



Câmara Municipal de São Paulo

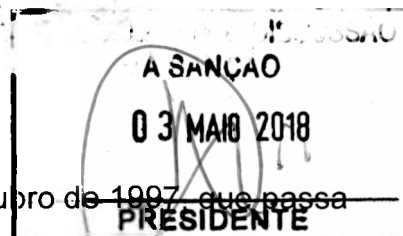
Gabinete do Vereador Mario Covas Neto

Folha nº 01 do proc
Nº 01-10 de 17
RF 100 406

PROJETO DE LEI Nº
10/2017



Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.



A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Altera-se o artigo 3º da Lei 12.490 de 03 de outubro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Lei 12.490/97

(...)

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Será imposta a penalidade de advertência por escrito, não sendo o infrator reincidente nos últimos 12 meses na infração prevista no caput deste artigo, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

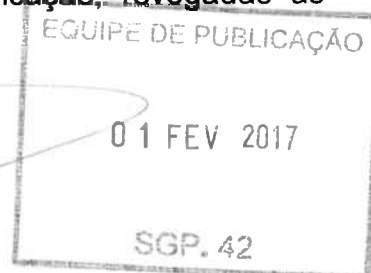
Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Comissões,

Mario Covas Neto
Vereador



Viaduto Jacareí, 100 – 5.º andar – sala 504 – Cep 01319-900 – Fone: 3396-4444
E-mail: covas@camara.sp.gov.br Site: www.mariocovasheto.com.br

15:11 10/01/2017 016852 - Protocolo Legislativo - SGP.22



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Bruno Lucchetti
RF 11.455

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 010/17

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (especialmente art. 24);
- Resolução do CONTRAN nº 619, de 06 de setembro de 2016, que estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito – CTB, e dá outras providências;
- Lei Orgânica do Município de São Paulo (especialmente art.179);
- Lei Municipal nº 8.394, de 28 de maio de 1976, que autoriza a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por condutores de veículos automotores;
- Lei Municipal nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo;
- Decreto Municipal nº 37.293, de 28 de janeiro de 1998, que fixa atribuições à Secretaria Municipal de Transportes, designa o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV para exercer as funções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 42.297, de 19 de agosto de 2002, que regulamenta a Lei nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores;
- PL026/13, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do rodízio – com as razões do veto;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha _5_
Proc. N° 01-10 / 2017

fls. 2

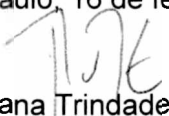
Bruno Lucchetti
RF 11.455

- PL0598/13, que dispõe sobre a conversão das penalidades de multa em advertência por escrito, nos casos em que aplicadas por infração de trânsito, e dá outras providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

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

São Paulo, 16 de fevereiro de 2017.


Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414


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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Bruno Lucchetti
RF 11.455

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Texto compilado

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Decreto nº 2.327, de 1997)

(Vide Lei nº 13.103, de 2015) (Vigência)

(Vide Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

~~Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.~~

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

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

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

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores,

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

RF 11.455

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

~~Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:~~

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: (Redação dada pela Lei nº 13.154, de 2015)

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

Bruno Lucchetti
RF 11.455

II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:

I - para todos os tipos de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

~~II - especificamente para caminhões e ônibus: (Revogado pela Lei nº 9.602, de 1998)~~

~~Infração - grave: (Revogado pela Lei nº 9.602, de 1998)~~

~~Penalidade - multa. (Revogado pela Lei nº 9.602, de 1998)~~

Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 189. Deixar de dar passagem aos veículos precedidos de batedores, de socorro de incêndio e salvamento, de polícia, de operação e fiscalização de trânsito e às ambulâncias, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentados de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa.

Art. 190. Seguir veículo em serviço de urgência, estando este com prioridade de passagem devidamente identificada por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitentes:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 191. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ao realizar operação de ultrapassagem:

Infração - gravíssima;

~~Penalidade - multa.~~

Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir. (Redação dada pela Lei nº 12.971, de 2014)
(Vigência)

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses da infração anterior. (Incluído pela Lei nº 12.971, de 2014) (Vigência)

Art. 192. Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo:

Infração - grave;

Penalidade - multa.

Art. 193. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ciclofaixas, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardins públicos:

Infração - gravíssima;

§ 6º O transportador e o embarcador são solidariamente responsáveis pela infração relativa ao excesso de peso bruto total, se o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for superior ao limite legal.

Bruno Lucchetti

§ 7º Não sendo imediata a identificação do infrator, o proprietário do veículo terá quinze dias de prazo, após a notificação da autuação, para apresentá-lo, na forma em que dispuser o CONTRAN, ao fim do qual, não o fazendo, será considerado responsável pela infração.

§ 8º Após o prazo previsto no parágrafo anterior, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, mantida a originada pela infração, cujo valor é o da multa multiplicada pelo número de infrações iguais cometidas no período de doze meses.

§ 9º O fato de o infrator ser pessoa jurídica não o exime do disposto no § 3º do art. 258 e no art. 259.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

~~I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;~~

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa no valor de R\$ 293,47 (duzentos e noventa e três reais e quarenta e sete centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

~~II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;~~

II - infração de natureza grave, punida com multa no valor de R\$ 195,23 (cento e noventa e cinco reais e vinte e três centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

~~III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;~~

III - infração de natureza média, punida com multa no valor de R\$ 130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos); (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

~~IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.~~

IV - infração de natureza leve, punida com multa no valor de R\$ 88,38 (oitenta e oito reais e trinta e oito centavos). (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

~~§ 1º Os valores das multas serão corrigidos no primeiro dia útil de cada mês pela variação da UFIR ou outro índice legal de correção dos débitos fiscais.~~

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 2º Quando se tratar de multa agravada, o fator multiplicador ou índice adicional específico é o previsto neste Código.

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - sete pontos;

II - grave - cinco pontos;

III - média - quatro pontos;

IV - leve - três pontos.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a

§ 6º Concluído o curso de reciclagem previsto no § 5º, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

Proc. Nº 01-10 / 2017

Bruno Lucchetti

~~§ 7º Após o término do curso de reciclagem, na forma do § 5º, o condutor não poderá ser novamente apreendido antes de transcorrido o período de um ano. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)~~

§ 7º O motorista que optar pelo curso previsto no § 5º não poderá fazer nova opção no período de 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 8º A pessoa jurídica concessionária ou permissionária de serviço público tem o direito de ser informada dos pontos atribuídos, na forma do art. 259, aos motoristas que integrem seu quadro funcional, exercendo atividade remunerada ao volante, na forma que dispuser o Contran. (Incluído pela Lei nº 13.154, de 2015)

§ 9º Incorrerá na infração prevista no inciso II do art. 162 o condutor que, notificado da penalidade de que trata este artigo, dirigir veículo automotor em via pública. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 10. O processo de suspensão do direito de dirigir referente ao inciso II do **caput** deste artigo deverá ser instaurado concomitantemente com o processo de aplicação da penalidade de multa. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

§ 11. O Contran regulamentará as disposições deste artigo. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

~~Art. 262. O veículo apreendido em decorrência de penalidade aplicada será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, com ônus para o seu proprietário, pelo prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)~~

~~§ 1º No caso de infração em que seja aplicável a penalidade de apreensão do veículo, o agente de trânsito deverá, desde logo, adotar a medida administrativa de recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)~~

~~§ 2º A restituição dos veículos apreendidos só ocorrerá mediante o prévio pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)~~

~~§ 3º A retirada dos veículos apreendidos é condicionada, ainda, ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)~~

~~§ 4º Se o reparo referido no parágrafo anterior demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela apreensão liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinando prazo para a sua reapresentação e vistoria. (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)~~

~~§ 5º O recolhimento ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público executado diretamente ou contratado por licitação pública pelo critério de menor preço. (Incluído pela Lei nº 12.760, de 2012) (Revogado pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)~~

Art. 263. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I - quando, suspenso o direito de dirigir, o infrator conduzir qualquer veículo;

II - no caso de reincidência, no prazo de doze meses, das infrações previstas no inciso III do art. 162 e nos arts. 163, 164, 165, 173, 174 e 175;

III - quando condenado judicialmente por delito de trânsito, observado o disposto no art. 160.

§ 1º Constatada, em processo administrativo, a irregularidade na expedição do documento de habilitação, a autoridade expedidora promoverá o seu cancelamento.

§ 2º Decorridos dois anos da cassação da Carteira Nacional de Habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. (VETADO)

Art. 265. As penalidades de suspensão do direito de dirigir e de cassação do documento de habilitação serão aplicadas por decisão fundamentada da autoridade de trânsito competente, em processo administrativo, assegurado ao infrator amplo direito de defesa.

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

RESOLUÇÃO Nº 619, DE 06 DE SETEMBRO DE 2016.

Estabelece e normatiza os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere os incisos I, II e VIII do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, e

Considerando a edição da Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015;

Considerando a necessidade de estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 do CTB;

Considerando a necessidade de uniformizar e aperfeiçoar os procedimentos relativos à lavratura do Auto de Infração, expedição da notificação da autuação, identificação do condutor infrator e aplicação das penalidades de advertência por escrito e de multa, pelo cometimento de infrações de responsabilidade do proprietário ou do condutor do veículo, com vistas a garantir maior eficácia, segurança e transparência dos atos administrativos;

Considerando a necessidade do estabelecimento de regras e padronização de documentos para arrecadação de multas de trânsito e a retenção, recolhimento e a prestação de informações do percentual de cinco por cento do valor arrecadado das multas destinados à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

Considerando a necessidade de identificação inequívoca do real infrator e a necessidade de estabelecer as responsabilidades pelas infrações a partir de uma base de informações nacional única;

Considerando a necessidade de estabelecer regras e padronização para o acréscimo de juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos federais acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do

pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado;

Considerando o que consta do Processo nº 80001.002866/2003-35, resolve:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados, nos termos do inciso VIII do art. 12 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

Art. 2º Para os fins previstos nesta Resolução, entende-se por:

I - Auto de Infração de Trânsito: é o documento que dá início ao processo administrativo para imposição de punição, em decorrência de alguma infração à legislação de trânsito.

II - notificação de autuação: é o procedimento que dá ciência ao proprietário do veículo de que foi cometida uma infração de trânsito com seu veículo. Caso a infração não tenha sido cometida pelo proprietário do veículo, deverá ser indicado o condutor responsável pelo cometimento da infração.

III - notificação de penalidade: é o procedimento que dá ciência da imposição de penalidade bem como indica o valor da cobrança da multa de trânsito.

IV - autuador: os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários competentes para julgar a defesa da autuação e aplicar penalidade de multa de trânsito;

V - arrecadador: os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários que efetuam a cobrança e o recebimento da multa de trânsito (de sua competência ou de terceiros), sendo responsáveis pelo repasse dos 5% (cinco por cento) do valor da multa de trânsito à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET;

VI - RENACH: Registro Nacional de Condutores Habilitados;

VII - RENAVAM: Registro Nacional de Veículos Automotores;

VIII - RENAINF: Registro Nacional de Infrações de Trânsito.

Art. 3º Constatada a infração pela autoridade de trânsito ou por seu agente, ou ainda comprovada sua ocorrência por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnológico disponível.

RE 11.455

Bruno Lucchetti

Proc. N° 01-10 / 2017

III - campo para a assinatura do proprietário do veículo;

IV - campo para a assinatura do condutor infrator;

V - placa do veículo e número do Auto de Infração de Trânsito;

VI - data do término do prazo para a identificação do condutor infrator e interposição da defesa da autuação;

VII - esclarecimento das consequências da não identificação do condutor infrator, nos termos dos §§ 7º e 8º do art. 257 do CTB;

VIII - instrução para que o Formulário de Identificação do Condutor Infrator seja acompanhado de cópia reprográfica legível do documento de habilitação do condutor infrator e do documento de identificação do proprietário do veículo ou seu representante legal, o qual, neste caso, deverá juntar documento que comprove a representação;

IX - esclarecimento de que a indicação do condutor infrator somente será acatada e produzirá efeitos legais se o formulário de identificação do condutor estiver corretamente preenchido, sem rasuras, com assinaturas originais do condutor e do proprietário do veículo e acompanhado de cópia reprográfica legível dos documentos relacionados no inciso anterior;

X - endereço para entrega do Formulário de Identificação do Condutor Infrator;
e

XI - esclarecimento sobre a responsabilidade nas esferas penal, cível e administrativa, pela veracidade das informações e dos documentos fornecidos.

§ 1º Na impossibilidade da coleta da assinatura do condutor infrator, além dos documentos previstos nos incisos deste artigo, deverá ser anexado ao Formulário de Identificação do Condutor Infrator:

I - ofício do representante legal do Órgão ou Entidade identificando o condutor infrator, acompanhado de cópia de documento que comprove a condução do veículo no momento do cometimento da infração, para veículo registrado em nome dos Órgãos ou Entidades da Administração Pública direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios; ou

II - cópia de documento onde conste cláusula de responsabilidade por infrações cometidas pelo condutor e comprove a posse do veículo no momento do cometimento da infração, para veículos registrados em nome das demais pessoas jurídicas.

§ 2º No caso de identificação de condutor infrator em que a situação se enquadre nas condutas previstas nos incisos do art. 162 do CTB, serão lavrados, sem prejuízo das demais sanções administrativas e criminais previstas no CTB, os respectivos Autos de Infração de Trânsito:

I - ao proprietário do veículo, por infração ao art. 163 do CTB, exceto se o condutor for o proprietário; e

II - ao condutor indicado, ou ao proprietário que não indicá-lo no prazo estabelecido, pela infração cometida de acordo com as condutas previstas nos incisos do art. 162 do CTB.

§ 3º Ocorrendo a situação prevista no parágrafo anterior, o prazo para expedição da notificação da autuação de que trata o inciso II, parágrafo único, do art. 281 do CTB, será contado a partir da data do protocolo do Formulário de Identificação do Condutor Infrator junto ao órgão autuador ou do prazo final para indicação.

§ 4º Em se tratando de condutor estrangeiro, além do atendimento às demais disposições deste artigo, deverão ser apresentadas cópias dos documentos previstos em legislação específica.

§ 5º O formulário de identificação do condutor infrator poderá ser substituído por outro documento, desde que contenha as informações mínimas exigidas neste artigo.

§ 6º Os órgãos e entidades de trânsito deverão registrar as indicações de condutor no RENACH, administrado pelo DENATRAN, o qual disponibilizará os registros de indicações de condutor de forma a possibilitar o acompanhamento e averiguações das reincidências e irregularidades nas indicações de condutor infrator, articulando-se, para este fim, com outros órgãos da Administração Pública.

§ 7º Constatada irregularidade na indicação do condutor infrator, capaz de configurar ilícito penal, a Autoridade de Trânsito deverá comunicar o fato à autoridade competente.

§ 8º O documento referido no inciso II do § 1º deverá conter, no mínimo, identificação do veículo, do proprietário e do condutor, cláusula de responsabilidade pelas infrações e período em que o veículo esteve na posse do condutor apresentado, podendo esta última informação constar de documento em separado assinado pelo condutor.

Seção II

Responsabilidade do Proprietário

Art. 6º O proprietário do veículo será considerado responsável pela infração cometida, respeitado o disposto no § 2º do art. 5º, nas seguintes situações:

I - caso não haja identificação do condutor infrator até o término do prazo fixado na Notificação da Autuação;

RF 11.455

Bruno Lucchetti

§ 12. Até que as providências previstas no § 5º sejam disponibilizadas aos órgãos autuadores, a Penalidade de Advertência por Escrito poderá ser aplicada por solicitação da parte interessada.

§ 13. Para atendimento do disposto neste artigo, os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão registrar e atualizar os registros de infrações e os dados dos condutores por eles administrados nas bases de informações do DENATRAN.

CAPÍTULO IV

DA NOTIFICAÇÃO DA PENALIDADE DE MULTA

Art. 11. A Notificação da Penalidade de Multa deverá conter:

I - os dados mínimos definidos no art. 280 do CTB e em regulamentação específica;

II - a comunicação do não acolhimento da Defesa da Autuação ou da solicitação de aplicação da Penalidade de Advertência por Escrito;

III - o valor da multa e a informação quanto ao desconto previsto no art. 284 do CTB;

IV - data do término para apresentação de recurso, que será a mesma data para pagamento da multa, conforme §§ 4º e 5º do art. 282 do CTB;

V - campo para a autenticação eletrônica, regulamentado pelo DENATRAN; e

VI - instruções para apresentação de recurso, nos termos dos arts. 286 e 287 do CTB.

Parágrafo único. O órgão ou entidade integrante do Sistema Nacional de Trânsito responsável pela expedição da Notificação da Penalidade de Multa deverá utilizar documento próprio para arrecadação de multa que contenha as características estabelecidas pelo DENATRAN.

Art. 12. Até a data de vencimento expressa na Notificação da Penalidade de Multa ou enquanto permanecer o efeito suspensivo sobre o Auto de Infração de Trânsito, não incidirá qualquer restrição, inclusive para fins de licenciamento e transferência, nos arquivos do órgão ou entidade executivo de trânsito responsável pelo registro do veículo.

CAPÍTULO V

DA NOTIFICAÇÃO POR EDITAL

Art. 13. Esgotadas as tentativas para notificar o infrator ou o proprietário do veículo por meio postal ou pessoal, as notificações de que trata esta Resolução serão realizadas por edital publicado em diário oficial, na forma da lei, respeitados o disposto no §1º do art. 282 do CTB e os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva.

§ 1º Os editais de que trata o *caput* deste artigo, de acordo com sua natureza, deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:

I - Edital da Notificação da Autuação:

- a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
- b) instruções e prazo para apresentação de defesa da autuação;
- c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração e código da infração com desdobramento.

II - Edital da Notificação da Penalidade de Advertência por Escrito:

- a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
- b) instruções e prazo para interposição de recurso, observado o disposto no § 2º do art. 10 desta Resolução;
- c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e número de registro do documento de habilitação do infrator.

