeto o PL 501/2012, do Vereador Natalini.

- É lido o seguinte: (PL 501/2012)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O terceiro projeto é o PL 267/2013, do Vereador Jair Tatto.

- É lido o seguinte: (PL 267/2013) **SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo)** – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 294/2013, do Vereador Alfredinho.

- É lido o seguinte: (PL 294/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 313/2013, do Vereador Eduardo Tuma.

- É lido o seguinte: (PL 313/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 387/2013, do Vereador Alessandro Guedes.

- É lido o seguinte: (PL 387/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 439/2013, do Vereador Nelo Rodolfo.

- É lido o seguinte: (PL 439/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 445/2013, do Vereador José Américo.

- É lido o seguinte: (PL 445/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 486/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 486/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 493/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 493/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 494/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 494/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 495/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 495/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

Passemos ao item seguinte, PL 497/13, do Vereador Laércio Benko. "Dispõe sobre a implantação de tecpoints, que façam coletas, e o encaminhamento do lixo eletrônico para o devido

Folha nº 51
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

aproveitamento e/ ou reciclagem em todas as Subprefeituras da cidade de São Paulo". não há inscritos, o projeto foi lido.

PL 501/13, do Vereador Natalini. "Dispõe sobre o consumo, a produção e comercialização de carvão vegetal no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências". Não há inscritos, projeto lido.

PL 586/13, do Vereador Laércio Benko. "Dispõe sobre a obrigatoriedade de utilização de papel reciclado confeccionado integralmente com aparas pós consumo em órgãos públicos no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências". Não há inscritos, projeto lido.

PL 611/13, do Vereador Pastor Edemilson Chaves. "Cria o Programa Um Pomar em Cada Praça, e dá outras providências". Não há inscritos, projeto lido.

PL 294/13, do Vereador Alfredinho. Está inscrito o Sr. Ricardo Romero, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

O SR. RICARDO ROMERO – Bom dia. Sou gestor da APA Capivari-Monos, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Gostaria de me manifestar referente a um encontro que houve para a elaboração de um texto substitutivo ao texto proposto pelo nobre Vereador Alfredinho.

Nesse encontro, estiveram presentes a sociedade civil, também parte do poder público representado pela Secretaria; pessoas ligadas à Subprefeitura de Parelheiros, enfim, todas as instituições necessárias para a elaboração desse texto e proposta dessa nova redação que, a meu ver, é um texto que se torna suficiente para que esse polo seja criado de uma forma mais consistente com diretrizes e objetivos bem desenhados.

Então, eu gostaria de propor à Mesa o envio desse material, para que seja analisado. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Perfeitamente. Então estamos falando do PL 294/13, do Vereador Alfredinho. "Dispõe sobre a criação do polo de ecoturismo nos distritos de Parelheiros e Marsilac, até os limites da Área de Proteção Ambiental". Então, vamos encaminhar esse material ao nobre Vereador Alfredinho, analisar e ver se incorporamos ao projeto.

Muito obrigado.

Passemos à leitura dos projetos em segunda audiência pública.

PL 392/98, de vários autores. "Sistematiza e consolida a legislação de arborização nos logradouros públicos do Município de São Paulo, e dá outras providências". Não há inscritos, projeto lido.

PL 340/12, de vários autores. "Suprime o Inciso II do Artigo 3º da Lei 13.944, que determina que as bombas de abastecimento deverão estar distantes, no mínimo, 20 metros das demais edificações". Não há inscritos, projeto lido.

PL 218/13 da Vereadora Patrícia Bezerra, do PSDB, dispõe sobre o descarte de embalagens recicláveis no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto lido.

Item seguinte é o 20º da pauta, PL 256/13 do Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, institui, no âmbito do Município de São Paulo, o Zoneamento Ecológico-Econômico - ZEE, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto lido.

Item 21º, PL 289/13 do Vereador Nabil Bonduki, dispõe sobre a gestão participativa das praças do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Está presente em nossa audiência pública o arquiteto e urbanista Vereador Nabil Bonduki. Está inscrito para falar sobre o PL 289/13 a Sra. Susana Basualdo, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

A SRA. SUSANA BASUALDO – Em primeiro lugar, gostaria de elogiar a Câmara pela tramitação desse projeto e, assim, garantir a participação e apropriação positiva dessas praças.

Gostaríamos de colocar, basicamente, duas questões.

Primeira: os eventos culturais, Artigo 17: "As praças poderão sediar eventos culturais e esportivos". É importante ressaltar que eles têm de ser sustentáveis, gratuitos e sem auferir renda.

No artigo não ficou claro quem vai realizar, mas, de certa maneira, entendemos que podem ser organizados esses eventos tanto pelos órgãos públicos quanto pela sociedade civil, sempre garantidos esses princípios de sustentabilidade e gratuidade.

Deve garantir também a livre expressão artística. Ficamos preocupados, sim, pois é óbvio que o comitê pode ser tendencioso, aceitar ou não algum tipo de expressão, mas, de alguma maneira, tem de fortalecer que as diferentes expressões artísticas sejam respeitadas.

E, segunda, com relação ao Artigo 18 § 2º, com relação às hortas educativas. Coloca-se aqui que a Subprefeitura apoiará a implantação em parceria com a supervisão de abastecimento. E

Folha nº 52
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

como elas têm caráter educativo, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente e também a Secretaria de Educação deveriam – seria desejável – que participassem também.

Era isso. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo – PSDB) - Está inscrita também a Sra. Fernanda Bandeira de Melo.

A SRA. FERNANDA BANDEIRA DE MELO – Muito obrigada. É só para lembrar ao Vereador Nabil Bonduki, e a fala da colega que me antecedeu me inspirou: sobre a existência de parques que são para contemplação e também o silêncio deve ser garantido. Muito obrigada.

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

O SR. NABIL BONDUKI – Gostaria apenas de ressaltar que esse substitutivo já foi objeto de vários debates e discussões. Hoje, inclusive, até tem poucas pessoas, mas a última audiência pública estava marcada para a noite e a sessão plenária estendeu-se e não pudemos cancelá-la. Mas ela foi transformada em reunião técnica e muitas sugestões da sociedade, do Movimento Boa Praça e de Subprefeituras foram incorporadas ao substitutivo.

Depois de tudo isso, foi feita uma outra reunião – antes mesmo da audiência de hoje – e, por isso, o substitutivo expressa esse processo de debate, aliás, bastante amplo com a sociedade.

Acredito que agora ele está em condições de ser votado em segunda discussão. Já foi votado em primeira. Aparentemente, todas as questões, inclusive essas últimas levantadas, inclusive pela Fernanda, podemos incorporar. Com isso, teremos condições de aprová-lo.

Gostaria, ainda assim, de ouvir seus comentários posteriormente, tendo em vista que V.Exa. foi Secretário de Subprefeituras e as praças são espaços geridos pelas Subprefeituras, certamente, sua opinião é muito importante. Talvez não agora, mas antes da votação, ou seja, antes de se consolidar o substitutivo, sua opinião seria muito bem vinda para nós. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Parabenizo o projeto e não tenho a menor dúvida de que essa gestão participativa é a solução para nossas praças.