III - Edital da Notificação da Penalidade de Multa:

- a) cabeçalho com identificação do órgão autuador e do tipo de notificação;
- b) instruções e prazo para interposição de recurso e pagamento;
- c) lista com a placa do veículo, número do Auto de Infração de Trânsito, data da infração, código da infração com desdobramento e valor da multa.

§ 2º É facultado ao órgão autuador publicar extrato resumido de edital no Diário Oficial, o qual conterá as informações constantes das alíneas "a" e "b" dos incisos I, II ou III do §1º deste artigo, sendo obrigatória a publicação da íntegra do edital, contendo todas as informações descritas no §1º deste artigo, no seu sítio eletrônico na *Internet*.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Brasil – BACEN, cujo índice obtido e montante atualizado serão definidos com duas casas decimais, desprezadas as demais sem arredondamento, como forma de uniformizar o valor resultante.

§ 2º O cálculo adicional de juros de mora, não capitalizado, com índice fixo de 1% (um por cento), relativo ao acréscimo do mês de pagamento, em que não ocorrerá o cômputo da variação mensal da taxa SELIC, será também mantido pelo órgão arrecadador, complementando o valor final do débito vencido, válido até o último dia útil do mês de pagamento considerado.

§ 3º O usuário devedor da multa imposta será orientado por texto na Notificação de Penalidade sobre a validade do documento para fins de pagamento, cujo prazo coincide com o vencimento indicado, após o que deverá ser consultado o órgão autuador e/ou arrecadador, para a obtenção do valor atualizado para pagamento.

§ 4º Interposto recurso no prazo legal, se julgado improcedente, a incidência de juros de mora deverá ser considerado a partir do encerramento da instância administrativa.

§ 5º A interposição do recurso fora do prazo legal ensejará a cobrança de juros de mora a partir do vencimento da Notificação de Penalidade.

CAPÍTULO VIII

DA ARRECAÇÃO DAS MULTAS E DO REPASSE DOS VALORES

Art. 23. Os órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, integrantes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência ou de terceiros, deverão utilizar o documento próprio de arrecadação de multas de trânsito estabelecido pelo DENATRAN, com vistas a garantir o repasse automático dos valores relativos ao FUNSET.

§ 1º O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET é de responsabilidade do órgão de trânsito arrecadador.

§ 2º O pagamento das multas de trânsito será efetuado na rede bancária arrecadadora.

§ 3º Não é permitido o parcelamento de multas de trânsito.

Art. 24. Os órgãos autuadores da União, para arrecadarem multas de trânsito de sua competência, deverão utilizar a Guia de Recolhimento da União – GRU do tipo Cobrança, observado o Decreto n.º 4.950, de 9 de janeiro de 2004 e a Instrução

Normativa da Secretaria do Tesouro Nacional - STN nº 2, de 22 de maio de 2009, e suas alterações posteriores.

Parágrafo único. O recolhimento do percentual de 5% (cinco por cento) do valor arrecadado das multas de trânsito à conta do FUNSET pelos órgãos autuadores da União dar-se-á na forma estabelecida pela Secretaria do Tesouro Nacional - STN, do Ministério da Fazenda.

Art. 25. Os demais órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, arrecadadores de multas de trânsito, de sua competência ou de terceiros, e recolhedores de valores à conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET deverão prestar informações ao DENATRAN até o 20º (vigésimo) dia do mês subsequente ao da arrecadação, na forma disciplinada pelo próprio DENATRAN.

CAPÍTULO IX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Nos casos dos veículos registrados em nome de missões diplomáticas, repartições consulares de carreira ou representações de organismos internacionais e de seus integrantes, as notificações de que trata esta Resolução, respeitado o disposto no § 6º do art. 10, deverão ser enviadas ao endereço constante no registro do veículo junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou Distrito Federal e comunicadas ao Ministério das Relações Exteriores para as providências cabíveis, na forma definida pelo DENATRAN.

Art. 27. A contagem dos prazos para apresentação de condutor e interposição da Defesa da Autuação e dos recursos de que trata esta Resolução será em dias consecutivos, excluindo-se o dia da notificação ou publicação por meio de edital, e incluindo-se o dia do vencimento.

Parágrafo único. Considera-se prorrogado o prazo até o primeiro dia útil se o vencimento cair em feriado, sábado, domingo, em dia que não houver expediente ou este for encerrado antes da hora normal.

Art. 28. No caso de falha nas notificações previstas nesta Resolução, a autoridade de trânsito poderá refazer o ato, observados os prazos prescricionais.

Art. 29. A notificação da autuação e a notificação da penalidade de multa deverão ser encaminhadas à pessoa física ou jurídica que conste como proprietária do veículo na data da infração, respeitado o disposto no § 6º do art. 10.

§ 1º Caso o Auto de Infração de Trânsito não conste no prontuário do veículo na data do registro da transferência de propriedade, o proprietário atual será considerado comunicado quando do envio, pelo órgão ou entidade executivos de trânsito, do extrato

RE 11.455

Bruno Lucchetti

Bruno Lucchetti

RF 11.455



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(Atualizada até a Emenda 39/15)**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
Equipe de Documentação do Legislativo
- Junho de 2015 -**

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Bruno Turchetti

RF 11.455

regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

Parágrafo único - Lei disporá sobre a organização e a prestação dos serviços de transportes públicos, que têm caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

- I - o transporte público de passageiros;
- II - as vias de circulação e sua sinalização;
- III - a estrutura operacional;
- IV - mecanismos de regulamentação;
- V - o transporte de cargas;
- VI - o transporte coletivo complementar.

Art. 174 - O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1º - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.

§ 2º - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3º - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

Art. 175 - A regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar:

- I - o planejamento e o regime de operação;
- II - o planejamento e a administração do trânsito;
- III - normas para o registro das empresas operadoras;
- IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
- V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Bruno Lucchetti

RF 11.455

(Alterado pela Emenda 07/91)

Art. 179 - Ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar:

I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-estruturas;

II - o transporte fretado, principalmente de escolares;

III - o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa;

IV - o serviço de transporte de cargas dentro do seu território, dispondo especialmente sobre descarga e transbordo de cargas de peso e periculosidade consideráveis, fixando em lei as condições para circulação das mesmas nas vias urbanas.

CAPÍTULO V**DO MEIO AMBIENTE**

Art. 180 - O Município, em cooperação com o Estado e a União, promoverá a preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente.

Art. 181 - O Município, mediante lei, organizará, assegurada a participação da sociedade, sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para coordenar, fiscalizar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, no que respeita a:

I - formulação de política municipal de proteção ao meio ambiente;

II - planejamento e zoneamento ambientais;

III - estabelecimento de normas, critérios e padrões para a administração da qualidade ambiental;

IV - conscientização e educação ambiental e divulgação obrigatória de todas as informações disponíveis sobre o controle do meio ambiente;

V - definição, implantação e controle de espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a sua alteração e/ou supressão permitidos somente através de lei específica.

Parágrafo único - O Executivo deverá apresentar e prestar contas anualmente à Câmara Municipal de São Paulo e à população projeto contendo metas sobre a preservação, defesa, recuperação, conservação e melhoria do meio ambiente.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **8394**Total de referências : **1**

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 8.394 28/05/1976 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Autoriza a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 31/1976 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Olavo Setúbal

Revogação: Lei nº 10.795/1989 - Revoga o art. 7º desta Lei. ([ver documento](#))

Notas complem.: - Lei nº 10.645/1988 - Altera a denominação da CET para Planejamento e Assessoria de Tráfego S/A - PLAT.

Alterações: Lei 10.399/1987 - Altera o inciso III do art. 2º desta Lei.

[\[Back \]](#)

LEI N.º 8.394, DE 28 DE MAIO DE 1976

Autoriza a constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, e dá outras providências.

Bruno Lucchetti
RF 11.455

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, nos termos do disposto no artigo 26 do Decreto-lei Complementar Estadual n.º 9, de 31 de dezembro de 1969, sanciona e promulga a seguinte lei:

Art. 1.º — Fica o Executivo autorizado a promover as medidas e atos necessários à constituição de sociedade anônima, de economia mista, sob a denominação de Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, com sede e foro no Município de São Paulo e com prazo de duração indeterminado.

Art. 2.º — É objetivo social da Companhia:

I — Planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação do sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego;

II — Promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por decreto do Executivo, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego;

III — Prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário, mediante contratos celebrados com entidades públicas da administração centralizada ou descentralizada, bem como com as entidades em que o Poder Público seja detentor da maioria do capital social.

Art. 3.º — O capital inicial da Companhia será de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), dividido em ações ordinárias e nominativas e do qual a Prefeitura do Município de São Paulo subscreverá e realizará, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento).

Art. 4.º — A Companhia será administrada por uma diretoria composta de três membros, cujas atribuições, mandato e remuneração serão fixados na assembleia geral de sua constituição.

Art. 5.º — A Companhia exercerá suas atividades com pessoal próprio, sujeito ao regime das leis trabalhistas ou com servidores públicos que lhe forem postos à disposição.

§ 1.º — Os servidores municipais postos à disposição da Companhia terão assegurados todos os direitos e vantagens dos respectivos cargos ou funções.

§ 2.º — Respeitados os preceitos da legislação aplicável, a Companhia exercerá poder disciplinar sobre o pessoal posto à sua disposição.

Art. 6.º — O estatuto social da Companhia obedecerá às prescrições da Lei de Sociedade Por Ações e às demais disposições legais que lhe forem aplicáveis.

Art. 7.º — O patrimônio e serviços da Companhia ficam isentos de impostos municipais, enquanto ela exercer as atividades que ora lhe são atribuídas.

Parágrafo único — A isenção ora concedida não dispensa a inscrição da referida empresa no Cadastro Mobiliário da Secretaria das Finanças, bem como, no Cadastro Imobiliário, dos imóveis pertencentes ao seu patrimônio.

Art. 8.º — O Executivo deverá, no prazo de 90 (noventa) dias, adotar as medidas necessárias à constituição da Companhia de Engenharia de Tráfego — CET.

Art. 9.º — Para atender às despesas com a execução desta lei, fica o Prefeito autorizado a abrir, na Secretaria das Finanças, crédito adicional especial no valor de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), com vigência até 31 de dezembro de 1976, a ser coberto com recursos provenientes de operações de crédito, mediante colocação de Letras e Apólices Reajustáveis do Tesouro Municipal, nos termos da Resolução n.º 46, de 10 de setembro de 1975, do Senado Federal, e da Lei n.º 8.295, de 19 de setembro de 1975.

Art. 10 — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 28 de maio de 1976, 423.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Olavo Egydio Setubal** — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, **Teófilo Ribeiro de Andrade Filho** — O Secretário das Finanças, **Sérgio Silva de Freitas** — O Secretário de Vias Públicas, **Octávio Camillo Pereira de Almada** — O Secretário Municipal de Educação, **Hilário Torloni** — O Secretário de Higiene e Saúde, **Fernando Proença de Gouvêa** — O Secretário de Abastecimento, **Mário Osassa** — O Secretário de Serviços e Obras, **Aurélio Araújo** — O Secretário de Bem Estar Social, **Leopoldina Saraiva** — O Secretário de Turismo e Fomento, **Armando Simões Neto** — O Secretário Municipal de Transportes, **Olavo Guimarães Cupertino** — O Secretário Municipal de Esportes, **Caio Sérgio Pompeu de Toledo** — O Secretário Municipal de Cultura, **Sábato Antônio Magaldi** — O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Cláudio Salvador Lembo**.

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 28 de maio de 1976. — O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

Base de dados : legis

Pesquisa : 12490

Total de referências : 1

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 12.490 03/10/1997 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Transito de Veiculos Automotores no Municipio de Sao Paulo e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 747/1997 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Celso Pitta

Regulamentação: Decreto nº 37.085/1997 - 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.

Notas: - Os artigos que cuidam da aplicação de penalidades vigorarao a partir do 8º dia da vigencia desta Lei.

Notas complem.: - Decreto nº 37.408/1998 - Suspende o Programa de Restrição ao Transito de Veiculos Automotores, autorizado por esta Lei.

- Decreto nº 37.658/1998 - Exclui do Rodizio os veiculos de propriedade do TRE e os requisitados por esse orgao, do Estado e da Prefeitura.

- Lei nº 12.632/1998 - Dispoe sobre a exclusao dos medicos da restrição imposta quanto a circulação de veiculos.

- Decreto nº 39.645/2000 - Exclui do Rodizio os veiculos de propriedade do TRE e os requisitados por esse orgao, do Estado e da Prefeitura.

- Decreto nº 42.227/2002 - Exclui do rodizio os veiculos de propriedade do TRE e os requisitados por esse orgao, do Estado e da Prefeitura.

- Decreto nº 45.245/2004 - Exclui do rodízio os veículos de propriedade do TRE e os requisitados por esse órgão, do Estado e da Prefeitura.

- Decreto nº 46.136/2005 - Exclui do rodízio veículos a serviço da Justiça Eleitoral.

[[Back](#)]

Bruno Lucchetti
RF 11.455

LEI N. 12.490 - DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

Autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 747/97, do Executivo)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 2 de outubro de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a implantar, em caráter experimental, Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, de conformidade com o estabelecido em regulamento.

§ 1º A medida autorizada objetiva a melhoria das condições do trânsito, através da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, de 2ª às 6ª feiras, exceto feriados.

§ 2º As normas regulamentadoras deverão definir os critérios adotados para a implantação da medida, bem como os meses, dias, horários e locais a serem alcançados, conforme o dígito final da placa de licenciamento.

§ 3º Fica permitida a circulação de caminhões pelas vias que delimitam o Centro Expandido.

Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos:

I - de transporte coletivo e de lotação devidamente autorizados a operar o serviço;

II - motocicletas e similares;

III - táxis;

IV - de transporte escolar;

V - guinchos;

VI - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT.

Art. 4º Caberá ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 5º Fica o Executivo autorizado a celebrar convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta Lei.

Art. 6º A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, fará publicar no "Diário Oficial" do Município, anualmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos.

Art. 7º Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, o Executivo, mediante avaliação técnica ou pesquisa à população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o controle de restrição ao trânsito.

Art. 8º No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo do Poder Executivo, as restrições previstas nesta Lei, poderão sofrer alterações ou ser suspensas pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, conforme regulamentação do Executivo.

Art. 9º Fica o Executivo autorizado a proceder entendimentos com o Governo Estadual e as prefeituras dos Municípios limitantes, no sentido de estabelecer um programa integrado de transportes coletivos na região metropolitana.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13344

Total de referências : 1

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 13.344 06/05/2002 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Publico, de multas provenientes de aparelhos eletronicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veiculos automotores.

Projeto: Projeto de Lei Nº 518/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): Farhat

Regulamentação: Decreto nº 42.297/2002 - 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.[\[Back \]](#)

Bruno Lucchetti

RF 11.455

LEI Nº 13.344, DE 6 DE MAIO DE 2002
(Projeto de Lei nº 518/01, do Vereador Dr. Farhat - PSD)

Dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - A cobrança pelo Poder Público Municipal de multas de trânsito, provenientes de aparelhos eletrônicos (radares, semáforos, lombadas eletrônicas, etc.) sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores, terá como condições indispensáveis para a aplicação da multa que a notificação seja acompanhada de:

I - foto do veículo infrator;

II - (VETADO)

III - indicação de velocidade máxima permitida no local da infração, seu enquadramento legal e os parâmetros técnicos compatíveis com o mesmo local;

IV - (VETADO)

Parágrafo único - (VETADO)

1 - (VETADO)

2 - (VETADO)

3 - (VETADO)

4 - (VETADO)

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

Art. 3º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de maio de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de maio de 2002.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **14751**Total de referências : **1**

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 14.751 28/05/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 148/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): Jooji Hato; Miriam Athiê

Regulamentação: Decreto nº 49.800/2008 - 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.[\[Back \]](#)

Bruno Lucchetti

RF 11.455

LEI N° 14.751, DE 28 DE MAIO DE 2008

(Projeto de Lei n° 148/08, dos Vereadores Jooji Hato – PMDB e Myryam Athie – PDT)

Dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos

Automotores Pesados, do tipo caminhão, 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 9 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica implantado, em caráter experimental, o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos pesados do tipo caminhão:

I - guinchos;

II - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT.

Art. 4º Caberá ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e do Comando de Policiamento de Trânsito - CPTran, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 5º Poderá ocorrer celebração de convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta lei.

Art. 6º Os resultados técnicos obtidos deverão ser publicados anualmente no Diário Oficial.

Art. 7º Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, o Executivo, mediante avaliação técnica ou pesquisa à população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelado ou alterado o presente controle de restrição ao trânsito de veículos automotores pesados, do tipo caminhão.

Art. 8º No caso de ocorrências extraordinárias, a juízo do Poder Executivo, as restrições previstas nesta lei poderão sofrer alterações ou ser suspensas pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, conforme regulamentação do Executivo.

Art. 9º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 10. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das dotações próprias.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de maio de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de maio de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **37293**Total de referências : **1**

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: DECRETO Nº 37.293 28/01/1998 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Fixa atribuições a Secretaria Municipal de Transportes; designa o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV para exercer as funções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, e da outras providências.

[[Back](#)]

Bruno Lucchetti

RF 11.455

DECRETO Nº 37.293 , DE 27 DE JANEIRO DE 1998

Fixa atribuições à Secretaria Municipal de Transportes; designa o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV para exercer as funções previstas no Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, CONSIDERANDO a entrada em vigor da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

CONSIDERANDO os termos do artigo 30 da Constituição Federal, notadamente os seus incisos I e II, bem como as disposições contidas no artigo 179, incisos I e IV, da Lei Orgânica Municipal,

D E C R E T A:

Art. 1º - Ficam atribuídas à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, através do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, órgão executivo municipal de trânsito, urbano e rodoviário, na área de circunscrição do Município de São Paulo, as competências, prerrogativas e encargos previstos no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 2º - Cabe ao Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV exercer as competências, prerrogativas e encargos de autoridade executiva municipal de trânsito, mencionados no artigo anterior.

Art. 3º - Compete, ainda, ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, firmar contrato de prestação de serviço exclusivamente com a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, credenciando-a para exercer, dentre outras, as atividades elencadas no artigo 24, do Código de Trânsito Brasileiro e, em especial, a prevista no inciso XII do referido dispositivo.

Art. 4º - Revogadas as disposições em contrário, este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 22 de janeiro de 1998.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de janeiro de 1998, 445ª da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de janeiro de 1998.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **42297**Total de referências : **1**

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: DECRETO Nº 42.297 19/08/2002 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores.

[\[Back \]](#)

Bruno Lucchetti

RF 11.455

DECRETO Nº 42.297, DE 19 DE AGOSTO DE 2002

Regulamenta a Lei nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

DECRETA:

Art. 1º - A Lei nº 13.344, de 6 de maio de 2002, que dispõe sobre as condições para a cobrança, pelo Poder Público, de multas provenientes de aparelhos eletrônicos sobre infrações cometidas por motoristas condutores de veículos automotores fica regulamentada nos termos deste decreto.

Art. 2º - A Notificação de Autuação e de Imposição de Penalidade de Multa a quaisquer Infrações de Trânsito, expedida pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, em decorrência de autuação lavrada por infringência ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB, com base em imagem do veículo registrada por aparelho eletrônico ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível para detecção de infrações, deverá ser acompanhada de:

I - imagem do veículo infrator;

II - dispositivo legal infringido.

Art. 3º - As infrações de que trata o artigo 2º são as seguintes:

I - transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por

instrumento ou equipamento hábil, prevista no artigo 218 do Código de Trânsito Brasileiro;

II - avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória, prevista no artigo 208 do CTB;

III - transitar com o veículo na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva para determinado tipo de veículo, prevista no artigo 184, inciso II do CTB.

Parágrafo único - Demais infrações que venham a ser registradas com base em imagem também deverão atender aos requisitos previstos no artigo 2º.

Art. 4º - Para as infrações previstas no artigo 3º, inciso I, a Notificação de Autuação e Imposição de Penalidade de Multa a Infração de Trânsito deverá também ser acompanhada de:

I - indicação da velocidade regulamentada para o trecho da via onde foi detectada a infração, em km/h, nos termos do artigo 61 do CTB;

II - indicação da velocidade medida, em km/h;

III - indicação da velocidade considerada para a aplicação da penalidade, em km/h, atendendo a legislação metrológica em vigor e os requisitos estabelecidos pelo CONTRAN;

IV - indicação da classificação de utilização viária, nos termos do artigo 60 do CTB e estabelecida pelo Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV.

§ 1º - A velocidade considerada para efeito de aplicação de penalidade é a diferença entre a velocidade medida e o valor correspondente ao seu erro máximo admitido, todas expressas em km/h, conforme critérios estabelecidos pelo órgão máximo executivo de trânsito da União.

§ 2º - O erro máximo admitido deve respeitar a legislação metrológica em vigor.

Art. 5º - Caberá ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes, adotar as medidas necessárias para a implementação do disposto neste decreto no âmbito da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e da Companhia de Processamento de Dados do Município - PRODAM.

Art. 6º - As notificações de que trata o artigo 2º, deste decreto são aquelas decorrentes de autuações lavradas a partir de 15 de julho de 2002.

Art. 7º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições

Bruno Lucchetti

RF 11.455

PROJETO DE LEI 01-00026/2013 dos Vereadores Mário Covas Neto (PSDB), Aurélio Nomura (PSDB), Claudinho de Souza (PSDB), Coronel Telhada (PSDB), Eduardo Tuma (PSDB), Gilson Barreto (PSDB), Patrícia Bezerra (PSDB) e Ricardo Young (PPS)

"Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Altera-se o artigo 3º da Lei 12.490 de 03 de outubro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Lei 12.490/97

(...)

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Será imposta a penalidade de advertência por escrito, não sendo o infrator reincidente nos últimos 12 meses na infração prevista no caput deste artigo.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Comissões, às Comissões competentes."

Requerimentos RDS 13-0086/2013, RDS 13-0112/2013 e RDS 13-0442/2013 e RDS 13-0481/2013 alteram os autores desse projeto.

Publicação original DOC 27/02/2013, PÁG 73

PROJETO DE LEI 01-00026/2013 do Vereador Mário Covas Neto (PSDB)

"Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Altera-se o artigo 3º da Lei 12.490 de 03 de outubro de 1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Lei 12.490/97

(...)

Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Parágrafo único. Será imposta a penalidade de advertência por escrito, não sendo o infrator reincidente nos últimos 12 meses na infração prevista no caput deste artigo.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Bruno Lucchetti
RF 11.455

PUBLICADO DOC 08/06/2013, PÁG 03

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 26/13

OF. ATL nº 113, de 6 de junho de 2013

Ref.: OF-SGP-23 nº 01084/2013

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 26/13, de autoria dos Vereadores Mário Covas Neto, Aurélio Nomura, Coronel Telhada, Claudinho de Souza, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra e Ricargo Young, aprovado na sessão de 14 de maio do corrente ano, que altera o artigo 3º da Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, para determinar a imposição da penalidade de advertência por escrito ao infrator do denominado "rodízio municipal", caso não tenha ele cometido a mesma infração nos últimos 12 (doze) meses.

De acordo com a justificativa apresentada pelos autores, a inobservância à restrição de circulação de veículos decorre, muitas vezes, de fato alheio à vontade do motorista, normalmente relacionado com os longos congestionamentos existentes na Cidade, contexto no qual a aplicação imediata de multa não se mostra acertada.

Sem embargo do meritório escopo, a referida propositura não reúne condições de ser convertida em lei, porquanto disciplina questão relativa a trânsito e transporte de forma diversa daquela existente na legislação federal, excedendo os limites da competência do Município para dispor, de modo suplementar, a respeito do assunto.

Como se sabe, no exercício da competência privativa estabelecida no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, a União editou a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituindo o Código de Trânsito Brasileiro, o qual, em seu artigo 267, autoriza a aplicação da penalidade de advertência por escrito às infrações de natureza leve ou média, passíveis de punição com multa, desde que o infrator não seja reincidente na mesma infração nos últimos 12 (doze) meses e quando a autoridade competente, analisando o prontuário do infrator, entenda esta providência como sendo mais educativa.

Note-se, portanto, que a lei federal supracitada, ao permitir a concessão desse benefício, demanda o atendimento de outra condição além da ora prevista no projeto em apreço, pois a autoridade de trânsito deverá considerar também o prontuário do infrator para converter, se for a medida mais adequada, a penalidade de multa em advertência por escrito.

Acresça-se, ainda, que o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, na qualidade de coordenador e órgão normativo máximo do Sistema Nacional de Trânsito, expediu a Resolução nº 404, de 12 de junho de 2012, a ser cumprida em todo o território brasileiro, atribuindo igualmente à autoridade de trânsito a opção pela aplicação da multa, nas hipóteses em que entender não consistir a advertência a medida mais educativa (artigo 9º, § 4º).

Nestes termos, o texto aprovado, ao exigir tão somente a inexistência da figura da reincidência específica para a aplicação da advertência por escrito, tornando-a, inclusive, providência de caráter obrigatório para o agente público, mostra-se em total descompasso com a disciplina conferida em esfera nacional.

A par disso, não se pode deixar de mencionar que o Código de Trânsito Brasileiro conferiu aos órgãos executivos de trânsito, no âmbito de sua circunscrição, competência para executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas por infrações de circulação, estacionamento e parada, inclusive as penalidades de advertência por escrito e multa, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar (artigo 24, incisos VI e VII).

Bruno Lucchetti

RF 11.455

providência de caráter obrigatório para o agente público, mostra-se em total descompasso com a disciplina conferida em esfera nacional.

No mais, destaque-se que a proposta interfere nas atribuições de órgão da Secretaria Municipal de Transporte, a saber, o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, o que evidencia uma afronta ao princípio da harmonia e independência entre os Poderes, contemplado na Constituição Federal (art. 2º), na Constituição Estadual (art. 5º) e também na Lei Orgânica do Município de São Paulo (art. 6º).

Pelo exposto, somos PELA MANUTENÇÃO TOTAL DO VETO.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 14.08.2013

GOULART- PSD - PRESIDENTE

ABOU ANNI - PV

ALESSANDRO GUEDES - PT

ARSELINO TATTO - PT

CONTE LOPES - PTB - RELATOR

EDUARDO TUMA - PSDB - Contrário

GEORGE HATO - PMDB

LAÉRCIO BENKO - PHS

SANDRA TADEU - DEM

Bruno Lucchetti

RF 11.455

PUBLICADO DOC 28/08/2013, PÁG 76

PROJETO DE LEI 01-00589/2013 do Vereador Marquito (PTB)

"Dispõe sobre a conversão das penalidades de multa em advertência por escrito, nos casos em que aplicadas por infrações de trânsito, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Na infração de trânsito de natureza leve, passível de ser punida com multa na forma da legislação vigente, será imposta a penalidade de advertência por escrito, não sendo reincidente o infrator.

Art. 2º O benefício de que trata a presente Lei somente poderá ser concedido pelo Poder Público municipal uma única vez.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 39 do Proc. fls. 35

Nº 10 de 2017

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
R. 11.328 - SGP. 12

PAR

439/2017

pl0010-17

**PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE PROJETO DE LEI Nº 0010/17**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Mário Covas Neto, que visa acrescentar um parágrafo único ao art. 3º da Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

De acordo com a proposta, ao infrator da lei seria imposta apenas a penalidade de advertência por escrito, na hipótese de não ser o mesmo reincidente nos últimos 12 meses e desde que a autoridade de trânsito, considerando o prontuário deste, entenda a providência como mais educativa.

O projeto reúne condições de prosseguir.

Com efeito, o projeto ao tratar de sanções aplicáveis no caso de descumprimento de norma que institui o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores, cuida de matéria atinente à regulamentação do trânsito, definido como *"o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação"* (In, "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, p. 318).

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, abrangendo o transporte coletivo, 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, grifamos).

Ademais, o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 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 redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes"*.

Destaque-se que o projeto vai, ainda, ao encontro do que dispõe o Código de Trânsito Brasileiro, o qual já prevê em seus artigos 187 e 267, que a conduta disciplinada na Lei nº 12.490/97 configura infração de natureza média, à qual poderá ser imposta a penalidade de



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0010-17

Folha nº 35 do Proc. fls. 36
Nº 10 de 20 17
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
RF. 11.328 - SGP. 12

advertência por escrito, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

Por outro lado, ao dispor sobre alterações na lei que institui o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, especialmente sobre a forma de aplicação das sanções pelo seu descumprimento, a proposta cuida de matéria afeta à preservação do meio ambiente, sobre a qual o Município tem competência para legislar, nos termos dos arts. 30, incisos I e II; 23, inciso VI e 24, inciso VI, da Constituição Federal, lembrando-se, ainda, que a Lei Orgânica do Município de São Paulo também prevê o dever poder do Município de zelar pelo meio ambiente em seu artigo 7º, inciso I.

Por derradeiro, importa destacar que o projeto está amparado no art. 30, inciso I, da Constituição Federal, e artigos 13, inciso I; 37, "caput" e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

Observe-se que a análise da conveniência e oportunidade da medida proposta incumbe à Comissão de mérito competente.

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

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, inciso X, do Regimento Interno desta Casa.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 04/05/2017.

MÁRIO COVAS NETO

REIS

JANAÍNA LIMA

EDIR SALES

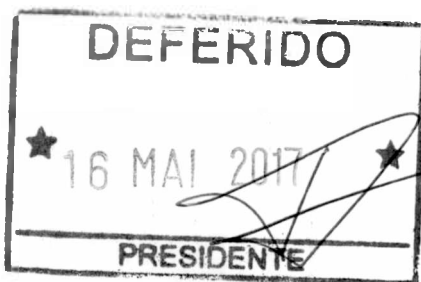
RINALDI DIGILIO

SANDRA TADEU

CAIO MIRANDA

ZÉ TURIN

CLAUDINHO DE SOUZA



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 36 de 37
Nº 10 de 2017
Márcia Yoshimi Taniguchi Posi
RF. 11.328 - SGP. 12

23º GV – VEREADORA JANAÍNA LIMA **NOVO30**

REQUERIMENTO

RDS
647/2017

Senhor Presidente,

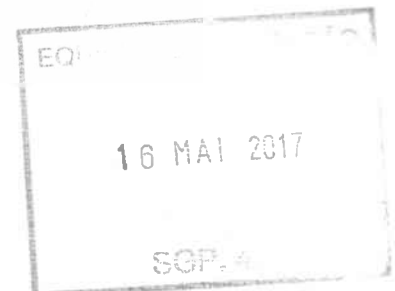
Requeiro coautoria no PL 10/2017 que "Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "rodízio". Alternando o art. 3º da lei 12.490/97."

Sala das Sessões,

Vereadora Janaína Lima

De acordo

Vereador Mario Covas Neto



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 010/2017

Folha nº 37 do Proc. nº 01.10 de 20 17
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.391 - SGP. 12

fls. 38

PARECER Nº 1585/2017 DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEI Nº 010/2017.

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Mário Covas Neto e Janaina Lima, *dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.*

Em sua justificativa, os Autores argumentam que muitas infrações da inobservância da restrição do "Rodízio" ocorrem por conta dos congestionamentos crônicos da Capital, logo, a aplicação de multa nestes casos muitas vezes não se justifica. [...] O presente Projeto de Lei visa atenuar a penalidade dos motoristas que sofrem eventualmente deste grave problema de trânsito excessivo de veículos na Cidade [...].

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura.

Cabe informar que já tramitou por esta Casa Legislativa o projeto de lei 026/2013, também de autoria do vereador Mário Covas Neto, juntamente com os vereadores Aurélio Nomura, Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Eduardo Tuma, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra e Ricardo Young, com teor semelhante à presente propositura.

O referido projeto foi aprovado na Câmara Municipal e vetado pelo Poder Executivo, que expôs os seguintes motivos:

- A lei federal nº 9.503/1997, em seu artigo 267, ao permitir a concessão da conversão da multa em advertência, demanda o atendimento de outra condição além da ora prevista no projeto em apreço (ausência da mesma infração nos últimos 12 meses), pois a autoridade de trânsito deverá considerar também o prontuário do infrator.
- O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, expediu a Resolução nº 404/2012, atribuindo à autoridade de trânsito a opção pela aplicação da multa, nas hipóteses em que entender não consistir a advertência a medida mais educativa (artigo 9º, § 4º);



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 010/2017

Folha nº 38 de 39
Nº 01.10 de 20 17
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.391 - SGP. 12

- O texto aprovado, ao exigir tão somente a inexistência da figura da reincidência específica para a aplicação da advertência por escrito, tornando-a, inclusive, providência de caráter obrigatório para o agente público, mostra-se em total descompasso com a disciplina conferida em esfera nacional;
- A fiscalização do trânsito e a própria aplicação das penalidades correspondentes estão a cargo de órgão da Secretaria Municipal de Transportes, a saber, o Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, resta claro que a propositura interfere em suas atribuições, malferindo o princípio da harmonia e independência entre os Poderes e também a Lei Orgânica do Município.

Em razão do veto ao projeto de lei 026/2013, a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa emitiu o parecer nº 1397/2013, manifestando-se pela manutenção total do veto, concordando com as razões apresentadas pelo Poder Executivo.

O presente projeto de lei assemelha-se ao anteriormente apresentado, diferenciando-se apenas quanto ao acréscimo do texto abaixo em negrito, com a intenção de afastar uma das razões para o veto do projeto anterior:

“Parágrafo único. Será imposta a penalidade de advertência por escrito, não sendo o infrator reincidente nos últimos 12 meses na infração prevista no caput deste artigo, **quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa**”.

A Prefeitura já possui um procedimento para conversão de multa em advertência por escrito, através de requerimento, conforme verificado na página eletrônica da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/multas/index.php?p=6003>>. Consultado em: 02/06/2017);

Para submeter o requerimento à apreciação, devem ser observadas as seguintes situações: O requerimento deverá ser interposto antes da aplicação da Penalidade de Multa; a infração cometida deve ser de natureza média ou leve; o requerente não pode ter em seu prontuário da CNH ou Autorização para Dirigir pontuação nos últimos 12 meses; caso haja a Indicação do Condutor responsável pela infração, esta deverá ser apresentada antes do



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 010/2017

Folha nº 39 do P.O.C.
Nº 01-10 de 2017
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.391 SGP. 12

fls. 40

requerimento de Advertência por Escrito; se o veículo for de pessoa jurídica a Indicação do Condutor é obrigatória; e, se for apresentada Defesa da Autuação esta deve ser protocolada ao mesmo tempo do requerimento da Advertência por Escrito.

Tendo em vista que o projeto de lei pretende converter automaticamente a multa pela inobservância do rodízio de veículos em advertência por escrito para os condutores que não sejam reincidentes nos últimos 12 meses e, levando-se em conta que o procedimento já é utilizado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte, mas somente quando provocada, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia manifesta-se FAVORÁVEL à aprovação do projeto de lei.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 08/11/2017.

SENIVAL MOURA
presidente

ADILSON AMADEU

CONTE LOPES

NATALINI

JOÃO JORGE

ALESSANDRO GUEDES

RICARDO TEIXEIRA
relator

Rel. 16/12/2017



Folha 40
Proc. nº 10/2017
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RFB 10/2017

PARECER Nº 1998/2017 DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 10/2017

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Mário Covas Neto e Janaína Lima, visa dispor sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

O projeto acrescenta Parágrafo Único ao art. 3º da Lei 12.490/97, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, conforme segue:

"Art. 3º A inobservância da restrição objeto do programa de que trata esta Lei acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código Nacional de Trânsito - CNT.

Parágrafo único. Será imposta a penalidade de advertência por escrito, não sendo o infrator reincidente nos últimos 12 meses na infração prevista no caput deste artigo, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa."