Sabemos que o Poder Público, mesmo se tivesse condições – ou quando tem condições de fazer a manutenção dessas praças – ele não tem a visão apurada daquele objetivo para o qual a praça é utilizada. E só os usuários é que conseguem ter essa visão.

Então a participação do usuário, integralmente, na gestão de uma praça ou de um parque é fundamental, pois ninguém conhece melhor os problemas ou as prioridades de determinado lugar do que aqueles que moram ou se utilizam dele.

Essas questões, por exemplo: do barulho ou não, dependendo da praça; da necessidade ou não de algum equipamento; da colocação de grades ou não; de se colocar travessias como faixas de pedestres etc. no entorno – em função do fluxo de pessoas e de onde há maior fluxo de pessoas –; se há necessidade da Guarda Civil Metropolitana ou não, por conta, por exemplo, de usuários de drogas, fato comum nas praças e, portanto, requer segurança; são demandas e esse controle, essa fiscalização, ninguém faz melhor do que a própria população. Isso vi por mim próprio. O melhor fiscal e mantenedor da Cidade é o próprio cidadão, a própria sociedade.

É um projeto muito bem vindo. A observação da Fernanda é pertinente, inclusive, pois, há lugares onde a música ou os shows nas praças não se adequam, ou em função da vizinhança, ou em função da própria vegetação local. Isso aí tem de ficar um pouco a critério do conselho da praça como está previsto aqui – um comitê.

E V.Exa., Vereador Nabil Bonduki, que é um admirador e apreciador da Cidade deve ter visto como funciona ou funcionou o conselho dos parques. Depois que esses conselhos foram instalados, V.Exa. percebeu que não havia mais problemas de reclamações e a manutenção melhorou substancialmente.

Quanto mais a sociedade se apropriar desses espaços, certamente, serão mais bem utilizados, terão utilização adequada e a manutenção será mais bem feita.

Não havendo mais inscritos, o projeto está considerado lido e pronto para votação.

Vamos ao item 22 da pauta, o PL 317/13 do Vereador Nelo Rodolfo, do PMDB, dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme - Trote, distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto considerado lido.

Item 23º, PL 386/13 do Vereador Alfredinho, do PT, altera dispositivos da lei nº 13.866/2004, que fixa as atribuições da Guarda Civil Metropolitana, para ampliar o poder fiscalizatório da Guarda Civil Metropolitana no âmbito da proteção ambiental.

Não havendo inscritos. Projeto considerado lido.

Folha nº 53
do Processo nº 0267-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

O 24º item é o PL 388/13 de vários autores, cria incentivos fiscais para os edifícios da Cidade que transformarem sua fachada em fachada verde.

Gostaria de explicar às pessoas que não significa pintar a fachada de verde, mas, sim, criar as fachadas vivas, ou seja, com plantas.

Não há inscritos. Projeto considerado lido.

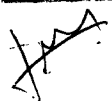
O 25º item da pauta de hoje é o PL 430/2013 da Vereadora Sandra Tadeu, do DEM, institui a reserva de espaços publicitários, no mobiliário urbano, para campanhas sobre a importância da não ingestão de bebidas alcoólicas por motoristas na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto considerado lido.

Não havendo mais nada a tratar no dia hoje, indago ao Vereador Nabil Bonduki se gostaria de fazer algum outro comentário. (Pausa) Não.

Está encerrada, então, a 33ª audiência pública do ano de 2013. Boa tarde a todos. Muito obrigado pela presença.

Segue W juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S sob folha(s)
n° 54 A 58 Em 01/04/2014
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 54

do Processo nº 01-267/2013
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF: 101.204

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE.

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 26/03/2014

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

Folha nº 55 do Processo nº 01-267/2013 Inamar Alves de Sousa Jr. RF: 101.204
--

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Bom dia! Na qualidade de membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, hoje, na presidência da Audiência Pública. Declaro abertos os trabalhos da segunda audiência pública do ano de 2014. Informo que essa audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara, Auditórios On-Line. Essa audiência foi publicada no *Diário oficial da Cidade de São Paulo*, nos dias 14, 25 e 26 de março. No *Diário de São Paulo*, no dia 25 de março e na *Folha de São Paulo*, no dia 26 de março de 2014.

Passemos a pauta do dia. Peço ao Sr. Secretário que faça a leitura do item 1º da pauta.

O SR. SECRETÁRIO – PL 15/06, nobre Vereador Adilson Amadeu.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 267/13, nobre Vereador Jair Tatto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 484/13, nobre Vereador Calvo.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 519/13, nobre Vereador Eduardo Tuma.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, o senhor é corinthiano? Quais são os sabores e condimentos da comida que será servida neste polo gastronômico que pretende se instalar no entorno do Estádio do Corinthians? Essa é a questão fundamental do debate. Se fosse, do Palmeiras, sabemos que seria culinária italiana, do Santos, frutos do mar. No entorno do Corinthians, qual a sugestão de gastronomia que iremos oferecer para o povo do mundo todo?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Apesar, de que V.Exa. coloca que se fosse na arena Palmeiras, saberíamos que a gastronomia se referia a carne suína...

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Falei massa italiana. O senhor que está falando carne suína...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – A massa italiana, quero fazer essa observação da seguinte forma: não sei se é de conhecimento, o Corinthians foi fundado por italianos.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Um dos fundadores do Corinthians é o Bianque Polite, que veio no final do século, anterior, ao passado trazendo a família, que depois viria ser Police, se instalou primeiro em Salto, porque os pobres italianos foram para o interior trabalhar na

Folha nº 56
do Processo nº 01-267/2013
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF: 101.204

lavoura, quando construiu algum dinheiro vinha para a Capital e o Bom Retiro, você tinha um conjunto grande de hospedaria, dos humildes. Quem eram os humildes? Aqueles que não tinham como pagar coisa melhor e alugavam uma cama, e se dividiam naquilo que hoje é batizado de cortiço. Às vezes famílias inteiras. Então conheço a história da divisão dos italianos ricos, que fundaram o Palestra e dos italianos simples, que fundaram o Timão. A sabedoria da alimentação italiana vai acompanhar os Corintianos e aquela que não tem sabedoria, porque come carne suína vermelha vai continuar com os palmeirenses?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – É o critério. Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 562/13, nobre Vereador Conte Lopes.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 566/13, nobre Vereador Juliana Cardoso.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 572/13, nobre Vereador Eduardo Tuma.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

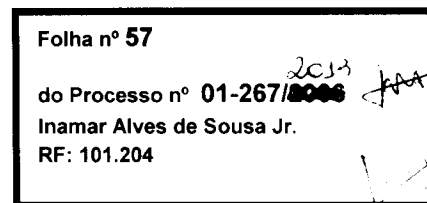
Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 577/13, nobre Vereador Edir Sales.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Paulo Silva, assessor da nobre Vereadora Edir Sales.