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

Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 14/12/17

Ver. Jair Tatto
Presidente

Ver. Atilio Francisco

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Isaac Felix

Ver. Ota

Ver. Reginaldo Tripoli

Ver. Ricardo Nunes

Ver. Rodrigo Goulart

Ver. Zé Turin

Relatório 2035/2017



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

FL. Nº 41

Anexo – notas taquigráficas

Proc. nº01-010/2017

Elaine Gavioli

RF 100.465

fls. 42

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

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

DATA: 08 DE MARÇO DE 2018

OBSERVAÇÕES:

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

17174

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 42 DE 19

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

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

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

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

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

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

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

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

Se a concessão de isenção é para os imóveis, fica nítido que nós não estaremos

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

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 43 DE 19

FL. Nº 43
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-010/2017
Elaine Gavioli
RF 100.465

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obrigado.

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

O SR. RODRIGO GOULART – Sr. Presidente, quero pedir a inversão de pauta do item 20, projeto de minha autoria, o PL 551/2017.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – É regimental. Os vereadores que concordarem permaneçam como estão. Aprovado. O item 20 passa a ser o item 1. O terceiro

da pauta.

Passemos à leitura do item.

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

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

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

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

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

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

- Falas sobrepostas.

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

- Fala fora do microfone.

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

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

- Fala fora do microfone.

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

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

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

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

Mas houve um compromisso expresso do Secretário de Governo Júlio Semeghini

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

FL. Nº 46
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 46 DE 19

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

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

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

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

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

-Apresentação audiovisual.

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

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

Parabéns pela iniciativa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Muito obrigado, Sr. Presidente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 49 DE 19

FL. Nº 49
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

P – Conte com a gente.

R – Tá. Muito obrigada.

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

R – Obrigada.

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

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

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

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

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

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

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

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

FL. Nº 51
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-010/2017
Elaine Gavioli
RF 100.465

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 51 DE 19

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

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

Obrigado, Toninho Paiva. (Palmas)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O SR. ALFREDINHO – Exatamente.

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

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

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

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

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

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

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

FL. Nº 53
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-010/2017
Elaine Gavioli
RF 100.465

fls. 54

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 53 DE 19

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

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

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

FL. Nº 54
 Anexo – notas taquigráficas
 Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 54 DE 19

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

Muito obrigado, Sr. Presidente.

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

Tem a palavra o nobre Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

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

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

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

- Manifestações fora do microfone.

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

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

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 55 DE 19

FL. Nº 55
Anexo – notas taquigráficas
 Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

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

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

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

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

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

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

Obrigado.

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

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

FL. Nº 56
 Anexo – notas taquigráficas
 Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 56 DE 19

Tem a palavra o nobre Vereador Alfredinho.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obrigado.

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

Tem a palavra o nobre Vereador

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

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

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 57 DE 19

FL. Nº 57
 Anexo – notas taquigráficas
 Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

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

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

Estão suspensos os trabalhos.

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

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

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

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

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

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

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

Passemos ao item seguinte.

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

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

Passemos ao item seguinte.

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

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

Passemos ao item seguinte:

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

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

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 58 DE 19

FL. Nº 58
 Anexo – notas taquigráficas
 Proc. nº 01-010/2017
 Elaine Gavioli
 RF 100.465

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

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

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

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

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

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

Passemos ao item seguinte:

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

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

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

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

Passemos ao item seguinte:

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

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 130/17, de autoria do nobre Vereador Aurélio Nomura.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 237/17, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 373/09, de autoria do nobre Vereador Dalton Silvano.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 18/12, de autoria do nobre Vereador Dalton Silvano.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 549/14, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 717/15, de autoria da nobre Vereadora Juliana Cardoso.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 356/16, de autoria dos Srs. Vereadores Antonio Donato e Adilson Amadeu.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 590/16, de autoria do nobre Vereador Eliseu Gabriel.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 590/16, de autoria do nobre Vereador Eliseu Gabriel.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 10/17, de autoria dos Srs. Mario Covas Neto e Janaina Lima.

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

Passemos ao item seguinte:

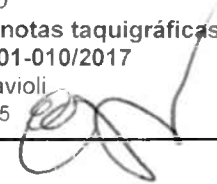
- PL 92/17, de autoria dos Srs. Vereadores Ricardo Teixeira e Zé Turin.

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

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

REUNIÃO: 17174 DATA: 08/03/2018 FL: 60 DE 19

FL. Nº 60
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01-010/2017
Elaine Gavioli
RF 100.465



Passemos ao item seguinte:

- PL 574/17, de autoria do nobre Vereador Conte Lopes.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 608/17, de autoria do nobre Vereador Claudinho de Souza.

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

Passemos ao item seguinte:

- PL 830/17, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma.

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

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada a audiência pública dos projetos em primeira audiência.

Estão encerrados nossos trabalhos.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

FL. Nº 61
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº 01 – 10/2017
Nome: Aparecido Ferreira
RF. 101075

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: TONINHO PAIVA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 21/03/2018

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Suspensão

17188

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 62 DE 26

FL. Nº 62

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF: 101075

fls. 63

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Bom dia a todos e a todas. Declaro abertos os trabalhos da 3ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente do ano de 2018.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara, Auditórios On-Line.

A íntegra da transcrição dessa audiência pública estará disponível para o público em geral no portal da Câmara Municipal de São Paulo.

Essa audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente, desde o dia 17 de março de 2018, e nos jornais *O Estado de S. Paulo* e *Folha de S. Paulo*.

Foram convidados a participar os autores do projeto de lei e os Secretários Municipais. Informo aqui a ausência do Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias, Sr. Wilson Poit, devido a problemas de saúde de sua filha. É a primeira vez que ele não pôde vir, então realmente desejamos que ela se recupere o mais rápido possível, para que ele possa estar aqui à testa.

Passemos à pauta. Sugiro que o atual item 17 passe a ser o item 1º da pauta.

A votos a inversão de pauta. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. (Pausa) Aprovada a inversão.

Passemos ao item primeiro da pauta.

- “PL 705/2017, que dispõe sobre a alienação do imóvel denominado Complexo Interlagos, no âmbito do Plano Municipal de Desestatização”.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Estão presentes a Sra. Ana Beatriz Monteiro, Presidente de SP Parcerias, e o Sr. Leonardo Castro, Diretor de Urbanismo.

Com a palavra a Sra. Ana Beatriz Monteiro, Presidente de SP Parcerias.

A SRA. ANA BEATRIZ MONTEIRO – Bom dia a todos. Estamos aqui à disposição para conversarmos sobre o Projeto de Lei 705 em mais uma audiência pública, cumprindo mais uma etapa do processo democrático em que o Executivo, representado pelo Sr. Prefeito, submete ao Poder Legislativo, aqui representado pela Câmara de Vereadores, uma autorização legislativa para desestatização do Complexo Interlagos mantendo a pista para atividades automotivas. Já é a segunda audiência pública em que viemos aqui este mês. Estamos aqui para conversar a respeito e responder às perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registro a presença do nobre Vereador Eduardo Suplicy, a quem convido a fazer parte da Mesa, e do Sr. Paulo Ricardo, representante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

Com a palavra o Sr. Sergio Berti, da comissão de Interlagos.

O SR. SERGIO BERTI – Bom dia a todos. Gostaria de falar, em nome da Comissão Interlagos Hoje, sobre esse PL 705 e sobre alguns equívocos que entendemos que ocorrem no projeto. Primeiro, explanando o que é exatamente o Complexo Interlagos, que poucos do Município de São Paulo sabem o que significa para a comunidade como um todo. O Complexo Interlagos não é apenas uma pista de corridas, mas um parque. Além das pistas de kart, moto e carro, temos outras atividades que toda a comunidade do entorno podia utilizar até antes da concessão feita à SPTuris. Até antes de 2005, o Complexo Interlagos era utilizado por toda a comunidade em todas as quadras que temos lá, todos os campos. Atividades de esportes - ele era mantido pela Secretaria Municipal de Esportes. Tínhamos lá uma escola de mecânica, que atendeu o Brasil inteiro e o mundo com a formação de mecânicos. E tudo isso era utilizado pela comunidade do entorno. Com a proposta da SPTuris, de semiprivatização de lucro - a SPTuris visa apenas lucro -, ela foi desativando todos os equipamentos, mantendo exclusivamente a pista, que tem uma locação muito grande. Dentro dessa proposta, quero que todos entendam que o Autódromo de Interlagos deve ser entendido em três segmentos muito claros, e aí começa o equívoco do Prefeito João Doria nesse projeto. O primeiro segmento é o que eu disse, a comunidade usando o Autódromo de uma forma diferente de uma pista de corrida, usando como propriedade, como parque, como lazer, como era utilizado até pouco tempo.

O segundo segmento, Fórmula 1. Fórmula 1 não é um evento do automobilismo nacional. Fórmula 1 é um evento internacional que merece respeito, pelo respaldo que traz para São Paulo, mas não é um evento nosso. Nós somos representantes do automobilismo nacional. Então, quando o Sr. Prefeito fala que investe 50, 55 milhões por ano no Autódromo, entenda-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 63 DE 26

FL. Nº 63

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 64

se: ele investe única e exclusivamente na Fórmula 1. No Autódromo, zero, a não ser que seja obra para a Fórmula 1. E a Fórmula 1 traz um retorno para a Cidade de 250 milhões, segundo estudos da própria Casa. É um evento importante, mas eu queria chamar atenção para o nosso trabalho, os automobilistas aqui presentes, moto, carro e kart, que vivemos daquilo. Eu trabalho lá desde os meus 15 anos, era bandeirinha na Curva do Sargento. O automobilismo nacional, aquele que paga a conta do Autódromo. Nós pagamos o aluguel para usar a pista, nós pagamos a manutenção do esporte na sua segurança, resgate, médico. Pagamos tudo. Nós damos lucro para o Autódromo de Interlagos. Se os senhores buscarem os números - que são negados para gente, mas eu sei desses números - na SPTuris, o Autódromo de Interlagos em 2017 teve uma receita, fora a Fórmula 1, de 8 milhões, com uma despesa de 6 milhões, que quem pagou foi o automobilista nacional. Nós geramos, através das nossas atividades, mais de 10 mil empregos diretos e indiretos. Sem contar o comércio que temos no entorno. A princípio, o que essa comissão pretende é esclarecer esses equívocos, entendendo que o Autódromo teria uma melhor aceitação se fosse concessionado para alguém que tivesse responsabilidade com a comunidade, com a Casa, sem criar esse pretexto de vender, que é uma perda muito grande para nós de São Paulo, não só do automobilismo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sergio.

O segundo inscrito é o Sr. Orlando Filho.

O SR. ORLANDO SGARBI FILHO - Bom dia a todos. Meu nome é Orlando Sgarbi Filho, eu sou morador e empresário da região. Sou da Comissão Interlagos Hoje.

Queria continuar a fala do Sergio, que nós estamos no mesmo pleito há um ano e dois meses tratando sobre o mesmo assunto, nós não acreditamos na proposta de venda com a manutenção do Autódromo. Essa proposta dita pelo Prefeito é incongruente com a legislação. A Lei de Propriedade Privada é muito mais forte do que qualquer acordo ou lei que se faça. A propriedade privada é prevista na Constituição de 1988 e dá o direito ao proprietário de fazer o que bem entender da área, o que não bate com a proposta do Prefeito. O risco de desaparecer o autódromo é muito grande.

Concordamos com o propósito de que o autódromo não deve ficar na mão do Poder Público, que ele pode ser passado para a iniciativa privada, mas não privatização, porque a desafetação do bem público para o privado faria com que o bem teria a força de propriedade privada e, como propriedade privada, não teria condições de manutenção do autódromo, que é o nosso objetivo.

Como o Sergio disse, aquilo é um complexo, é mais do que uma pista. A nossa pretensão, nossa ideia já há algum tempo, é que aquilo se tornasse "o Ibirapuera da zona Sul", uma área que fosse de lazer para a população, como já foi no passado, e a manutenção do autódromo.

Outra coisa que não está dita na proposta de privatização do autódromo e que está dita no PIU Jurubatuba, no Arco Jurubatuba, é a ocupação do kartódromo e o kartódromo faz parte do autódromo.

Queria dar a nossa posição, que nós somos visceralmente contra a ocupação do kartódromo com prédios de moradia. Primeiro, porque se pretende construir dentro do autódromo em áreas que têm nascentes e biodiversidade. Segundo, porque fazer moradia do lado de um parque que faz barulho, ou com shows ou com eventos de automobilismo, não bate, isso não vai funcionar. É óbvio que a venda do autódromo tem uma intenção segunda que, em nossa opinião, seria a privatização pura e especulação imobiliária, que entraria em conflito com ocupação ambiental da região, que não permitiria adensamento. Isso é uma opinião nossa, nós já falamos com urbanistas e sabemos que isso é um problema. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Orlando.

Quero registrar a presença dos Vereadores Alfredinho, Fabio Riva, Gilberto Natalini e Rodrigo Goulart.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, tenho uma dúvida. O procedimento é primeiro o público e depois Vereadores?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Podemos intercalar com três minutos.

Tem a palavra o Sr. José Eduardo de Assis.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 64 DE 26

FL. Nº 64
 Notas - taquigráficas
 Proc. nº 01- 10/2017
 NOME: APARECIDO FERREIRA
 RF. 101075

fls. 65

O SR. JOSÉ EDUARDO DE ASSIS - Bom dia. Queria cumprimentar todos e cumprimentar os Vereadores presentes, particularmente o Vereador Toninho Paiva, com quem compartilhamos muitas reuniões no Conpresp.

A minha intervenção se dirige particularmente para a questão da preservação da área do Autódromo de Interlagos como uma área livre e importante na Cidade, pela sua localização, dimensão e pela ocupação atual. A minha preocupação é com a preservação ambiental e com a preservação cultural, porque o Autódromo de Interlagos não é apenas um patrimônio municipal, é um patrimônio brasileiro a meu ver, pela expressão, pela importância que teve e tem no automobilismo nacional, do Rio Grande do Sul, do Norte, Rio de Janeiro, são inúmeros os vínculos do automobilismo nacional com o Autódromo de Interlagos.

Desse ponto de vista e da importância não só no Brasil, mas também internacional, pois está em todos os livros de turismo sobre São Paulo, e esse é outro aspecto importante do Autódromo de Interlagos na cidade de São Paulo: seu atrativo turístico. Qualquer livro, eu trouxe por acaso este que eu tenho em casa, este é um livro turístico sobre São Paulo e tem matéria sobre o Autódromo de Interlagos. Ou seja, fala-se em São Paulo e uma das coisas além do MASP, do Ibirapuera, é o Autódromo de Interlagos, ou seja, ele está no nível de importância desses outros itens.

A preservação do Autódromo de Interlagos se vincula especialmente à preservação ambiental. Eu vejo que a forma de preservação de Interlagos se dirige particularmente para a preservação ambiental. Não se aplica a preservação material pura e simples, porque não existem construções a serem preservadas, a pista não é algo que se possa dizer que é tombada em si, pela materialidade, pelo traçado, etc. E a preocupação com a questão ambiental é fundamental pela escala, pela localização, pelo fato de se encontrar numa área que já tem preservação ambiental pelo Conpresp. Em 2004, com a Resolução 18/2004 do Conpresp, foi feito tombamento ambiental do bairro de Interlagos, que é Zona 1, na ocasião, e que tem a preservação ambiental.

Imaginemos que, por acaso, se construam prédios dentro da área do Autódromo de Interlagos: seria um contrassenso, seria absurdo ter dentro do Autódromo de Interlagos espigões, de grande altura, ao lado de uma área residencial que é preservada como Z1, ao lado dos reservatórios, que também são preservados. Ou seja, seria um cocuruto com prédios altos em uma área toda que já tem restrições na área de preservação, o limite de 10 metros de altura de construção. Então, seria um contrassenso, uma verdadeira excrescência.

A meu ver, a vocação da área de Interlagos é a sua utilização como um parque, um parque que preserve a área verde, que incremente a arborização onde é possível, que não prejudique a visibilidade importante da atividade que tem e que seja aberto à população, como de fato já foi mencionado aqui, que sempre teve partes e elementos abertos à população.

A minha intervenção é basicamente no sentido da sua preservação, pela importância cultural, pela preservação ambiental. Inclusive há uma iniciativa de autoria da Câmara dos Vereadores, que está tramitando no Conpresp, de preservação como bem imaterial. A preservação imaterial é importante como reconhecimento da atividade, mas como sabemos, ela preserva do ponto de vista da sua imagem, mas não cria restrições...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor precisa concluir.

O SR. JOSÉ EDUARDO DE ASSIS – Com isso eu concluo. O importante é a preservação ambiental da área. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Wagner González.

O SR. WAGNER GONZÁLEZ – Srs. Vereadores, senhoras e senhores presentes, bom dia. Meu nome é Wagner González, eu sou jornalista especializado em automobilismo. Mas o motivo de estar aqui hoje não é exatamente a minha profissão.

Uma mensagem que veio dos CEUs ontem mostrou que muitas políticas da atual Administração Pública da Cidade foram por água abaixo. Acho que a chuva de ontem mostrou muito bem isso.

A questão do Autódromo de Interlagos e do seu complexo é muito mais ampla do que a ganância em traduzir esse espaço numa especulação imobiliária. O Autódromo de Interlagos

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 65 DE 26

FL. Nº 65

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 66

tem história, tem finalidade, e é um negócio que gera lucro para a Cidade. Acabar com isso é um ato indiscriminado, um ato impensado e um ato irresponsável.

Acredito que os Srs. Vereadores jamais fariam qualquer negócio com seus bens, sejam eles suas casas ou uma propriedade rural onde se cultivam laranjas, por exemplo, nas bases em que é proposto o projeto de lei ora em análise.