O SR. PAULO SILVA – O PL 577/13, é uma das mais importantes iniciativas da nobre Vereadora Edir Sales, para a zona Leste, e região do São Lucas. O PL institui o Parque Verde do São Lucas situado no distrito de São Lucas, na Subprefeitura de Vila Prudente, entre a Avenida do Oratório, Rua General Iro Legue Cunha, Rua Ribeirópolis, Av. Secondino, Rua Antonio Rodrigues dos Ouros e Rua Carlos Sense. Esse parque é um pedido da população por mais área verde de lazer e entretenimento. Que também valorizará a área, e estamos preservando o Meio Ambiente.

O PL 577/13, é o único que atende a legislação em vigor. Uma vez que tem por fundamento jurídico decretos do Executivo. Trata-se de uma área decretada de utilidade pública pelo Prefeito Gilberto Kassab do PSD, no decreto 51097/09 e decreto 52714/11, que concede 89.115 metros quadrados para implantação do parque verde. A nobre Vereadora Edir Sales, luta incansavelmente para essa implantação em todos os setores da



administração. Protocolou esse projeto de lei, envia ofícios e indicações ao prefeito. Já falou com o Secretário do Verde, sobre essa implantação, é realmente uma luta. A Vereadora tem abaixo assinado de toda população do São Lucas e da Avenida Oratório, com a reivindicação. Foi organizado, também, pela vereadora um ato denominado “abraço” pelo Parque verde do São Lucas. Ato simbólico ao redor do local e toda população esteve presente e o abraço pela implantação do parque verde foi realizado com sucesso. A nobre Vereadora Edir Sales, recentemente, em mais uma ação em favor do parque apresentou uma emenda ao Projeto de Lei do Plano Diretor junto ao relator da proposta, nobre Vereador Nabil Bonduki, para que mantivesse exclusivamente, nos mapas de áreas verdes da cidade, o local para essa implantação em respeito aos decretos em vigor. E a proposta da nobre Vereadora foi aceita em reunião com o relator do Plano Diretor, que chegou a mostrar o novo mapa verde constando exclusivamente, essa área como área verde da cidade. É uma luta e a nobre Vereadora acredita com fé em Deus que o local será implantado o parque Verde de São Lucas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Encerrada a palavra do assessor da nobre Vereadora Edir Sales. Aberta a palavra. (Pausa) Não há mais ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 583/13, nobre Vereador Jair Tatto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 584/13, nobres Vereadores Ricardo Nunes e Dalton Silvano.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 591/13, nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 618/13, nobre Vereador Aurélio Miguel.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 654/13, nobre Vereador Natalini.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se

Folha nº 58 do Processo nº 01-267/2013 Inamar Alves de Sousa Jr. RF: 101.204
--

manifestar. Encerrada a discussão.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 667/13, nobre Vereadora Noemi Nonato.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 674/13, nobre Vereador Mario Covas Neto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 693/13, nobre Vereador Calvo.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

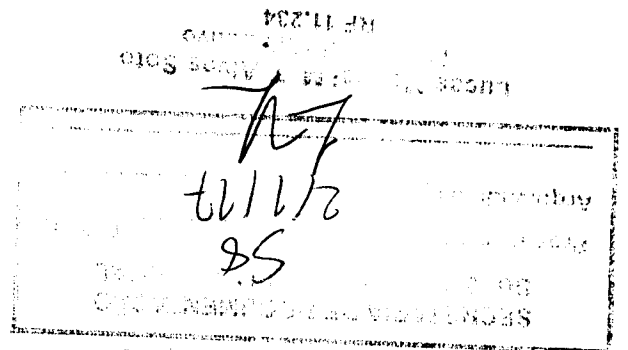
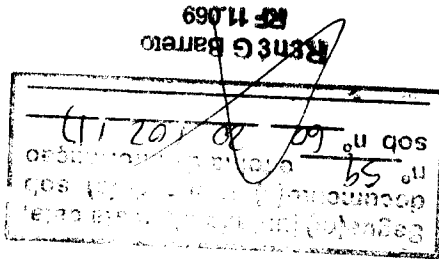
Passemos ao item seguinte.

O SR. SECRETÁRIO – PL 730/13, nobre Vereador Floriano Pesaro.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Aberta a palavra. (Pausa) Não há ninguém para se manifestar. Encerrada a discussão.

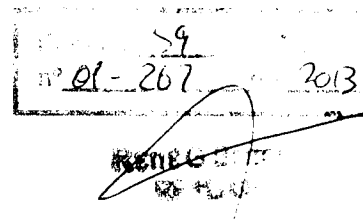
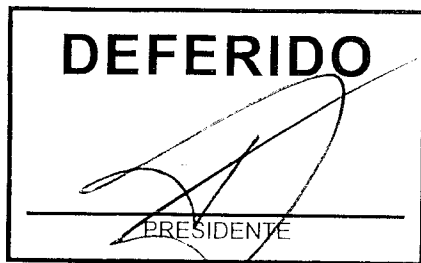
Nada mais havendo a ser tratado nesta Audiência Pública. Assim sendo damos por encerrada a presente audiência pública.

Estão encerrados nossos trabalhos.



RF. 101.204 - SGP-12
Inamar Alves de Sousa Jr

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 11º do Regimento Interno.
São Paulo, 03/01/2017



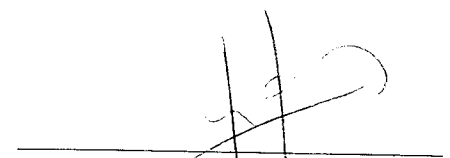
REQUERIMENTO

RDS
161/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PL 098/01, PL 641/06, PL 127/12, PL 211/12, PL 472/12, PL 524/12, PL 525/12, PL 528/12, PL 535/12, PL 537/12, PL 539/12, PL 540/12, PL 543/12, PL 086/13, PL 088/13, PL 089/1, PL 091/13, PL 135/13, PL 137/13, PL 138/13, PL 141/13, PL 143/13, PL 144/13, PL 145/13, PL 146/13, PL 196/13, PL 265/13, PL 266/13, PL 267/13, PL 366/13, PL 368/13, PL 370/13, PL 423/13, PL 424/13, PL 463/13, PL 474/13, PL 581/13, PL 582/13, PL ~~583/13~~, PL 626/13, PL 627/13, PL 628/13, PL 652/13, PL 653/13, PL ~~840/13~~, PL 901/13, PL 902/13, PL 903/13, PL 904/13, PL 905/13, PL 906/13, PL 907/13, PL 908/13, PL 909/13, PL 911/13, PL 912/13, PL 916/13, PL 133/14, PL 206/14, PL 279/14, PL 436/14, PL 437/14, PL 440/14, PL 518/14, PL 052/15, PL 127/15, PL 183/15, PL 215/15, PL 588/15, PL 590/15, PL 591/15, PL 592/15, PL 593/15, PL 594/13, PL 595/15, PL 596/15, PL 597/15, PL 598/15, PL 600/15, PL 711/15, PL 043/16, PL 061/16, PL 076/16, PL 173/16, PL 205/16, PL 233/16, PL 319/16, PL 320/16, PL 321/16, PL 365/16, PL 366/16, PL 372/16, PL 386/16, PL 434/16, PL 490/16, PL 499/16, PL 527/16, PL 547/16 e PL 575/16, **PR 018/15 E PLO 001/13** todos de autoria do **VEREADOR JAIR TATTO**.