Acredito que todos devem ter uma consciência muito tranquila, muito ética, para julgar um projeto de lei que coloque em risco bens materiais e imateriais e, como bem disse o nobre cidadão aqui ao meu lado, a preservação ambiental que o Autódromo de Interlagos representa para o futuro da cidade de São Paulo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Sr. Roberto Zulino.

O SR. ROBERTO ZULINO – Não vou falar sobre Interlagos, vou falar do projeto. Acho um absurdo, como engenheiro, fazer em uma folha de papel A4 um projeto que envolve uma coisa de importância como o Autódromo de Interlagos. Nesse projeto, uma coisa desdiz a outra. Geralmente quando a gente faz um relatório de dez páginas, a nona página desdiz o que se fala na primeira. E o Executivo conseguiu, numa folha de papel A4, desdizer: uma hora ele fala que é uma área desafetada, em outra ele fala que o sujeito é obrigado a manter o uso da área. Meu amigo, se você desafeta, como você vai manter o uso?

Será que esta Casa não tem uma assessoria parlamentar? Como isso foi aprovado na Comissão de Constituição e Justiça?

Outra coisa, o projeto diz que a área desafetada precisa ser regularizada. Se você diz que a área tem que ser regularizada, você está admitindo que a área está ilegal, e no projeto você põe “desafeta”, numa folha de papel A4. Ou seja, vamos trabalhar um pouco melhor. Pelo amor de Deus! Um negócio dessa importância passou com três erros jurídicos. Falo como engenheiro, como colega do nobre Vereador Suplicy. Sou formado em Stanford, na mesma escola que o senhor.

Então, é o fim da picada, porque é de responsabilidade do Executivo de elaborar, depois vem a irresponsabilidade da Câmara de passar pela Comissão de Constituição e Justiça e, depois, aprovar em primeira. O que é isso? Deixaram a jaula do macaco aberta? Este país chegou num grau de mediocridade que não se consegue sequer fazer um projeto de lei que preste. Mas pelo menos não use só uma folha de papel A4, ponha os motivos, a justificativa, trabalhe um pouco, não faça besteira, não diga e desdiga. Pega mal isso.

Este projeto é ilegal, tem vício de origem, e a Câmara jamais poderia ter aprovado este projeto. E pergunto aos Srs. Vereadores como a Comissão de Justiça aprova um negócio desse. Estou me atendo à folha de papel A4. Gostaria de receber a resposta.

Como consultor, como diretor de grandes empresas e, hoje em dia, aposentado, eu gostaria só de saber: como é que se faz isso? Porque trabalhei na Prefeitura, inclusive, e no DSV e CET nunca consegui fazer isso, no passado. Sempre tive que explicar tudo. Agora mudou, então, também quero. Ou todos nos locupletemos, ou instaura-se a moralidade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Natalini.

O SR. NATALINI – Cumprimento V.Exa., os demais colegas Vereadores, as pessoas do governo aqui representadas, da sociedade civil, me permitam cumprimentá-los todos, na pessoa do Prof. Cândido Malta.

Parece um carma na minha vida, é um carma. Por quê? Eu vivo às turras, igual um Dom Quixote, defendendo a preservação das áreas verdes, depreendendo o mínimo de urbanidade em São Paulo. Existe uma sanha de construção, de levantar arranha-céu em São Paulo, que está absolutamente descontrolada. A Prefeitura não pode ser partícipe nem cúmplice dessa sanha. Infelizmente, nos últimos tempos a Prefeitura parece ter mais interesses nessa sanha do que os próprios interessados, aqueles que ganham com isso. Quero deixar claro aqui que não sou contra uma verticalização de São Paulo, desde que ela tenha bom senso. A medida é o bom senso. Não pode ser o dinheiro pura e simplesmente, de maneira escrachada. Tem de ser bom senso, porque afeta a vida das pessoas. O bom senso diz respeito ao urbanismo, ao meio ambiente, à construção de uma cidade mais sustentável. Construir arranha-céus como

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 66 DE 26

FL. Nº 66

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 67

está sendo proposto, da forma como está sendo feito, dentro de um equipamento que representa historicamente e no presente também muito para a cidade de São Paulo, numa região onde deveria ser muito regrada esse tipo de atividade, realmente, não está dentro do conceito do bom senso. O dinheiro está falando mais alto do que o interesse da população de São Paulo, inclusive da região afetada.

Dessa forma, eu me coloco como uma das pessoas que vão trabalhar para que esse projeto não vá em frente aqui na Câmara Municipal. Pelos meus compromissos ambientais - pois sou um aprendiz, estudioso da questão urbanística, com vários mestres que estão aqui, homens e mulheres -, a minha posição é contrária a esse empreendimento.

Acho que devemos preservar o autódromo, seja por questões materiais, imateriais. Estamos numa idade em que a gente confunde um pouco essas questões. A minha proposta é que aquele espaço seja transformado num parque público, aberto a toda a população, não só aos automobilistas. Aberto a toda a população, obviamente dentro do regramento. Seria mais uma grande aquisição para São Paulo, uma preservação de uma área verde, livre, numa região importante de mananciais. Que a gente pudesse transformar esse projeto, pegar esse limão e fazer uma limonada, a criação do Parque do Autódromo lá na região de Interlagos.

Muito obrigado.

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

A SRA. SILVIA LEITE – Boa tarde, senhores, muito obrigada pela palavra. Sou do CADES de Santo Amaro. Sr. Roberto, eu venho completar as suas palavras, na verdade, creio eu que existe uma ligeira má-fé. As coisas são escritas de uma maneira, para logo em seguida serem "descritas", ou seja, quando a gente lê o projeto com relação ao Parque do Ibirapuera é uma coisa, e outra coisa o que os funcionários nos dizem. Algo bem diferente.

A nossa fauna já não tem mais para onde ir. A nossa avifauna está se desfazendo. A gente fala com alguns técnicos e biólogos às vezes e eles dizem que não tem mais para onde ir. Os últimos chumaços de área verde estão sendo construídos.

Então a gente pede para que essa área seja preservada, sim, não só para as aves como também para a nossa saúde em São Paulo.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Bom dia a todos e a todas. Quando o Governo trouxe o projeto para cá, realmente, foi numa folha de papel sulfite – alguém falou aqui – é verdade, o projeto estava todo escrito numa folha de papel sulfite. Talvez acreditando que fosse muito fácil vender o Autódromo de Interlagos sem a mínima discussão.

Estou protocolando no dia de hoje, na reunião da Comissão, uma audiência pública no CEU Cidade Dutra, porque eu acho que como a população tem dificuldade de vir aqui nos dias de trabalho, nós temos de envolver a população. É preciso envolver a população do entorno, que não pode vir aqui. (Palmas) Não pode vir devido ao horário, à distância. Sou morador da região, moro a 10 minutos do Autódromo.

Para ser mais democrático é necessário, Sr. Presidente, que a gente faça a reunião da Comissão lá no CEU Cidade Dutra, para que a população do entorno possa vir, já que muitos trabalham e não vêm nos horários que a gente faz a audiência pública.

Aliás, me falaram que na primeira não foi avisado a ninguém, por isso foi uma audiência vazia, aquela primeira que a gente fez. Hoje já estou vendo que há representantes da região debatendo o projeto.

O que o Governo faz? O Governo quer vender tudo. Se for para vender tudo não precisa de prefeito. Porque aí é tudo iniciativa privada, não tem mais nada público, os parques privatizados... Aliás, os parques estão – não vou falar o que eu queria falar –, mas os parques estão abandonados, todos. Eu ando em um perto da minha casa, o Parque Nove de Julho, todos os dias. O mato está encobrindo. Eu, que sou baixinho, ninguém me vê mais. Percebe?

Não adianta porque ali não vai entrar no programa de privatização. Nenhum investidor vai querer cuidar de um parque daquele lá porque não dá lucro, Vereador Suplicy. Lá não tem estacionamento, não é possível fazer lanchonete. Quero ver como que vai ficar aquilo lá. Ninguém vai cuidar mais?

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 67 DE 26

FL. Nº 67

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF: 101075

fls. 68

O Vereador Gilberto Natalini tem toda razão. Eu discordo. O Autódromo deveria ser mais utilizado pela comunidade. Eu moro lá. A comunidade poderia utilizar mais dele. Aí é falha de todos os governos, inclusive dos nossos quando estivemos no Governo. Eu disse isso, dos nossos também. Teria de ser um espaço mais democrático e aberto, a população quer um belo de um parque, não pode ser só para o automobilismo.

O bairro de Interlagos é conhecido nacionalmente por causa do Autódromo, não é simplesmente privatizar um patrimônio do ponto de vista econômico. É poderoso o patrimônio, mas também é histórico. Nessas coisas é preciso respeitar a população, não fazer as coisas de cima para baixo, fazendo debates entre nós Vereadores e alguns que podem vir aqui e não envolver a população. A população tem de participar desse debate. O único jeito de haver essa participação é levar o debate até lá. Ir ao CEU Cidade Dutra, fazer uma audiência pública, convidar as pessoas que queiram participar, para debater a venda do Autódromo, porque o projeto não está claro.

Eu questionava na outra audiência que eles nem disseram qual seria o valor mínimo disso aqui. E o que vai fazer com a venda do Autódromo? Criar uma Secretaria de Gestão para concentrar tudo o que for privatizado, vendido, concessão. Vai concentrar tudo lá. Não tem definição de onde vão aplicar esses recursos.

Essa região é pobre, hoje temos muitos problemas com trânsito, transporte, saúde, educação, como tem em toda região de São Paulo, principalmente a periferia. É igual, tanto faz ser na Brasilândia quanto no Grajaú. Os problemas são os mesmos, sabemos disso.

E esse debate não está sendo feito. O Governo está trazendo esse projeto para cá, tem uma previsão de arrecadação, quando for vender todos os bens públicos, e não temos definição do que será feito com esses recursos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos, tenha certeza, Alfredinho, de levar as audiências públicas junto às comunidades. Em 1994, eu sugeri à Zulaiê Cobra levarmos as audiências para fora da Câmara. Vamos levar nos locais, sim. (Palmas)

O próximo inscrito é o Luiz Stouro.

O SR. LUIZ STOURO – Muito bom dia a todos que deixaram seus trabalhos, suas residências, seus lares, quem mora longe como eu, na zona Sul, em torno do autódromo, deixei minhas atividades para estar aqui defendendo aquele patrimônio.

Quando subo na laje da minha casa, costumo ver as corridas de lá, ouço o barulho dos motores. Já frequentei muito o autódromo, já trabalhei lá como intérprete inclusive. É lamentável que esta gestão pública esteja vendendo todos os ativos que nos pertencem, a nós, os munícipes: o Anhembi, os cemitérios - vão privatizar até os cemitérios, até a morte estão negociando -, o Pacaembu, e agora o Autódromo Internacional José Carlos Pace, Interlagos, zona Sul de São Paulo. (Palmas)

Conheço todo o potencial de Interlagos, quero dizer que dá lucro porque da minha casa vejo tantos *shows*, o Lollapalooza, os eventos de música do mundo, Stock Car, Fórmula 1. É um ponto turístico, tem muitas vagas de estacionamento. É acessível, temos a estação de trem que é acessível a toda a Cidade, a linha 9, Esmeralda, da CPTM, através da sua estação Autódromo.

Sou veementemente contra essa privatização. Se for vender, não deveria discutir isso agora, porque no Plano Diretor votado por esta Casa consta que toda e qualquer privatização, do Anhembi, cemitérios, etc., tem que ser negociada depois que todos os arcos do Tietê, Jurubatuba estiverem funcionando, porque vai aumentar o valor venal de todos os imóveis do entorno e será aferido um valor. Se for negociar agora, o valor é pequeno. Eu não quero me sentir diminuído e saber que estão vendendo a preço de banana um bem público que vale muito, vale mais pelo valor de estar ali aberto à comunidade para participar e ter os eventos.

Quero dizer que lá no Pacaembu, no Paulo Machado de Carvalho, temos uma parte que era pouco usada, um restaurante desativado, foi sugerido e virou o Museu do Futebol, referência, um lugar muito legal. Um templo do futebol na zona Sul de São Paulo, criou-se o Museu do Futebol. É interessante porque não temos cultura de museus como na Europa, nos grandes centros desenvolvidos, como Louvre, em Paris, etc., de ter o museu do automobilismo para preservar a memória nacional de pessoas como Ayrton Sena, que deu a sua vida e trouxe

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 68 DE 26

FL. Nº 68

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 69

muita honraria ao Brasil, aquele sentimento de patriotismo que nos falta hoje. Então, quero sugerir aos senhores legisladores que pensem nessa proposta de não vender o autódromo, mas sim recolocar na pauta turística da cidade de São Paulo. Essa inserção poderia passar por uma sugestão de um museu do automobilismo, do carro, para trazer isso. Tenho certeza que se vocês consultarem a Fundação Roberto Marinho, a TV Globo não vai se omitir em conceder imagens para que esse museu seja interativo, como é... poderia passar por uma sugestão de um museu de automobilismo, museu do carro, um museu para trazer isso aí. Eu tenho certeza, se vocês consultarem a Fundação Roberto Marinho, a TV Globo não vai se omitir em ceder imagens para que esse museu seja interativo, como era o caso do Museu do Futebol, no Pacaembu.

Sou veementemente contra essa proposta e gostaria que fosse muito mais com inteligência utilizado aquele espaço público.

Muito obrigado, senhores. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Luiz. Com a palavra o Vereador Rodrigo Goulart.

O SR. RODRIGO GOULART – Bom dia a todos. Queria cumprimentar o Presidente Toninho Paiva e em nome dele cumprimentar todos os Vereadores e agradecer a oportunidade. Não sou membro dessa comissão, mas há diversos assuntos aqui, inclusive esse, que é de muito interesse do meu mandato. Cumprimentar também a Ana Beatriz e o Leonardo, representantes do Executivo. Cumprimentar também, em nome do Sergio Berti e do Zullino, todos os representantes amantes do esporte motor, do kart, dos automóveis, das motos, enfim, todo o esporte motor.

Acabo ficando até um pouco emocionado para falar desse tema, porque realmente, como o Alfredinho disse, além da proximidade do local onde moro, tenho uma verdadeira paixão e acompanho desde praticamente o meu nascimento toda a história do Autódromo. Não tenho tanta experiência como muitos têm dito, mas acompanho bastante aquilo.

Para se ter uma ideia, muitos falaram, inclusive o Vereador Natalini, da questão do Parque Autódromo. Hoje existe já o Parque Autódromo, é um parque que através da Lei 13.362, de 1997, de autoria do então Vereador Antonio Goulart, que por acaso é meu pai e hoje é deputado federal, e muitos Vereadores aqui da Mesa votaram e aprovaram.

Vou deixar com os representantes do Executivo uma cópia desse projeto, acho que muito desse projeto que hoje é lei pode basear um pouco os rumos do que podemos prever tomar junto com o Autódromo.

Além da história, acho que muitos receberam a revista *Sintonia*, o Sergio Berti foi muito feliz com essa matéria que colocou na revista falando bastante da história. Acredito que não tenha modo nem meio de valorar essa história que há lá, você não consegue mensurar o valor que aquilo tem para uma possível venda ou qualquer outra forma que a gente possa encontrar no Autódromo.

Quero encurtar minhas palavras por causa do tempo, mas vou deixar uma proposta. Na verdade é um ofício endereçado ao Poit, mas que a Ana Beatriz possa protocolar aqui nesta audiência pública, em que peço o estudo da viabilidade da concessão do Autódromo em paralelo com a privatização. Não acredito na privatização do Autódromo, apesar de estar tramitando aqui, acho muito difícil, inclusive a questão dos valores que hoje têm se falado nessa privatização.

Então, peço para que seja feito esse estudo em paralelo com a concessão e que essa lei de 1997 seja atendida. Que possa basear e nortear esse projeto que estamos estudando, de desestatização do Autódromo, que é realmente da cidade de São Paulo. É hoje um troféu que temos na cidade e temos de dar o valor que merece.

Coloco o meu mandato à disposição a todos vocês do esporte motor e também o do deputado Goulart, que sempre foi um amante daquele espaço. Iremos defender esse espaço para que seja realmente entregue da melhor forma possível para a nossa cidade. Que façamos um melhor uso daquele espaço, assim como os demais bens da cidade que temos discutido aqui na Casa.

Então, Beatriz, peço que protocole esse pedido para mim e que seja estudado realmente com

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 69 DE 26

FL. Nº 69

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 70

muito carinho. Se precisarem desse amor para estudar isso, estou à disposição para estar junto com vocês e falar bastante dessa história e do valor de todo esse tempo que o autódromo tem, que possa ser analisado por vocês.

Muito obrigado, nobre Vereador Toninho Paiva. Mais uma vez, parabênzinhos todos aqui. Como uma audiência pública, a gente realmente tem que escutar o público. Nós aqui estamos nas comissões para avaliar o projeto e também no plenário, mas quem tem que falar aqui hoje são vocês, para que possam avaliar essa nossa posição aqui, como representantes da nossa população.

Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Erik Luiz.

O SR. ERIK LUIZ – Bom dia a todos. Bom dia à Mesa. Eu sou piloto de *kart*. Eu vim falar em nome de todos os pilotos de *kart*. Primeiro, eu queria ratificar todas as posições que foram colocadas aqui pelos envolvidos no PL. Eu gostaria de trazer isso, o que foi colocado, também para o Kartódromo de Interlagos. O Kartódromo de Interlagos é a segunda ou terceira pista de *kart* construída no Brasil, uma pista de 50 anos de idade. Formou pilotos como Emerson Fittipaldi, José Carlos Pace, Ayrton Senna - e hoje é uma data benfazeja para falar sobre isso, porque hoje é aniversário do Ayrton Senna -, Rubens Barrichello, Hélio Castroneves e Tony Canaan. Todos foram formados no Kartódromo de Interlagos.