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2017


Vereador Antônio Donato
Líder do PT

14:17 15/02/2017 017220 - Protocolo Legislativo - 588-03



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº *60*

do processo nº *DL-267* de 20 *13* (a)

RECEBUEMOS
RECEBUEMOS

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017


ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-161/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

20 / 02 / 2017


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

A Comissão de:

URB

24,02,17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

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

02 MAR. 2017

Secretário RF

Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

Ao Vereador / À Vereadora
Polícia Neto

Relator
da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente
16/03/2017

Presidente
do 8 dias para manifestação, nos
termos do artigo 62 RI

Segue anexo(s) o(s) documento(s)
e papel(s) em anexo(s) nº 5, sub folha(s)
nº 61 e 62, de 18/04/17.

Coordenador de
RF 11.300



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 61 do Proc. fls. 67
Nº 267 de 20 13
Claudineia de Souza
RF. 52.022 - SGP. 12

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex^a que encaminhe ao Executivo pedido de informações a respeito do **Projeto de Lei nº 267/13**, de autoria do nobre Vereador Jair Tatto, que “dispõe sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings”.

O objetivo é que aquele Poder se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor completo do projeto de lei.

Esclareço que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia do supracitado projeto, do substitutivo aprovado pela CCJLP e da folha deste pedido.

Vereador Souza Santos

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e
de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo
46 do inciso VIII do Regimento Interno

Vereador Milton Leite

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PL 267/13



Folha nº 62 do Proc.
Nº 267 de 20 13
Claudineia de Souza
RF. 52.022 SGP. 12

São Paulo, 06 de abril de 2017.

Ofício SGP.12 nº 178/2017

CÓPIA

Senhor Prefeito,

Em atenção ao requerimento aprovado pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência o pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 267/13**, de autoria do Vereador Jair Tatto, que DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DA TRAVESSIA PEDREIRA PARA GRAJAÚ, ATRAVÉS DO SISTEMA DE BALSA ÀS MARGENS DA REPRESA BILLINGS.

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria dessa Comissão.


MILTON LEITE
Presidente

Anexo: Cópia do requerimento citado.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor João Doria
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo
CEP 01415-001 – São Paulo-SP
Tel.: 3113-8000



Prefeitura Municipal de Vereador
 Paulo Roberto
 Sala da Gerência da Prefeitura Municipal, Marépolis, 4
 Marépolis, 4
 em 05 JUL 2017

$$\frac{d}{dt} \left(\frac{\partial L}{\partial \dot{x}} \right) = \frac{\partial L}{\partial x}$$

63/80 03 08 12



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 21 de julho de 2017

Folha nº	63	do Proc.
Nº	01-267	de 2013
Assinado por: Aparecido Ferreira		
PE. 101.075-SGP-12		

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 255/2017-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 178/2017

DOCREC

469/2017

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pelos órgãos municipais competentes acerca do Projeto de Lei nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira – Grajaú, por meio de sistema de balsa, na Represa Billings, concluindo por sua inviabilidade.

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

MILTON FLÁVIO M. LAUTENSCHLAGER
Secretário Especial de Relações Governamentais

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/JM/gc
Resp 267-13

A Comissão de:

UAB

24 / 07 / 17



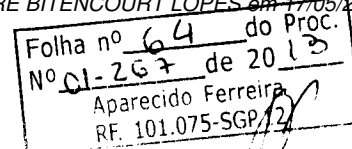
Tairó Batista Esperança
Técnico Administrativo
RF. 11.232

RECEBIDO na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

24 JUL 2017

Secretário RF


Caio Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.267

**Não PS - ANÁLISE TÉCNICA****Nº 96.31.00203/17-63****INFORMAÇÃO TÉCNICA**

Reg. CET: 12203

10/05/2017

Analista: HIDELEY CODIGNOLI

PARECER TÉCNICO

Papel para informação rubricado como folha nº 13 do Processo nº 2017-0.065.000-5

Assunto: Projeto de Lei n.º 267/13 do Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da represa Billings e dá outras providências - Pedido de Subsídios.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - Presidente Milton Leite

10/05/17

Claudia Souza dos Santos
Reg. Cet. 11899-1



À

GPL - Senhora Gerente,

Com relação ao projeto de Lei nº 0267/13 de autoria do vereador Jair Tatto que dispõe sobre a criação e implantação da travessia Pedreira para Grajaú através de sistema de balsa às margens da Represa Billings, temos a informar que:

Por tratar de área com grande dificuldade de mobilidade pela presença da Represa Billings e considerando a Lei nº 16050/14, o Plano Diretor Estratégico - PDE, que no Título III, Capítulo V- Da Política e Do Sistema de Mobilidade, Seção IX- Do sistema Hidrico, que define e incentiva o conjunto de componentes do sistema hidrico necessários para a realização do serviço de transporte de cargas e passageiros por vias navegáveis, somos de parecer favorável à criação e implantação da travessia Pedreira para Grajaú através do sistema de balsa.

Sugerimos o encaminhamento do presente à SPTrans e a Empresa Metropolitana de Águas e Energia - EMAE para manifestação por se tratar de transporte público.

Hideley Codignoli

Reg. Cet. 12203

10/05/17

De Acordo,

Denise M. S. Dias Gomes

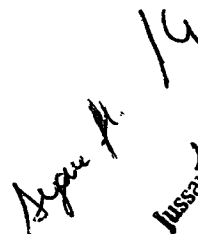
Reg. Cet. 8758

À
SPP – Sra. Superintendente,

Restituímos o presente com as informações de GPL/DPJ para prosseguimento.


DAPHNE SAVOY
Gerente de Planejamento da Mobilidade – GPL
10/05/17

Luis Carlos Mota Gregório
Departamento de Políticas de
Mobilidade - DPB
Reg CET 9742-0


Jussara Luiza S. Bocalini
Reg. CET nº 9763-2

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Folha nº 65 do Proc. 15. 74
Nº 01.267 de 2013
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

Folha de Informação nº 14 do Processo nº 2017-0.065.000-5

Jussara Laiza S. Bocalini
Reg. CET nº 9763-2

Ao
DAE – Sr. Supervisor,

Restituímos o processo em referencia, consoante manifestação de SPP/GPL à folha 13, referente ao PL nº 267/13 – Ver. Jair Tatto, que dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú para prosseguimento.

NANCY REIS SCHNEIDER
Superintendente de Planejamento e Projetos – SPP

RICARDO DE OLIVEIRA LAIZA

Reg. CET nº 6034-8

Assessoria / SPP

De acordo,

SEBASTIÃO RICARDO C. MARTINS
Diretor de Planejamento - DP

RECEBIDO - DAE
Nº
Data 27/05/17
Assin.

Folha nº 66 do Proc.
Nº 01.267 de 2013
Aparecido Ferreira
RE. 101.075-SGE

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Papel para informação rubricado como folha N.º 15

Do Processo Administrativo

N.º 2017-0.065.000-5

Data 19/05/17

ASSINATURA

Miriam Drequeceler Pinto
Reg. CET 8675-4

SMT.CH GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

Em atenção ao solicitado, restituímos o presente para conhecimento das considerações e manifestações exaradas pela Diretoria de Planejamento desta Companhia às fls. 13 e 14, que acolho.