Então, já que nós estamos falando de bem imaterial e de bem material também, nós estamos falando da história do automobilismo brasileiro. Nós estamos falando da importância do kartismo para o automobilismo. Talvez os senhores não saibam, mas o kartismo é a escola do automobilismo. Os pilotos, todos saem do kartismo, e Interlagos é o centro do kartismo brasileiro. Talvez pela vocação do autódromo, de ter sido o primeiro autódromo da América do Sul, de ter sido a pista formadora de quase todos os pilotos de automobilismo do País, o Kartódromo trouxe também essa vocação, trouxe também esse papel, essa importância. Também como estudante de arquitetura, coloco a minha preocupação com relação ao adensamento. Eu acho que aquele bairro não tem vocação para esse adensamento. São questões que batem de frente com o PDE, com o Plano Diretor. Muitas questões do Plano Diretor estão sendo colocadas de lado com esse projeto, com essa proposta de adensamento. Também venho lembrar a questão do impacto econômico. Nós temos inúmeras oficinas de *kart* no entorno do Kartódromo de Interlagos.

Como o Sr. Sergio bem disse, o autódromo gera mais de dez mil empregos, e tirar o kartódromo pode matar o kartismo naquela região, pode ser um golpe muito duro no kartismo brasileiro, porque a grande maioria das equipes importantes estão em volta de Interlagos. Posso citar aqui o Che, que já faleceu, os filhos do Che, o Maurão. O impacto econômico pode ser muito forte. A gente tira a fonte de renda da região.

Eu sei que a Cidade tem questões muito importantes relativas ao setor imobiliário. Há muitos interesses. A gente sabe que os projetos de lei são muito movidos pelo dinheiro, mas os senhores estão lidando com pessoas que são apaixonadas pelo que fazem. Os senhores estão lidando com o amor de muitos pilotos, de muitos mecânicos e de muitos fãs que passaram a vida ligados a Interlagos. Nós temos exemplos aqui, à larga, nessa mesa, que transformaram Interlagos na extensão das suas casas, e eu me coloco também nesse meio, porque eu moro a três quilômetros do autódromo e amo o que faço. Antes de números, nós estamos falando de amor e de um esporte que é o segundo mais importante no País.

Então, tenham essa convicção, tenham esse cuidado. O Kartódromo de Interlagos é um bem do País; faz parte da história do automobilismo brasileiro. Vejam: Ayrton é tricampeão mundial de fórmula I. É um lugar comum falar dele, mas ele treinava todos os dias em Interlagos.

Para concluir, peço que tenham carinho com relação ao kartódromo. Não o derrubem para construir 22 torres. Isso, sinceramente, vai ser péssimo, péssimo, de verdade.

Muito obrigado. (Palmas)

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

O SR. RODRIGO GOULART – Sr. Presidente, só um complemento aqui a minha fala, que fique claro minha posição quanto ao projeto. Já tenho discutido muito com a Sra. Ana Beatriz e com o Sr. Leonardo essa questão do PIU que o Erik falou. A minha posição é que eu só

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 70 DE 26

FL. Nº 70

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 71

começo a discutir o projeto desde que a pista do autódromo e a pista do kartódromo sejam preservadas em 100%. (Palmas) Porque isso é fundamental. É o futuro do projeto e para o futuro daquele bem que a gente tem na Cidade. Então, desde que sejam preservadas as duas pistas em 100%, sem nenhuma remodelação ou qualquer outra alteração que a gente possa fazer nos traçados.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Informo também que está encerrada a lista de inscrições para as pessoas falarem.

Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Paulo Scaglione.

O SR. PAULO SCAGLIONE – Bom dia a todos. Bom dia à Mesa. Antes eu gostaria de me identificar. Eu sou ex-Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo. Sou também ex-membro do Conselho Mundial de Automobilismo, eleito por 198 países. Acho que já existe uma convicção de todos que estão presentes, com referência do malefício que seria a aprovação desse projeto. Então, eu vim trazer um exemplo daquilo que eu vivi no Rio de Janeiro com o autódromo do Rio de Janeiro. Há o autódromo do Rio de Janeiro e a Fórmula I ocupa, e o Brasil é o único País que tem 45 eventos consecutivos de Fórmula I. Não há um ano em que o Brasil não teve uma prova de Fórmula I. É o único no mundo. Não existe igual, e, no Rio de Janeiro, numa jogada política, lamentavelmente, com o Nuzman à frente, o autódromo... Eu consegui breicar o autódromo na Justiça. Hoje eu sou assessor jurídico da federação. Consegui breicar na Justiça. Depois eu saí da confederação. Deram a volta e conseguiram desmanchar o autódromo. Desmancharam o autódromo e construíram um elefante branco ali. Aquele elefante branco, após as Olimpíadas, seria destinado à construção de torres pelas empresas que construíram os prédios das Olimpíadas. Quer dizer, não há nenhum bom senso. Aliás, eu tenho anotado aqui o que o Vereador Natalini deixou bem claro. S.Exa. desenterrou aqui uma palavra que ninguém conhece mais: bom senso. Porque bom senso foi substituído por irresponsabilidade. Então, não existe mais bom senso. É só irresponsabilidade, e esses atos que estão sendo praticados com referência ao autódromo é um ato de irresponsabilidade. Quer dizer, não se preocupam com o bem público. Por trás disso, todo mundo sabe, ninguém aqui é bobo, não temos nenhum retardado aqui no meio, todo mundo sabe que, por trás disso, há uma jogada imobiliária, e nós só vamos descobrir daqui a dez anos. Não vamos mais ter o Moro aí para correr atrás, e vai acabar ficando por isso mesmo. Então, é muito importante que nós, cidadãos paulistanos, os nossos representantes tenham a coragem, que não haja condições de se aprovar esse projeto da forma como ele foi feito, porque não há condições de convivência entre pista de automóvel e prédio. Hoje há lá uma iluminação no autódromo e tentaram fazer três corridas de moto. No dia seguinte, a Subprefeita estava no autódromo questionando, porque os moradores do entorno não conseguiram dormir. Não faço ideia de como vai ser a convivência entre os moradores com a velocidade. É inconcebível, não existe a mínima possibilidade.

Então, o que está sendo apresentado a esta Casa, lamentavelmente, são coisas muito escusas, que dependem de uma análise melhor para que isso possa prosseguir. Não somos mais crianças, e todos aqui sabem o que está por trás disso. Esta Casa só precisa ter coragem para parar de uma vez por todas esse projeto, que não tem fundamento. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Sr. Paulo.

O próximo orador é o Sr. Ronaldo Marques.

O SR. RONALDO MARQUES – Sr. Presidente, membros da Mesa, amigos presentes, represento a Associação Brasileira de Karts Históricos – Abkarth. Nossa missão é preservar a história e as máquinas do passado.

Quero dizer que eu também nunca li um projeto tão malfeito. Só para dar um exemplo, Kartódromo se escreve com “k”. Pelo menos isso, por favor, mudem na revisão. (Palmas)

O Kartódromo Ayrton Senna de Interlagos faz parte do Projeto de Lei 705/2017, e concordo com o Vereador que disse que deveríamos levar estas audiências públicas até a comunidade para que vocês sintam, como eu senti quando fui às três audiências públicas sobre o Arco de Jurubatuba, a necessidade da população local. Esse plano só pode partir de baixo para cima, e não de cima para baixo para atender a um interesse mercantil e sórdido do investimento

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 71 DE 26

FL. Nº 71

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF: 101075

fls. 72

imobiliário.

Portanto, peço que vocês parem com isso, joguem esse projeto no lixo, e agora que o Prefeitinho marqueteiro já saiu, vamos pensar de maneira séria. Em respeito ao Reinaldo, nem a SP Urbanismo, na qual nós também fomos nos reunir, acredita nisso; ele pode me corrigir depois. E em homenagem ao seu partido, Sr. Presidente, eu quero lembrar que existe uma lei, motivada pela Abkarth, de autoria do Vereador Celso Jatene, 2º Secretário da Mesa, Lei 16.719, que cria o Dia Municipal do Kart Histórico, a ser celebrado obrigatoriamente no Kartódromo de Interlagos todo segundo sábado de agosto.

Então, parem com isso. É absolutamente ridículo ler esse projeto, que não serve para nada. Aliás, serve, sim, para alguns enriquecerem. (Palmas) Perguntem quem é e de onde vem o Secretário de Parcerias. Vem da Cyrela. Aqueles prédios que querem construir em cima de um patrimônio histórico-cultural brasileiro não passam de um conchavo com a Cyrela para conseguir viabilizar o Parque Augusta. (Palmas) Então, fiquem espertos. Nós estamos espertos. O Brasil mudou, e nós vamos juntos com ele.

Obrigado. (Palmas)

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O senhor, que é engenheiro, se comporte como quem tem um bom nível de escolaridade e de cultura. Roubalheira? O senhor não pode essa palavra aqui.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Não pode!

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vocês têm que respeitar esta Casa, senão eu encerro a sessão.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – É lógico! O que é isso? Tem que ter respeito aqui.

- Manifestações no recinto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Olha, se você vai dar risada, é lá fora. Está certo? Porque aqui estamos tentando levar com seriedade o que está sendo exposto, que está sendo gravado e não é para ser jogado fora, não. A coisa aqui é séria. Estamos ouvindo os senhores com muito respeito e com muita atenção e queremos o mesmo, porque, senão, não vou mais ficar aqui, não.

O próximo inscrito é o Sr. Maurizio Sandro Sala.

O SR. MAURIZIO SANDRO SALA – Boa tarde, senhores da Mesa. Tenho 60 anos e 40 dentro de Interlagos no automobilismo; 20 anos no automobilismo internacional e 20 anos no exterior. Graças a Interlagos, ao Kartódromo, tanto eu como meus conterrâneos saímos de São Paulo, de Interlagos, para defender o nome do Brasil mundo afora, nas competições automobilísticas. Pergunto a vocês: por que não pode ser explorado o Complexo de Interlagos como é no mundo inteiro, com escola infantil, escola de mecânicos, autoescola e motoescola? Eu me lembro dos seis anos em que vivi no Japão, onde o pessoal aprendia a andar de moto e de carro dentro do autódromo. Por que, então, não explorar toda aquela área automobilística e esportiva do complexo, com pista de *cooper*, voltada para o povo, e não para a especulação imobiliária como está sendo feito?

Era o que eu tinha a dizer. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado.

O próximo orador é o Sr. Marcelo Carloviche.

O SR. MARCELO CARLOVICHE – Bom dia a todos. Sou morador nascido na região e frequento o Parque de Interlagos há muitos anos, desde criança. Disputei muitos campeonatos intercolégiais nas quadras localizadas dentro do Autódromo de Interlagos.

Ratificando uma informação que foi divulgada: a partir de 2005, com a transferência da administração do Autódromo para a SPTuris, a comunidade perdeu muito das práticas e atividades dentro do Autódromo.

Tenho minha empresa também na região, e um dos grandes locais onde eu arrecadava mão de obra para trabalho na minha empresa era dentro da Escola de Mecânica de Interlagos.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 72 DE 26

FL. Nº 72
Notas - taquigráficas
Proc. nº 01- 10/2017
NOME: APARECIDO FERREIRA
RF. 101075

fls. 73

Durante alguns anos da minha vida, trabalhei no Autódromo de Interlagos nas atividades que aconteciam de segunda a sexta-feira, e os sábados e domingos eram reservados às corridas que alugavam o autódromo.

Durante um tempo, chegamos a ter lá um posto de saúde provisório, porque existe uma área construída que é utilizada para ambulatório da Fórmula 1. Toda a estrutura é montada, e a Prefeitura, há muitos anos, utilizou-a como um posto de saúde para a região, o que foi muito válido também.

Uma informação que para os senhores é muito importante: hoje, se uma turma de amigos quiser dar uma volta de bicicleta dentro do Autódromo de Interlagos, vai precisar pagar quase 20 mil reais. Então, ele dá lucro, porque há atividades de domingo a domingo a quase 20 mil reais por dia de locação, fora o custo de segurança e o custo de energia, que têm que ser pagas.

Para a comunidade, aquele é um lugar muito importante. Existe uma área enorme que pode ser muito bem aproveitada, mas que hoje é muito mal-aproveitada por culpa da SPTuris.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O próximo inscrito é o Sr. Sergio Saraiva.

O SR. SÉRGIO SARAIVA – Eu não vou me estender, porque eu considerei as falas de todos aqui bastante engajadas, conclusivas de alguns modos, eu entendo assim. Mas há uma questão que eu queria reportar, que será também – eu já sei – mais bem desenvolvida por outros participantes.

O PIU do Arco do Jurubatuba envolveu o Autódromo; a seguir, desistiram do PIU. São 27 PIUs que estão hoje na Cidade simultaneamente. Vou pegar, das falas que ocorreram hoje, dois aspectos: o bom senso que o Vereador Natalini pede e a questão tão bem colocada pelo Lefevre, do quanto é importante manter isso. Em relação a isso, só quero dizer uma coisa: eu tenho hoje uma vivência grande, porque viajei muito na minha vida: se no Brasil há um local extremamente considerado como um local do Brasil, é o Autódromo. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pela ordem, Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y – Presidente, o debate sobre Interlagos está importantíssimo e ainda há muitos inscritos. Também está prevista para o debate hoje a questão do Parque do Bixiga, do Vereador Natalini. Agora, informam-me que o número de inscritos sobre o projeto de Interlagos é ainda significativo, e talvez seja melhor decidirmos. O Presidente está propondo que a parte da audiência pública sobre o Parque do Bixiga inicie-se em reunião às 13 horas. Não é isso, Presidente? (Pausa)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – É mais ou menos esse horário. Nós temos ainda alguns inscritos, que iremos ouvir com muita atenção. O Vereador Eduardo Suplicy já deu o recado. Vamos dar sequência a esta audiência pública.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y – Mas para que isso ocorra é necessário pedir a inversão de pauta.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – No momento certo, nós vamos. Vamos dar continuidade a esta audiência pública.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LIC Y – Sim, sim. Mas só decidir isso, para que todos fiquem sabendo.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Já está decidido. Com a palavra o Vereador Fabio Riva.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, para acertarmos os trabalhos. Porque às 13 horas teremos a reunião ordinária da Comissão de Política Urbana. Esta é uma audiência pública. Então, se V.Exa. vai acatar o pedido do Senador Suplicy, precisará abrir e suspender a nossa reunião ordinária.

- Falas simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Para elucidar a V.Exa. O Vereador Suplicy, pelos amigos que estão aqui interessados na criação do Parque do Bixiga, queria que fosse informado que após esta audiência pública vai haver a outra audiência pública, em que eles terão oportunidade de se manifestar. É essa a informação do Vereador Eduardo Matarazzo Suplicy.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 73 DE 26

FL. Nº 73

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 74

O SR. FABIO RIVA – Então, fica mantida a nossa reunião ordinária... Porque eu não vejo problema, Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Está mantida, Vereador.

O SR. FABIO RIVA - Em se suspender esta reunião e iniciar a reunião ordinária. A gente vai para a audiência pública...

- Falas simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Ainda são 12 horas e 11 minutos.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, não seria melhor um minutinho para nos entendermos e ordenarmos a pauta?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Mas a pauta está ordenada. Vocês é que não estão acompanhando o raciocínio da pauta. Temos que terminar o que está escrito aqui.

O SR. ALFREDINHO – Eu sei. O problema é que V.Exa. tem uma pauta de mais 30 projetos, nem sei quantos.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O Plenário é às 15 horas.

O SR. ALFREDINHO – O próximo projeto, pelo que está sendo dito, após a discussão de Interlagos, será a do Bixiga.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Mas aí temos que realmente pedir inversão da pauta.

O SR. ALFREDINHO – Sim, vamos pedir inversão.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – No momento certo, vamos pedir.

O SR. ALFREDINHO – Só um minutinho. A assessoria está pedindo, até para dar orientações aqui.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Suspendo a reunião para orientação.

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

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Reaberta a sessão. Há um inscrito, que não sei se já falou. (Pausa) Já falou. Tem a palavra Francisco Lameirão.

O SR. FRANCISCO LAMEIRÃO – Bom dia a todos. Vou ser o mais breve possível. Historicamente, eu passei por três gerações de pilotos. Chico Landi, Celso Lara Barberis, Christian Heins foram a primeira geração. Depois, a minha, que foi a dos irmãos Fittipaldi, Carlos Pace, Luiz Pereira Bueno, Bird Clemente. Depois, a terceira geração: Guaraná Menezes, Nelson Piquet e toda uma turma muita brava.

Interlagos sempre foi uma escola de pilotagem. Nasceram fantásticos pilotos, e estão querendo nos asfixiar. Vai se repetir Rio de Janeiro. Isso para mim é claro, porque se vai construir lá algum prédio. Aí, o vizinho vai reclamar do barulho que nós fazemos desde 1940, e vão nos colocar para fora.

Interlagos sempre deu empregos. Há mecânicos, engenheiros, chefes de equipe. Temos que prestar muita atenção, porque o nosso visio não é monetário: é histórico. Nasceram dois campeões mundiais em Interlagos, e para mim é muito triste o que está acontecendo.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Francisco, pelas suas palavras emocionantes, que, tenho certeza, são do fundo do coração. Realmente, são muito fortes.

Próximo inscrito, Sr. Rui Amaral.

O SR. RUI AMARAL – Sras. e Srs. Vereadores, público presente, ouvi o depoimento do meu amigo Chico e os depoimentos de outros presentes. Interlagos hoje leva o nome de um de nós: José Carlos Pace, que correu com Chico, companheiro do Chico.

O PL em questão é uma ponta de lança do Prefeito, da atual administração, para fazermos sei lá o quê: vendermos a área toda, desapropriarmos. O Sérgio e o Orlando falaram muito bem: a área é rentável. Tinha escolas, posto de saúde, quadras, e foi tudo destruído por uma administração errônea da SPTuris.

O Autódromo José Carlos Pace é uno, indivisível. Essa área que o Prefeito está tentando, numa ponta de lança, tomar não vai ser tomada. Eu peço aos senhores que votem contra esse projeto, e vamos tomar as nossas devidas providências também. Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado. Sra. Lucila Lacrete.