PR, 19/05/17

CLODOALDO PACCE FILHO
Chefe de Gabinete

PROTOCOLO GERAL
23 MAI 2017
CET

CS 96.31.00203 17-63
LNI

SMT - CH - GAB
recebido



RELATÓRIO TÉCNICO – DT/SPE/GPT 01762017

Diana C. S. Montenegro

Pront. 103.822-2

SPTrans

Documento: 2017-0.065.000-5 / EE 2017/6053**Interessado:** Câmara Municipal de São Paulo - CMSP
Assunto: Projeto de Lei 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que “dispõe sobre a criação e implantação da travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings”.
Introdução

Em duas ocasiões, ao longo do ano de 2013, a SPTrans foi solicitada a opinar sobre projeto de lei de natureza semelhante e da lavra do mesmo edil, o Vereador Jair Tatto. Com texto, mutatis mutandis, idêntico ao que agora se nos apresenta, determinava a criação e implantação de um serviço de balsas na represa de Guarapiranga, destinadas ao transporte de pessoas e de veículos entre as regiões do M'Boi Mirim e Socorro.

Relatório

Inicialmente vale destacar que a ideia do retorno da navegação de passageiros nas águas interiores ao município de São Paulo tem tomado impulso, como testemunham recentes manifestações técnicas e políticas sobre o assunto. Em paralelo, novos diplomas legais consolidam o transporte hidroviário como parte integrante dos transportes públicos municipais.

Assim é que, em 9 de junho de 2014 foi aprovada a Lei municipal nº 16.010, que determinou a criação do Sistema de Transporte Público Hidroviário, estabelecendo, entre outras definições:

- Que seja agregado ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros (Lei nº 13.241/01), que organiza os serviços de transportes coletivos do Município, um novo componente denominado “Sistema de Transporte Público Hidroviário- STPH”, com o objetivo de proporcionar transporte por embarcações nos rios e represas da cidade de São Paulo,
- Que o “STPH” terá natureza complementar e integrada à Rede Municipal de Transportes e ao sistema viário da Cidade, e,
- Que o referido sistema deverá utilizar embarcações adequadas ao curso dos nossos rios e represas.

O Plano Diretor Estratégico do Município – PDE2014, aprovado pela Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, em seu Capítulo V – Da Política e do Sistema de Mobilidade – Infraestrutura, estabelece o Sistema Hidroviário (Seção X – Do Sistema Hidroviário), sendo que dentre as ações estratégicas relativas a esse Sistema destaca-se (Art. 257,



RELATÓRIO TÉCNICO – DT/SPE/GPT 017/2017

Diana C. S. Montenegro

Pront. 108.822-2

SPTrans

inciso IV) a de implementar o transporte de passageiros, em especial nas travessias lacustres, integrando-o ao sistema de bilhetagem eletrônica.

Nos termos do Plano Municipal de Mobilidade – PlanMob/2015, aprovado pelo Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016, a recuperação dos rios como via de transporte de carga e passageiros (Sistema Fluvial Urbano, pág. 193) é tida como mais uma oportunidade de ampliar a capacidade e a versatilidade do sistema de transporte de passageiros, assim como uma chance de aprimorar a logística do transporte de cargas.

Em sua versão corrente, o Edital de Licitação para contratação das futuras operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, em seu Anexo 1, item 1.3.4 - Princípios do sistema integrado de transporte coletivo, estabelece que “em sintonia com as recomendações do PDE e PlanMob e com a legislação municipal pertinente, poderão ser criadas pelo poder concedente, linhas de transporte hidroviário de passageiros, como parte integrante do Sistema de Transporte Coletivo Urbano no Município de São Paulo. Essas linhas do transporte hidroviário deverão estar integradas física e tarifariamente ao Sistema, seguindo os conceitos estabelecidos para as linhas da nova rede, inclusive quanto à alocação nos lotes de contratação”.

Como se vê, a legislação atual já consolida o necessário e suficiente suporte legal à criação de serviços públicos de transporte em nossos rios e lagos. Levando em conta a necessidade de assegurar flexibilidade e agilidade ao futuro sistema de navegação interior da cidade, o que significa garantir sua capacidade de rapidamente ajustar-se à evolução e às especificidades da demanda, entendemos não ser recomendável a promulgação de Leis específicas determinando a criação e estabelecendo a tecnologia a ser utilizada em cada serviço ou linha individual de navegação, do mesmo modo como não se legisla sobre o traçado nem sobre a tecnologia de linhas de ônibus, por exemplo. Especialmente com relação à tecnologia e demais aspectos operacionais, somos de opinião que os serviços ou linhas a serem criados devem ser tão abertos e adaptáveis quanto possível, de modo a poderem contemplar soluções diversificadas, conforme venham a se revelar mais aderentes à necessidade em cada caso, bem como à sua evolução no tempo e no espaço da cidade.

Com relação ao tema em foco, cumpre-nos relembrar que estudos desenvolvidos no âmbito da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT têm contemplado a criação de uma linha de barcos de passageiros conectando a região do Grajaú (Península de Cocaia) à Pedreira, inclusive considerando a implantação de terminais de integração em ambos os extremos da linha, bem como a possibilidade de paradas intermediárias em Interlagos e Apurá, potencializando a demanda a ser atendida. Recomendamos que, quando julgado conveniente, sejam aduzidos argumentos em defesa da proposta apresentada, de modo que possa ser avaliada a possibilidade e interesse de sua inclusão no Sistema de Transporte Público Hidroviário da Cidade de São Paulo, inclusive levando em conta os custos estimados de implantação e operação, aspectos que hoje, face à natureza genérica da propositura, não teriam como ser estimados.

Folha nº 69 do Proc.
 Nº 01-267 de 2013
 Aparecido Ferreira
 17/2017 5-SGP.121

fls. 78



RELATÓRIO TÉCNICO – DT/SPE/GPT

Diana C. S. Montenegro
 Pront. 103.822-2
 SPTrans

Conclusão

Em consonância com nossos pareceres anteriores, relativos à proposta de consolidar em lei uma ligação hidroviária entre as regiões do M'Boi Mirim e Socorro, reafirmamos considerar válido que exista uma legislação abrangente em apoio ao transporte hidroviário municipal. Discordamos, entretanto, da necessidade e da conveniência de se legislar com relação à definição de linhas ou serviços específicos de transporte hidroviário, bem como da tecnologia a ser adotada, lembrando que não é considerado necessário nem conveniente determinar em lei o traçado e a tecnologia das linhas de ônibus, por exemplo. Desse modo, por estarmos convictos de que questões dessa natureza subordinam-se com mais propriedade às esferas social, técnica, econômico-financeira e mercadológica do que à esfera legal, recomendamos **veto total** do Executivo ao PL nº 267/13.

São Paulo, 06 de junho de 2017


Hughson Raiva de Castro
 Adm. Técnico de Projetos III



Do PA 2017-0.065.000-5 em 06/06/2017
 Registro SPTrans:EE nº 2017/6053

Diana C. S. Montenegro
 Pront. 103.822-2
 SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – Presidente Milton Leite

Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei Nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que “Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências” – Pedido de Subsídios.

DT/SPE

Sr. Rodrigo Sartoratto de Alencar

Considerando que:

- A Lei Municipal no 16.010/14 incorpora ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, de que trata a Lei nº 13.241/01, o Sistema de Transporte Público Hidroviário do Município de São Paulo – STPHSP;
- O STPHSP utilizará embarcações adequadas ao curso dos rios e represas, podendo ser do tipo anfíbio, “hovercraft”, aerobarco, barco elétrico-solar ou embarcação compatível;
- O STPHSP será formado por rede fluvial composta pelos leitos navegáveis das bacias das represas e rios da Cidade e os locais específicos para embarque e desembarque;
- O STPHSP terá natureza complementar e será integrado física e tarifariamente ao Sistema Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e ao sistema viário da Cidade;
- O Plano Diretor Estratégico do Município – PDE2014, aprovado pela Lei nº 16.050/14, estabelece o Sistema Hidroviário (Seção X – Do Sistema Hidroviário), tendo como uma das ações estratégicas a de implementar o transporte de passageiros, em especial nas travessias lacustres;
- O Plano Municipal de Mobilidade – PlanMob/2015, aprovado pelo Decreto nº 56.834/16, indica a recuperação dos rios como via de transporte de carga e passageiros, representando mais uma oportunidade de ampliar a capacidade e a versatilidade do sistema de transporte de passageiros;

Acatamos o parecer contido no Relatório Técnico DT/SPE/GPT-017/2017, que conclui pela inadequação de se estabelecer linhas ou serviços, assim como tecnologia veicular, através de Lei específica, e recomendamos o VETO TOTAL do Executivo ao PL nº 267/13.

Atenciosamente,

Maria Olívia Guerra Aroucha
Maria Olívia Guerra Aroucha
 Gerência de Planejamento de
 Transporte – DT/SPE/GPT



Folha nº 71 do Proc.
Nº 01-267 de 2013
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

Folha de Informação nº 99

Do PA 2017-0.065.000-5

em 06/06/17

(a)
Rosane Pires
Téc. Administrativo Sr.
DT/SES

CÓPIA

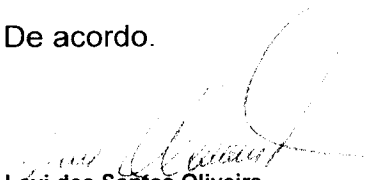
À
DP/SJU

Em prosseguimento, com as considerações da DT/SPE/GPT, as quais acolhemos.

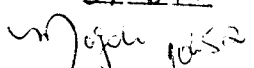
Em 06 de junho de 2017.


RODRIGO SARTORATTO DE ALENCAR
Superintendência de Planej. de Transporte e
Especificação de Serviços
DT/SPE

De acordo.


Levi dos Santos Oliveira
Diretoria de Planejamento de Transporte

SAO PAULO TRANSPORTE S/A
Superintendência Jurídica
Recebi em 07/06/17



Folha nº 72 do Proc.
No 01.267 de 2013
Aparecido Ferreira
RE 101.075-SP.12

fls. 81



CÓPIA

Folha de Informação n.º 121.972-3

Do EE 2017/6053

em 07/06/2017

(a) Sônia Magali P. Silva
Prontuário 121.972-3
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – Presidente Milton Leite.

Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto que “Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências” – Pedido de Subsídios.

PRAZO DP/GAB : URGENTE

Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues – DP/SJU

Segue para análise e manifestação, nos termos do item III.3 da Norma e Procedimentos AD.SM.04.

Em, 07 de junho de 2017.

Carolina Vianna Jacob
Superintendente Jurídica
OAB/SP nº 227.438
DP/SJU

//smgs

Folha nº 43 do Proc.
Nº 01-267 de 2013
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

fls. 82



SPTrans

Folha de informação nº

Do PA 2017-0.065.000-5
EE 2017/6053

em 12/4/2017

(a) André Luiz Malley S. Rodrigues
Prontuário 123.893-0
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Presidente Milton Leite.

Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. Ao Projeto de Lei nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto que "Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências – pedido de subsídios.

URGENTE**DP/SJU****Sra. Superintendente Jurídica**

Trata o presente de pedido de informações da Câmara Municipal de São Paulo, encaminhado à Chefia do Poder Executivo pela Presidência daquela Casa Legislativa por meio do Ofício SGP.12 nº 178/2017, a respeito do Projeto de Lei nº 267/13. A Comissão de Política Urbana Metropolitana e de Meio Ambiente esclarece *"que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão"*, tendo sido autuados no presente PA a cópia do referido PL, da justificativa deste, do Parecer nº 1714/2013 da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa e do substitutivo.

Em trâmite à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT, solicita a Assessoria Técnico-Legislativa da Secretaria do Governo Municipal – SGM/ATL *"que sejam respondidos os questionamentos de fl. 3, manifestando-se conclusivamente a respeito da proposição [...] principalmente em virtude da Lei [Municipal] nº 16.010, de 9 de junho de 2014"*.

A Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, instada pela SMT a se manifestar, não encontrou óbices à implantação da pretendida travessia de Pedreira a Grajaú por balsas, conforme visto em fl. 13. No entanto, em que pese o posicionamento daquela estatal, considerando a legal e institucional expertise da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans, esta empresa diverge do parecer favorável à criação – por lei do Legislativo – da travessia Pedreira-Grajaú por balsa, pelas razões a seguir aduzidas.

As áreas técnicas da SPTrans pronunciaram-se no Relatório Técnico – DT/SPE/GPT 017/2017 (fls. 18/20) e na manifestação fl. 21, tendo sido ambos os documentos exarados no âmbito da Gerência de Planejamento de Transporte, com aval da Superintendência de Planejamento e Especificação de Serviços – DT/SPE e com endosso da Diretoria de Planejamento de Transporte – DT.

Em razão de terem sido apresentados argumentos jurídicos, com os quais concordamos e aqui reiteramos como se da presente constassem, tem-se apenas a ser observado que:

[1 de 2]



SPTTrans

André Luiz Halley S. Rodrigues
Prontuário 123.893-0
SPTTrans

Folha de informação nº

Folha nº 24 do Proc.
nº 01.263 de 20 13
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP:12

fls. 83

- O texto da propositura do PL 267/13 contraria a Lei Complementar nº 95/1998, em especial os art. 7º, inciso IV; art. 11, *caput*, inciso I, alínea "a", inciso II, alínea também "a", inciso III, alínea "c"; carecendo, pois, de clareza, precisão e ordem lógica;
- A Lei Orgânica do Município de São Paulo atribui competência exclusiva ao Poder Executivo para regulamentar o transporte coletivo público de passageiros nesta capital bandeirante, nos termos dos art. 172; art. 173, inciso IV; art. 175, incisos I e VIII;
- Diante da instrução constante do presente PA e em consulta eletrônica à Câmara Municipal de São Paulo, constata-se que deveria ter sido tomada a providência determinada no art. 275 do Regimento Interno daquela Casa Legislativa, isto é, no início da legislatura corrente (iniciada em 2017), deveria ter sido arquivado o processo relativo à proposição que, até a data de encerramento da legislatura anterior, não tenha sido aprovado em – pelo menos – uma discussão.