A SRA. LUCILA LACRETA – Muito bom dia a todos. Bom dia à Mesa e aos presentes. Sou

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 74 DE 26

FL. Nº 74

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 75

arquiteta urbanista, diretora do Movimento Defesa São Paulo, uma entidade que tem mais de 20 anos tentando melhorar a situação de São Paulo.

O Autódromo de Interlagos está dentro de um plano de intervenção urbanística que foi criado pelo Plano Diretor de 2014. Há várias possibilidades de se fazer um plano como esse: através de uma operação urbana, como é o caso da operação urbana Faria Lima; de concessão urbanística, que é uma figura meio complicada; uma área de intervenção urbana; e uma área de estruturação local. Nesse plano de Jurubatuba, há várias áreas de intervenção urbana. Na realidade, como já foi dito aqui pelo Sergio, são quase ou mais de 30 projetos desse tipo, com perímetros pequenos ou grandes, em desenvolvimento na cidade de São Paulo, além das operações urbanas.

E por que tanto projeto de intervenção urbana? Porque ele é mais fácil. É diferente da operação urbana, que exige um projeto urbanístico, uma equação financeira, vendas de Cepac's – que são os certificados de potencial construtivo adicional – negociadas na Bolsa de Valores para arrecadar o dinheiro antes para fazer aquelas obras que a verticalização vai exigir.

Nesse PIU, ou em todos os PIUs que estão em andamento, não exigem estudo de impacto ambiental. Não é obrigatório. Então, faz-se ou não. No caso, do Jurubatuba, ele é particularmente pernicioso porque ele está em área conjugada à de mananciais e havendo adensamento e verticalização naquela área, por volta de 20 mil pessoas adicionais que se pretenderia instalar ali, o fato da urbanização prejudicará intensamente as áreas dos mananciais, levando até à perda dessa área tão importante para todos nós. E o curioso é que não se faz plano para adotar melhorias urbanas em parques, em áreas verdes, que a Cidade tanto precisa. É sempre verticalização.

Inclusive, se nós olharmos quais são as áreas com proposta de verticalização e formos conferir, no Registro de Imóveis, a quem pertence, vamos saber exatamente para quem esse plano está sendo feito. (Palmas) E levando em consideração que são tantos planos na Cidade inteira, que não há prioridade urbanística para nenhum deles. Esses planos são para atender o interesse do freguês, como já foi dito aqui. Por quê? Porque tanta verticalização está sendo permitida que o mercado não consegue absorver. Então, vai acontecer o quê? Somente aqueles interessados é que vão construir em determinadas áreas para atender o seu interesse. E a Cidade, o urbanismo da Cidade, o crescimento, a questão da capacidade de suporte que o Professor Cândido vai fazer do viário, de área verde e tudo mais, vai para o brejo.

Então, o que está se fazendo na cidade de São Paulo é um verdadeiro crime ambiental, urbanístico e social, porque está se desestruturando os bairros todos, desestruturando algumas diretrizes do Plano Diretor e fazendo uma bagunça total para atender, não o interesse público, mas o interesse exclusivamente privado.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o Dr. Otávio Muniz.

O SR. OTÁVIO MUNIZ – Boa tarde. Eu represento, aqui, o Vereador Mario Covas Neto. Sou do gabinete dele. O nosso gabinete tem uma particularidade em relação aos demais, porque ele é comandado por um ex piloto de automobilismo, que é o Vereador Mario Covas Neto, e na parte de Interlagos eu procuro ajudá-lo com a experiência de muito tempo ao lado das pistas, em função da minha profissão principal.

Eu quero dizer que para podermos falar de futuro, nós temos de voltar ao passado. No dia 5 de outubro, um dia após à eleição, o Vereador Mario Covas Neto foi convocado para fazer parte de um governo de transição, que se hospedou, primeiro, em uma casa no final da Avenida Europa e, depois, em um prédio na Caixa Econômica Federal, na Praça da Sé. Alguns assuntos seriam tratados, entre eles, Interlagos.

Em função dessa familiaridade com o assunto, eu fui deslocado para essa transição, que foi comandada pelo atual Presidente do Conpresp, o Professor Cyro Laurenza; a sua advogada, que hoje é a sua Chefe de Gabinete, a Dra. Ana Maria; o Dr. Luis Fernando do Amaral, que hoje faz parte do gabinete do Fernando Holiday, e o atual Prefeito Regional de Pinheiros, Paulo Matias.

Aconteceu uma dezena de reuniões, trazendo muitos convidados para falar sobre a única coisa

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 75 DE 26

FL. Nº 75

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 76

que era possível a respeito de Interlagos, em função das suas particularidades, que era uma parceria público-privada, e nada mais que isso.

Provocado por esse governo de transição, o Vereador Mario Covas chamou aqui, muito antes de esse assunto vir à tona, reuniões e audiências públicas para discutir o assunto. Estão aqui, na sala, algumas das pessoas que são testemunhas de que isso aconteceu em outubro e novembro do ano passado, muito antes de o projeto ter dado entrada. Muitas pessoas foram ouvidas. Algumas coisas nunca foram levadas em consideração. Como é que vamos vender alguma coisa para alguém que não tem ligação de esgoto? Para quem não é afeto a Interlagos aqui, Interlagos não tem ligação de esgoto. Quando há a Fórmula 1, o esgoto tem de ser despejado e recolhido a toda hora, porque, senão, transborda e, aí, o cheiro chegará ao mundo inteiro. Interlagos tem quatro ligações de energia elétrica, que sofrem furto diariamente. Como é que vamos apresentar isso à iniciativa privada ou a um estrangeiro que queira comprar Interlagos? Interlagos tem o mesmo número de ligações de água, que também têm furto permanente.

A outra pergunta: onde estão, nesta audiência pública, com todo respeito às boas figuras, o Presidente da SPTuris e o Administrador do Autódromo? O que aconteceu aqui é que não houve palavra. O que não houve aqui foi compromisso. (Palmas)

Nós fizemos, durante cinco meses, uma lição de casa e, aqui, para dar um exemplo – sem desrespeito algum aos profissionais da Educação Física -, fizemos provas de Educação Física durante cinco meses e, depois, as provas foram corrigidas por um professor de Filosofia. Aqui na sala, tem gente como, para usar o mesmo nome, Maurício Sala, campeão mundial, que pouca gente conhece, que se manifestou aqui; temos o Chico Lameirão, que é a base do nosso automobilismo, e que poderia estar aqui ladeado pelo Bird Clemente. Aqui está o ex-Presidente da CBA, Paulo Scaglione. Então, portanto, não estamos tratando aqui com pessoas que desconhecem o assunto.

Outra coisa, o tombamento, que hoje está nas mãos do Sr. Cyro Laurenza, e que foi patrocinado pelo hoje Deputado Floriano Pesaro, cujo assessor principal está sentado aqui, ao lado de Mario Covas Neto, esse compromisso até hoje não foi levado a cabo. O que deu? Aquilo vai fazer andar no Conpresp ou não?

Então, eu vou dizer aos senhores, com muito tempo de Casa, todos que estão aqui, menos obviamente os da Casa, isso é mais uma falácia. Só a mobilização dos senhores, como aconteceu com o recém Projeto 621/2016, cuja Câmara está cercada por munícipes e professores com razão, só essa mobilização vai parar com essa “estória” – palavra que a língua portuguesa aboliu, mas que quer dizer uma ficção. Eu já vi isso acontecer em Jacarepaguá, como disse o Scaglione, e se vocês não se mobilizarem da maneira que os professores se mobilizaram, o projeto vai passar e Interlagos vai ser vendido e não terá mais automobilismo em São Paulo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado.

O próximo inscrito é o Sr. Brasil Laerte.

O SR. BRASIL LAERTE – Sou Presidente da Confederação Geral dos Desportistas do Brasil, constituída recentemente, e também Presidente do Sindicato Interestadual de Futebol, que inclui os Técnicos, Preparadores Físicos e Treinadores de Futebol, instituições de formação e prática de futebol e desportos.

Estamos vivendo em um País em que, a cada amanhecer, um cidadão perde um direito. São Paulo tem um PIB de 576 bilhões de reais, mas é uma metrópole cosmopolita injusta. Hoje, temos mais de 4 milhões de cidadãos morando em favelas, cortiços ou em conjuntos irregulares.

E a corrupção - implantada pelo Governo do Estado, Governo Federal e pelos governos que passaram pela cidade de São Paulo - expulsou 40% das empresas e das indústrias da cidade São Paulo.

São Paulo, hoje, tem 2 milhões e 355 mil pessoas desempregadas. Isso é um verdadeiro absurdo para uma cidade tão rica. A demolição de Interlagos, privatizando e dando à construção de 25 torres, isso é uma verdadeira aberração que vai jogar mais 15 mil empregos

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 76 DE 26

FL. Nº 76
 Notas - taquigráficas
 Proc. nº 01- 10/2017
 NOME: APARECIDO FERREIRA
 RF. 101075

fls. 77

na rua.

De um ano para cá, São Paulo perde 20, 25 mil empregos por ano. Não há projeto para recuperar o parque industrial, o parque comercial e o emprego na cidade de São Paulo. Qual a nossa tese? Não à construção dessas torres, que são verdadeiras bolhas de concreto que vão explodir no ano de 2030, e, sim, criando um parque e um ginásio para a prática de torneios internacionais de basquete, vôlei, futsal, atletismo e inclusive ciclismo, que já nasceu uma pista coberta ali, e a construção de empresas de gastronomia e hoteleira em torno de Interlagos. Não à privatização e não à demolição de Interlagos.

Obrigado pela palavra.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos informar aos interessados no Parque do Bixiga que a audiência pública ficará para o dia 28, 4ª feira, 11h, na Sala Tiradentes, 8º andar. Todos de acordo? Está aprovado.

Gostaríamos de ouvir agora um grande amigo: Candido Malta, arquiteto.

O SR. CANDIDO MALTA – Eu sou Candido Malta, fui Secretário de Planejamento da Prefeitura de São Paulo, sou Professor Emérito da Universidade de São Paulo e tenho uma preocupação muito grande com os mananciais.

O que está em questão, no fundo, é a própria preservação dos mananciais. Porque essa promoção de uma grande verticalização na entrada, na boca dos mananciais vai fazer com que haja um grande impulso para que mais negócios imobiliários ali se façam, e especialmente um, final, que no meu entender é a pá de cal para acabar com os mananciais, é o novo aeroporto que se prevê bem longe, bem no fim dos mananciais, de modo que realmente os mananciais passam a não ter como serem preservados, porque a poluição difusa, que é uma poluição que não é retirada pelos esgotos, isso é muito importante que seja dito, essa poluição difusa é que fará com que os mananciais se intoxiquem, quer dizer, a água fica intoxicada de um modo definitivo e aí é a perda definitiva dos mananciais.

Portanto, não podemos entender que essa especulação imobiliária que se faz, que se promove agora, está dissociada de uma grande estratégia de perda dos mananciais. Na verdade, eu imagino, pelas informações que se tem na imprensa, que os interesses são os mesmos, são exatamente os mesmos, de modo que não podemos aceitar que essa especulação se faça, mesmo porque os dados mostrados aqui são de que não há necessidade para viabilizar uma possível administração privada, que poderia ocorrer, porque os lucros já existem. Não há por que querer acrescentar esse lucro através da especulação imobiliária, não há nenhum motivo. E mais ainda, a questão dos mananciais, que tem uma resiliência que diz que o manancial, a represa tem uma capacidade de absorção da poluição difusa. Essa absorção vai chegar ao limite e isso precisa ser medido através da lei específica tanto da Billings quanto da Guarapiranga que ainda não está sendo feita. Essa medição tem que ser introduzida porque vai permitir a previsão da perda, e essa previsão está diretamente relacionada com a ocupação urbana, que será então ampliada, acelerada, através desse empreendimento. Então, eu quero em uma frase dizer o que penso: Autódromo Interlagos para sempre! Interprédios, nunca! (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado, Sr. Candido Malta. Para encerrarmos o Projeto 705, tem a palavra o Vereador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUP LICY – Eu queria cumprimentar todos os que nós ouvimos aqui, mais de 20 representantes, tanto do Interlagos Hoje quanto das diversas pessoas que moram na zona Sul, frequentam Interlagos, conhecem muito bem, assim como representantes do Defenda São Paulo e o nosso querido arquiteto Candido Malta Campos, que eu conheço desde a adolescência e aprendi a respeitá-lo, tantas vezes trocamos ideias sobre o que deveria ser feito para melhorar a nossa Cidade que tanto amamos e que queremos que se torne cada vez melhor.

No artigo, que eu recomendo a todos que leiam, da revista *Em Sintonia*, há um artigo do Sergio Berti que expõe com brilhantismo, ele recorda o que aconteceu em 1949, quando houve uma tentativa de um movimento especulativo de destruir o que continua a ser e queremos salvar, Interlagos. Ele até menciona: “A Câmara Municipal de São Paulo através de seus Vereadores salvam o Autódromo de Interlagos da especulação imobiliária”. Isso é a pura verdade, os

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 77 DE 26

FL. Nº 77

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 78

Vereadores de São Paulo, reconhecendo a importância do Autódromo para nossa Cidade, se sensibilizaram e criaram uma lei evitando que seja construído em seu local um loteamento para expansão imobiliária.

Essa notícia é verdadeira, só que é de 1949. A Câmara dos Vereadores precisa novamente impedir.

Querido Presidente Toninho Paiva, Sra. Ana Beatriz Monteiro e Sr. Leonardo Amaral de Castro, representantes da Prefeitura, é legítimo que o Prefeito João Doria tenha vencido a eleição, só que ele colocou uma série de metas que não consigo enxergá-las como tendo já concluído, e diz que resolveu sair até o dia sete de abril próximo. Ontem ouvi ele falar que isso é como quando um casal se separa, mas o que eu estou entendendo é que ele então está se divorciando da cidade de São Paulo, que ele tinha se comprometido a ficar quatro anos administrando, e com intenções de fazer, seja no Governo de São Paulo, seja depois na Presidência, se é que ele conseguirá, porque acredito que dessa forma ele não vai alcançar. Mas com esse divórcio que se nota aqui, são palavras de bom senso dos moradores, daqueles que conhecem a região, e não apenas a vontade de se ter um parque em Interlagos que seja tão bom quanto o Parque Ibirapuera, o Parque do Carmo e outros, mas que possa a zona Sul ter lugar para todos passearem.

Demonstraram aqui que Interlagos é superavitário, pode ser até mais bem feito. Esse festival Lollapalooza gera uma enorme receita para Interlagos, por exemplo. Então, quero muito agradecer, fiquei ainda mais persuadido de que preciso votar contra o projeto e salvar Interlagos mais uma vez.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Fabio Riva.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, eu não ia me manifestar, mas achei importante me posicionar. Tenho conversado muito com o nobre Vereador Rodrigo Goulart e também compactuo com o pedido que ele fez do estudo para SP Urbanismo da alteração de uma alienação para uma concessão. A segunda coisa que também compartilho é a questão da permanência dos dois equipamentos: do kartódromo e do autódromo, sem nenhum tipo de alteração.

E queria só dizer ao nobre Vereador Suplicy: quando V.Exa. faz menção ao Sr. Prefeito, ao divórcio, o importante é que, em todos os projetos e todas as propostas que foram enviadas a esta Casa, alguns grupos têm se manifestado, logicamente de forma democrática, e esse é o papel da sociedade; e cada um de nós tem um papel importante de representar o público que nos trouxe aqui. Então não é uma questão de política, é uma questão de Estado, de Cidade, de interesses de grupos. Acho muito legítimo, por isso também compartilho em determinados momentos até contra o próprio governo cujo partido é o mesmo que o meu, sou do PSDB. Mas aqui é importante que todos possam ter, em primeiro lugar, respeito uns com os outros, e não jogar para a torcida, porque é fácil jogar para a torcida.

Se o Sr. Prefeito toma uma decisão e o partido assim o fez, é uma decisão dele e corre o risco da decisão que tomou. Então cada um de nós tem um papel importante. V.Exa. que me respeite, o senhor também foi eleito como Vereador e terá um desafio como Senador novamente. Quem votou no senhor também não achava que o senhor deveria ficar aqui os quatro anos?

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPLICY – Foi o Sr. Prefeito que disse que era como um casamento. E, ao contrário, estão dizendo que eu preciso voltar ao Senado.

O SR. FABIO RIVA – É, então. E também tem gente que pede para o Prefeito ser Governador. Então a questão é essa. Eu acho que é importante ter esse respeito, entender o que a Cidade precisa. Como foi dito aqui, pela questão do bom senso, de voltarmos a ter credibilidade na questão política, acho que é muito importante que façamos um debate construtivo sobre aquilo que ouvimos aqui, dos engenheiros, arquitetos, urbanistas, dos amantes do esporte, de cada um de nós; e decidir o que é bom para a Cidade, não somente o que é bom para o Sr. Prefeito, mas para a Cidade.

E muitas vezes temos que tomar decisões corajosas de enfrentar alguns assuntos e debater. Esse é o nosso papel. Então, eu queria só fazer essa contribuição pertinente para que

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 78 DE 26

FL. Nº 78
 Notas - taquigráficas
 Proc. nº 01- 10/2017
 NOME: APARECIDO FERREIRA
 RF. 101075

fls. 79

possamos seguir no debate construtivo das nossas ações.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registro a presença do nobre Vereador Ricardo Nunes.

Tem a palavra a Sra. Ana Beatriz.

A SRA. ANA BEATRIZ – Como falei no início, estamos cumprindo mais uma etapa do processo democrático, de onde o Poder Executivo submete uma solicitação de autorização legislativa para desestatização do Complexo Interlagos. Eu só tenho a agradecer pela contribuição de todos aqui, anotei todos os pontos. Foram 25 pessoas que falaram, e há alguns pontos que eu gostaria de esclarecer.