Assim, diante do principalmente exposto tecnicamente pelas áreas de planejamento da São Paulo Transporte S.A., conclui-se que o Projeto de Lei nº 267/13 além de contrariar a supradestacada Lei Complementar, carece de interesse público e suplanta a exclusiva competência do Executivo. Portanto, passível de o Poder Executivo apor **veto total** com fundamento no art. 42, § 1º da LOM.

Por fim, consideram-se respondidos os questionamentos da Câmara Municipal de São Paulo, nos termos da Norma e Procedimentos AD.SM.04, no que competia a esta SPTTrans fornecer de subsídios, de modo a estar apto a prosseguimento o presente PA à SMT para as providências cabíveis.

Submetemos à vossa apreciação a conclusão aqui exposta para o encaminhamento que deliberar oportuno.

Sem mais para o presente momento.

São Paulo, 09 de junho de 2017.

André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessor – DP/SJU
Prontuário 123.893-0



Folha nº 75 do Proc.
Nº 01.267 de 2013
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

Folha de Informação nº 0076

Do EE 2017/6053
(PA 2017-0.065.000-5)

em 12/06/2017

(a) Sônia Magalhães Silva
Prontuário 121.972-3
SPTTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – Presidente Milton Leite.

Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto que “Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências” – Pedido de Subsídios.

PRAZO DP/GAB : URGENTE

Dr. Ulrich Hoffmann
DP/GAB

Encaminho nos termos do item III.3 da Norma e Procedimentos AD.SM.04, o presente PA com a Manifestação Jurídica de lavra do Dr. André Luiz Halley S. Rodrigues à fls. 24/25, a qual acompanho.

Em, 12 de junho de 2017.

Carolina Vianna Jacob
Superintendente Jurídica
OAB/SP nº 227.438
DP/SJU

//smgs

Folha nº 76 do Proc.
Nº 61.267 de 20 13
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

fls. 85



Folha de Informação nº 04

Do PA 2017-0.065.000-5
Registro SPTrans: EE 17/6053

em 11/06/17

a)
124 141 - 0

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – Presidente Milton Leite

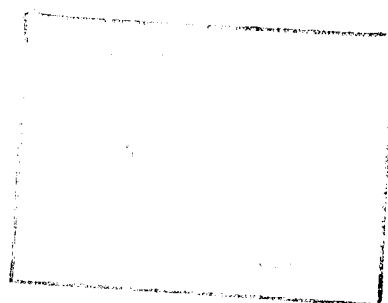
Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que “Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências” – Pedido de Subsídios.

SMT/GAB

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pelas áreas técnicas e com as considerações da Superintendência Jurídica desta SPTrans, às fls. 18/26, recomendando **veto total** ao Projeto de Lei nº 267/13.

Em 13 de junho de 2017

Ulrich Hoffmann
Chefe de Gabinete



/elc



SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 77 do Proc.
Nº 01-267 de 20 13
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

Folha de Informação nº.....

Do Processo nº 2017-0.065.000-5

em...../...../.....(A).....

URGENTE

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP - Presidente Milton Leite

Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei nº 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências" - Pedido de Subsídios.

Inf. nº 1615/17

SMT-AJ

Sr. Assessor

João Batista da Silva

Encaminhado para conhecimento e providências cabíveis.

São Paulo, 14 de junho de 2017

JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS

Chefe de Gabinete - SMT

arr/exp



SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 78	do Proc.
Nº 01-267	de 2013
Aparecido Ferreira	
RF. 101.075-SGP.12	

Folha de Informação nº 29

Do PA nº 2017-0.065.000-5 em 22.06.2017

(a) *wm*

Interessado: Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL – Dra. June Alberici de Mello.

Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei n.º 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências" – Pedido de Subsídios.

SMT. CH. GAB
Sr. Chefe de Gabinete,

Trata-se o presente de pedido de informações da Câmara Municipal de São Paulo ao Chefe do Poder Executivo sobre o Projeto de Lei nº 267/2013 de autoria do Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a criação e implantação da travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings, em atenção ao requerimento aprovado pela D. Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.

Instada pela Secretaria Municipal de Transportes a se manifestar sobre o assunto em tela a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET não encontrou óbices à criação e implantação da travessia Pedreira para Grajaú através do sistema de balsas, nos termos do Parecer Técnico às fls. 13.

Não obstante o respeitável parecer da estatal, solicitada a se manifestar a São Paulo Transporte S.A (SPTrans) diverge quanto a criação da travessia, ressaltando que a discordância refere-se a necessidade de promulgar "*Leis Específicas determinando a criação e estabelecendo a tecnologia a ser utilizada em cada serviço ou linha individual de navegação*", um vez que a "*legislação atual já consolida o necessário e suficiente suporte legal à criação de serviços públicos de transporte em nossos rios e lagos*", conforme relatório técnico às fls. 18/20, bem como manifestação às fls. 21, ambos da Gerência de Planejamento de Transporte – DT/SPE/GTP.

A Superintendência de Planejamento de Transporte e Especificação de Serviços – DT/SPE corroborou com as considerações da DT/SPE/GTP, às fls.22.



SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 79	do Proc.
Nº 01-267	de 20 13
Aparecido Ferreira	
RF. 101.075-SGP.12	

fls. 88

Folha de Informação nº 30

Do PA nº 2017-0.065.000-5 em 22.06.2017

(a) *un*

Por fim, a análise jurídica feita pela SPTrans, reitera os termos das manifestações anteriores sobre a questão no que tange aos argumentos jurídicos apresentados e traz elucidações que acreditamos dignas de destaque:

"O texto da propositura do PL 267/13 contraria a lei Complementar n.º 95/1998, em especial os art. 7º, inciso IV; art. 11, caput, inciso I, alínea "a", inciso II, alínea "a", inciso III, alínea "c", carecendo, pois, de clareza, precisão e ordem lógica;

A lei Orgânica do Município de São Paulo atribui competência exclusiva ao Poder Executivo para regulamentar o transporte coletivo público de passageiros nesta capital bandeirante, nos termo do art. 172; art.173, inciso IV; art. 175, inciso I e VIII;

Dante da instrução constante no PA e em consulta eletrônica à Câmara Municipal de São Paulo constate-se que deveria ter sido tomada a providência determinada no art. 275 do Regimento Interno daquela casa Legislativa, isto é, no início da legislatura corrente (iniciada em 2017), deveria ter sido arquivado o processo relativo à proposição que, até a data de encerramento da legislatura anterior, não tenha sido aprovado em pelo menos uma discussão."

Desta forma, ante as razões levantadas nos Pareceres Técnicos e Jurídico pela São Paulo Transporte S.A (SPTrans) entendemos que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido do veto total ao Projeto de Lei nº 267/2013.

São Paulo, 22 de junho de 2017.

MARIA CAROLINA RUSSO GUERRERO

Assessora Jurídica – SMT/AJ
OAB /SP 264.741

JOÃO BATISTA DA SILVA

Procurador Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 128.976



SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº 80 do Proc.
Nº 01.267 de 2013
Aparecido Ferreira
RF. 101.075-SGP.12

fls. 89

Folha de Informação nº 31

Do PA nº 2017-0.065.000-5 em 22.06.2017

(a) 4m

Interessado: Secretaria do Governo Municipal - SGM/ATL

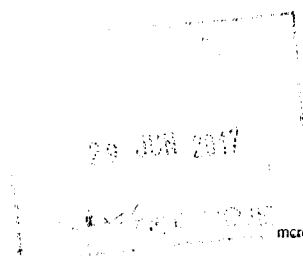
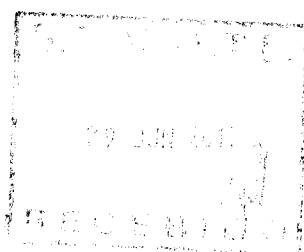
Assunto: Pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, ref. ao Projeto de Lei n.º 267/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, que "Dispõe sobre a criação e implantação de Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings e dá outras providências" – Pedido de Subsídios.

SGM/ATL - CHEFIA
Sra. Assessora Especial,
June Alberici de Mello

Diante das manifestações da São Paulo Transportes – SPTrans e da Assessoria Jurídica desta Pasta, as quais acolho, manifesto-me pelo veto ao Projeto de Lei nº 267/2013.

Sigo à disposição para quaisquer outras providências ou esclarecimentos eventualmente necessários e renovo, nesta oportunidade, protestos de elevada estima e distinta consideração.

JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS
Chefe de Gabinete - SMT



mcrq/veto/projeto de lei n.º 267/13

Ao Vereador / À Vereadora

FABIO RIVA

Para Relatar.

Sala da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Em 01/10/18

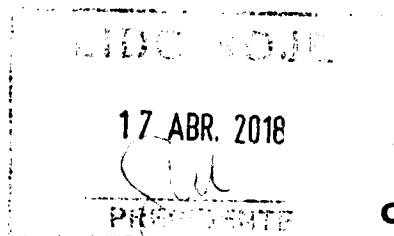
Tomás
Presidente

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

Segue juntado nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº 81 Em 17/04/18

André Marcon

RF. 11.264 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 81 de 13
Nº 01-567 de 20 13
Andre Marcon
RF 11.264 - SGP

**PARECER CONJUNTO Nº 442/18 DAS COMISSÕES REUNIDAS DE
POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE TRÂNSITO,
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 267/2013.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Jair Tatto, que "dispõe sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings".

Segundo o autor, a presente proposição é uma alternativa de transporte seguro, rápido e regular, contrastando com o percurso terrestre que é longo e demorado.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** da proposição, aprovando, contudo, **substitutivo**, a fim de adequar o projeto de lei à melhor técnica de elaboração legislativa.

Cabe destacar, que o sistema viário da zona sul sofre com os congestionamentos diários, principalmente em horários de pico, o que dificulta sensivelmente a mobilidade dos que moram ou transitam pela região.

Por outro lado, o modal hidroviário, pouco utilizado no município, apresenta grandes benefícios, em especial quanto ao aspecto econômico (baixo custo de implantação) e ambiental (eficiência energética e reduzido nível de poluição atmosférica), podendo, sem dúvida alguma, contribuir para a redução dos congestionamentos, e consequentemente com a qualidade de vida do paulistano.

Face ao exposto, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente** a aprovação desta proposição, nos termos do **substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, no âmbito de sua competência, entende que a proposição merece prosperar, posicionando-se, portanto, **favoravelmente** a sua aprovação, nos termos do **substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, posicionando-se com parecer **favorável** à proposição, na forma do **substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Rel. 446/18



PL nº 267/2013

Folha nº 82 de 20
Nº 09-2018 de 20
Andre Marcon
RF 11.264 - SGP

Sala das Comissões Reunidas, em 14/04/2018

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

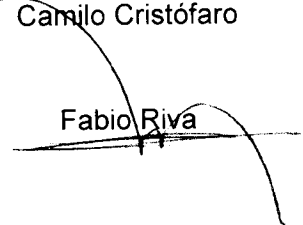

Alfredoinho

Toninho Paiva


Fernando Holiday

Camilo Cristóforo

José Police Neto

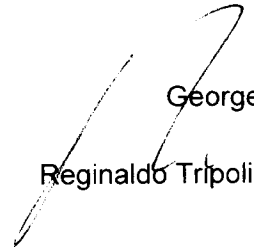

Fabio Riva

Souza Santos

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

Adilson Amadeu

Senival Moura


George Hato

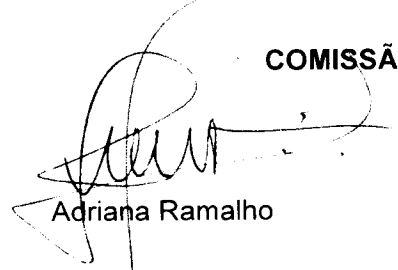
Alessandro Guedes

Reginaldo Tripoli

Conte Lopes

Ricardo Teixeira

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO


Adriana Ramalho

Jair Tatto

Ricardo Nunes

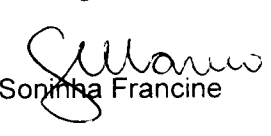
Atilio Francisco


Isao Felix

Rodrigo Goulart


X Dalton Silvano

Ota


Soninha Francine

Segue(m) pontador(s), nº(s)	
data, documento(s) rubrica(s)	
sob nº(s)	83
folha de informação nº	23/04/18

Marcia Gazoti
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 514539

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

Protocolo nº 83 de 2013
267 de 2013
Marcia Geronzi
17/04/2018

SESSÃO: 120-SE
DATA: 17/04/2018
FL: 53 DE 81

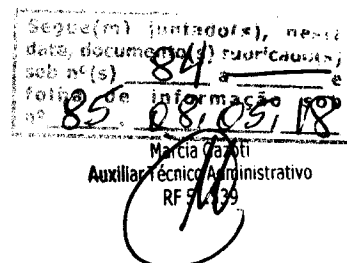
fls. 94

- "PL 267/2013, do Vereador JAIR TATTO (PT), dispõe sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings. 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 (Celso Jatene – PR) – Há sobre a mesa parecer, que será lido.

- É lido o seguinte: (Parecer ao PL 267/2013)

O SR. PRESIDENTE (Celso Jatene - PR) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa ao PL 267/2013. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado em primeira discussão, volta em segunda.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO FINALMarcia Gazoti
RF 51636

SESSÃO: 123-SE

DATA: 03/05/2018

FL: 30 DE 109

- "PL 267/2013, do Vereador JAIR TATTO (PT). Dispõe sobre a criação e implantação da Travessia Pedreira para Grajaú, através do sistema de balsa às margens da Represa Billings. 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 267/2013, 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. (Pausa) Aprovado. Vai à sanção.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

do processo nº **01 - 267/2013**.

Papel para informação, rubricado como folha nº 85

07/05/2018 (a)

Márcia Gazoti
51.639

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