Com relação à aplicação dos recursos, não somente do processo de desestatização de Interlagos, mas de todos os outros, a Lei 16.651/2017 criou o Fundo Municipal de Desenvolvimento Social, onde todos os recursos gerados pelas iniciativas de desestatização serão aplicados e destinados aos setores que são considerados prioritários pela Prefeitura: saúde, educação, habitação de interesse social, segurança, mobilidade urbana e assistência social.

Então, de nossa parte não existe nada direcionado para ninguém, nós procuramos fazer tudo com a maior transparência possível, não nos omitimos de participar das audiências, estamos abertos ao diálogo e é muito importante construirmos um diálogo. Acho que a fala do nobre Vereador Natalini foi muito importante, quando disse “Vamos manter o bom senso, foco e buscar soluções construindo parcerias entre o setor público e o setor privado, a comunidade, que é sempre diretamente impactada”.

Queria reforçar também que estamos muito cientes de nossas responsabilidades, com todas essas iniciativas. O Leo tem visitado inclusive residência de moradores que estiveram na última audiência pública em Santo Amaro, sobre o projeto de intervenção urbana do Arco Jurubatuba. Então temos ciência, temos muita vontade de fazer o que é melhor para a população e estamos à disposição para quaisquer outras perguntas e comentários que os senhores tiverem posteriormente.

O SR. LEONARDO AMARAL CASTRO – Bom dia a todos. A minha participação nesta audiência se deve ao fato de que o Autódromo de Interlagos se insere num projeto de intervenção urbana que está sendo desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo.

Este projeto tem uma área de 20 milhões de m² aproximadamente, então significa que o Autódromo corresponde a menos de 5% do desafio territorial que nós temos que vencer na elaboração do projeto de intervenção urbana.

O projeto se converterá também em matéria legislativa, então deverá ser apresentado em breve à Câmara Municipal de São Paulo para que os Srs. Vereadores, juntamente com a sociedade civil, o discutam. Nós já trabalhamos o processo participativo na fase do Executivo, ainda continuamos fazendo reuniões.

Nós também recebemos o pessoal do *kart* para conversar, para entender um pouco melhor a demanda, e aí faço um esclarecimento no sentido de que os números que foram aventados até então, em termos de avaliação econômica do Autódromo, não se traduziram em realidade no nosso projeto, considerando que se trata de uma área muito próxima de mananciais, então toda proposta de intervenção nesse território tem que ser absolutamente conservadora, de modo que ainda estamos na fase de fechamento do projeto de intervenção urbana e trabalhamos o índice de aproveitamento de 0,5%, metade do menor coeficiente de aproveitamento que existe na cidade de São Paulo. Então, trabalhamos numa perspectiva muito conservadora, e as matérias que vêm ao jornal muitas vezes trazem informações que mais desinformam do que informam. O importante é que no momento de fazer essa discussão do projeto de intervenção urbana tenhamos também a manutenção dessa mobilização, para que consigamos mais no detalhe enxergar o desafios que temos pela frente.

Esse projeto, já adianto, tem dois temas centrais. O primeiro é o tema da habitação. A questão da moradia na região sul da cidade de São Paulo é gravíssima. Para ser ter uma ideia, só na área de intervenção urbana para a posse da Vila Andrade, são 17 favelas, 17 comunidades presentes. Então esse projeto tem de alcançar essas pessoas, ele tem de viabilizar a melhoria

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 79 DE 26

FL. Nº 79

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 80

das condições de moradia dessa população, que está muito vulnerável naquele território. Outro tema central que também preside a elaboração desse projeto é o tema ambiental. A linha dos mananciais é uma linha mesmo. Existe o mapeamento de todos...

O SR. ALFREDINHO – Uma dúvida aí. Você está falando do Autódromo ou da Operação Urbana? Vila Andrade, se for o caso aí, só entra com Operação Urbana.

O SR. LEONARDO AMARAL CASTRO – Estou explicando, Vereador, porque tem um artigo aqui, parágrafo 5º do art. 1º, que menciona a necessidade de elaboração de um projeto de intervenção urbana para viabilizar a alienação do Autódromo de Interlagos.

O SR. ALFREDINHO – O Autódromo vai estar casado à Operação Urbana Jurubatuba, é isso?

O SR. LEONARDO AMARAL CASTRO – Por força do que previa o Plano Diretor, o perímetro do Arco Jurubatuba abraça o Autódromo de Interlagos, de modo que são tratados no mesmo projeto.

Mas, enfim, até para não sair muito do tema da audiência, volto a informar: esse projeto será discutido mais amiúde aqui na Câmara Municipal de São Paulo a partir do próximo mês, e a nossa avaliação é que essa mobilização deve permanecer, no sentido de garantir que a destinação urbanística e o processo participativo é o que vai informar o processo decisório do Poder Político, do Poder Público, inclusive da Câmara Municipal de São Paulo, em relação ao atendimento das demandas que estão postas. Dessa maneira, agradeço a oportunidade e me coloco à disposição para continuarmos o debate, não só a questão do Autódromo, mas também, um pouco mais à frente, sobre o projeto de intervenção urbana Jurubatuba.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pela ordem o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, como não vamos ter reunião ordinária hoje, só semana que vem, e eu queria apresentar um requerimento para a realização de audiência pública na região, será prejudicado, porque hoje não podemos aprovar. Mas o senhor, enquanto presidente, já pode inclusive anunciar audiência pública na região, inclusive com datas.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos equacionar a data aí, e vamos fazer. Agradecemos a presença de todos.

Declaro realizada a audiência pública do PL 705/2017.

O SR. LUIZ – Sr. Presidente, como vão se dar os encaminhamentos do que foi acolhido dentro dessa audiência pública aqui?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Toda a fala que houve está gravada e assim que procurar a assessoria da parte técnica iremos encaminhar aos que interessarem...

(NÃO IDENTIFICADO) – Quero saber o seguinte: como é que se faz um monte de operação urbana na cidade de São Paulo e a primeira coisa que o Prefeito faz foi dar desconto na compra dos Cepacs para as construtoras? *Cui bono*? A quem beneficia o crime? Isso é um assunto de 12 anos atrás, de Roma. Então, eu quero saber o seguinte: como é que se dá desconto em Cepac antes de fazer...?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Sr. Luiz, perdoe-me, mas já encerramos o PL 705. Está encerrado.

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

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Reaberta a sessão. Quero informar os presentes que não haverá reunião ordinária pela continuidade da audiência sobre o projeto. Presentes os Srs. Vereadores Ricardo Nunes, Fabio Riva, Alfredinho, José Police Neto, membros desta comissão. Solicito ao Vereador Fabio Riva que faça a leitura dos projetos da 2ª audiência pública.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, antes de iniciar a leitura, há algumas informações dos presentes hoje, os Srs.: Edelcio Meggiolaro, Superintendente de Sinalização da CET; Paula Simeliovich, da Secretaria de Urbanismo; José Aécio de Souza, Superintendente de Atendimento e Comercialização de Sinalização, representando a SPTrans; Delson Silva Lapa, Gerente de Meio Ambiente da SPTrans; Ennio Passafini Jr., Gerente de Projetos e Implantação da SPTrans; Marcos Antonio Landucci, Diretor do Departamento de Transportes Públicos, representando a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana; Victor da Costa, arquiteto do Departamento de Operações do Sistema Viário.

Sr. Presidente, passemos à leitura do primeiro PL da pauta.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP 4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 80 DE 26

FL. Nº 80
Notas - taquigráficas
Proc. nº 01- 10/2017
NOME: APARECIDO FERREIRA
RF. 101075

fls. 81

- "PL 373/2009, do Vereador Dalton Silvano, que dispõe sobre as diretrizes para o programa para requalificação e revitalização urbana da Baixada do Glicério e de incentivos seletivos para essa região, nos termos que especifica, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 373/2009, do Vereador Dalton Silvano. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 373/2009.

Próximo item.

- "PL 018/2012, do Vereador Dalton Silvano, que cria o programa de requalificação urbana e funcional para o bairro da Bela Vista, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 018/2012, do Vereador Dalton Silvano. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 018/2012.

Passemos ao item nº 3.

- "PL 549/2014, do Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre a instalação de aparelhos para prática de agility recreativo nos parques e praças públicas que se especifica e dá outras providências. Vereador relator, Alfredinho."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 549/2014, do Vereador Adilson Amadeu. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 549/2014.

Passemos ao item nº 4.

- "PL 717/2015, da Vereadora Juliana Cardoso, que estabelece diretrizes para o acompanhamento do parto domiciliar no âmbito da rede municipal de saúde de São Paulo."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 717/2015, da Vereadora Juliana Cardoso. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 717/2015.

Passemos ao item nº 5.

- "PL 356/2016, dos Vereadores Antonio Donato e Adilson Amadeu, que proíbe a prestação de serviço de moto táxi no Município de São Paulo e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 356/2016, dos Vereadores Antonio Donato e Adilson Amadeu. Não há oradores inscritos. Passemos ao processo de votação. Os Srs. Vereadores que concordarem permaneçam como estão. (Pausa) Declaro realizada a audiência pública do PL 356/2016.

Passemos ao item nº 6.

- "PL 590/2016, do Vereador Eliseu Gabriel, que autoriza o Executivo Municipal a declarar de utilidade pública para fins de desapropriação, as quadras F782, F783, F785, F786, F787 e F789 do Setor 079, situado na Subprefeitura da Lapa, e dá outras providências. Vereador relator, Camilo Cristófar."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 590/2016, de autoria do Vereador Eliseu Gabriel. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 590/2016.

Próximo projeto.

- "PL 593/2016, Vereador Eliseu Gabriel. Autoriza o Poder Executivo Municipal a declarar de utilidade pública para fins de desapropriação a quadra F132 do Setor 170, entre a Avenida Hebe Camargo e Rua Italegre, e dá outras providências. Relator, Vereador Camilo Cristófar."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 593/2016, de autoria do Vereador Eliseu Gabriel. Não há inscritos. Processo de votação. Declaro realizada a audiência pública do PL 593/2016.

Próximo projeto da pauta.

- "PL 010/2017, autoria, Vereador Mario Covas Neto e Janaína Lima. Dispõe sobre a aplicação

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 81 DE 26

FL. Nº 81
Notas - taquigráficas
Proc. nº 01- 10/2017
NOME: APARECIDO FERREIRA
RF. 101075

fls. 82

de penalidade de advertência por escrito nos casos de não reincidência nos últimos doze meses da infração de inobservância do rodízio, alterando o Art. 3º da Lei 12.490/1997.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 010/2017, dos autores Mario Covas Neto e Janaína Lima.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Ricardo Nunes.

O SR. RICARDO NUNES – Sr. Presidente, o PL 10/2017, de autoria dos Vereadores Mario Covas e Janaína Lima, é de suma importância. Queria só deixar consignada a importância da tramitação desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Registrado seu comentário.

PL 010/2017, dos Vereadores Mario Covas e Janaína Lima. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação. Declaro realizada a audiência pública do PL 010/2017. Próximo projeto.

- “PL 092/2017, autoria, Vereador Ricardo Teixeira e Vereador Zé Turin. Dispõe sobre a obrigatoriedade de os postos de vendas de pneus receberem pneus usados inservíveis para serem retirados pelos respectivos fabricantes.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 092/2017, de autoria do Vereador Ricardo Teixeira e do Vereador Zé Turin. Não há inscritos para discutir. Passemos ao processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 092/2017.

Próximo projeto da pauta.

- “PL 237/2017, de autoria do Vereador Claudinho de Souza. Altera a Seção 13.3.2 do Anexo 1 da Lei 11.228, de 25 de julho de 1992, relativa às dimensões de vagas de estacionamentos, e dá outras providências.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 237/2017, do Vereador Claudinho de Souza. Não há inscritos para discutir. Processo de votação. Os vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 237/2017.

- “PL 389/2017, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu. Dispõe sobre a cobrança do IPTU, Imposto Predial e Territorial Urbano de imóveis públicos ocupados por empresa privada ou de economia mista que exerçam atividade econômica com fins lucrativos, e dá outras providências.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 389/2017, da Vereadora Sandra Tadeu.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO - Eu quero só entender. O que eu estou vendo aqui é como é que a Prefeitura vai cobrar imposto territorial de um imóvel que é dela mesmo. Nunca vi a Prefeitura cobrar imposto territorial de imóvel dela. Eu precisava... É uma audiência pública, claro, mas precisava ter mais esclarecimentos do PL porque, pelo jeito aqui, é a Prefeitura cobrar imposto de um imóvel que já é dela. Isso eu nunca vi.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Alfredinho, tem aqui pedido para usar a palavra do Sr. Marcos Rogério Oliveira; representa a Secretaria da Fazenda Municipal. Quem é?

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Eu.

Bom dia a todos os presentes. Membros da Mesa, nossas cordiais saudações.

O questionamento feito pelo Vereador Alfredinho é que há um recurso extraordinário, 590 015 e 601 720, de repercussão geral, que determinou a tributação sobre o IPTU em relação a imóveis públicos quando ocupados por empresas privadas ou sociedades de economia mista. Então o projeto está abrangendo esse campo de incidência.

O SR. ALFREDINHO – Entendi. Então o imposto vai ser cobrado da empresa e não do imóvel.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Da empresa e não da Prefeitura, é claro, senão haveria uma confusão, o sujeito passivo igual ao sujeito ativo.

O SR. ALFREDINHO – Está entendido.

O SR. RICARDO NUNES – E se for empresa com fins lucrativos.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Apenas para esclarecer.

O SR. ALFREDINHO – Entendi. A empresa vai pagar, é cobrado da empresa, porque o

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 82 DE 26

FL. Nº 82

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 83

imóvel... Geralmente, quando se cobra o IPTU, cobra o imóvel, o dono, o proprietário do terreno.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Mas ele é o possuidor, nesse caso ele seria o possuidor.

Eu estou apenas esclarecendo, mas não estou defendendo o projeto de lei. Ela é que vai fazer a defesa do projeto de lei.

É tributado na qualidade de possuidor.

O SR. ALFREDINHO – Já entendi, já está entendido.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Você é funcionário municipal?

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Eu sou da Secretaria da Fazenda.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Então você representa o governo.

O SR. MARCOS ROGÉRIO OLIVEIRA – Pois é, mas eu vou esclarecer as questões pelas quais nós nos opomos ao presente projeto.

É o seguinte: o substitutivo atribuiu a natureza do PL de lei interpretativa, para que assim pudessem retroagir os efeitos, ou seja, a cobrança do IPTU pudesse ser retroativa nos últimos cinco anos. Mas o que acontece? Na verdade os imóveis em que se verificam essas situações, em sua totalidade, já são lançados pelo IPTU e já são cobrados.

E nós entendemos o seguinte: uma lei não se torna interpretativa por se autoproclamar interpretativa, porque nem a doutrina tributária é unânime no conceito lei interpretativa que o CTN não definiu. E aí o que acontece? A doutrina é unânime com relação a lei interpretativa sob um aspecto. A questão é a existência de uma dúvida: se nós temos os lançamentos feitos dos imóveis em sua totalidade e não havendo questionamento judicial, nós entendemos que não há espaço para uma lei interpretativa, porque isso poderia trazer questionamentos judiciais. Os contribuintes que já pagam IPTU poderiam questionar a natureza interpretativa da lei, ou seja, ela não é uma lei interpretativa, então eu vou entrar com uma ação de repetição de indébito para receber aquilo que eu já paguei nos últimos cinco anos. E isso ainda movimentaria a administração tributária de uma forma desnecessária, porque os tributos já estão sendo lançados.

Este é o posicionamento da Secretaria da Fazenda, que vem ao final requerer o não seguimento do PL em tela.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Obrigado, Marcos.

Satisfeito, Vereador Alfredinho?

- Fala fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Angelina Seixas.

A SRA. ANGELINA SEIXAS – Bom dia a todos. Sou assessora da Vereadora Sandra Tadeu, que é a proponente desse projeto.

A natureza do projeto é cobrar IPTU das áreas parcialmente ocupadas, geralmente por empresas privadas que auferem lucro em prédios públicos. Para citar um exemplo, vou falar dos bancos, das agências bancárias, empresas privadas que têm lucro. No Tribunal de Justiça, por exemplo, tem um andar inteiro em que funciona uma lanchonete. Então existem vários prédios que, por uma questão de comodidade, permitem a instalação de algumas empresas públicas que geram lucro para a própria empresa e não pagam IPTU; essa pessoa, como locatária, como comodatária, não paga IPTU. Então a ideia do projeto é permitir que a Prefeitura lance o IPTU na área parcialmente utilizada e cobre como qualquer outra empresa num imóvel locado na cidade de São Paulo. Essa é a ideia do projeto. A gente gostaria que fosse aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 389/2017, da Vereadora Sandra Tadeu. Não há mais inscritos para discutir. Processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 389/2017. Próximo projeto da pauta.

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

O SR. SECRETÁRIO (Fábio Riva) – Eu vou ler aqui os comentários.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 83 DE 26

FL. Nº 83

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 84

"A proposta declara de utilidade pública uma área de 153.733 m² situada na R. Tabaré, 551, quadra 103, setor fiscal 121, cadastrada no Município como Contribuinte 1211030100-6, Distrito de Campo Grande, Prefeitura Regional de Santo Amaro, que consta pertencer a Tiner Empreendimentos e Participações LTDA, para implantação de um parque público."

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

O SR. ALFREDINHO – Muito rápido, só uns breves comentários. Eu fui procurar informação dessa área, hoje uma Zepam, e lembro da época em que ainda era a Telefunkem naquele local, e também tomei conhecimento, bem antes, de que já havia um PL do Vereador Ricardo Nunes. O que eu fiquei sabendo: a área é contaminada. Não tenho nada contra a criação do parque lá, acho que até pelo zoneamento, Zepam, só dá para ser um parque mesmo.

No entanto ela tem uma dívida de um milhão de reais de IPTU e também está contaminada, então isso geraria um prejuízo para a Prefeitura desapropriar essa área, desde que o proprietário não se responsabilizasse pela descontaminação, porque só pode ser parque se descontaminar. Acho que a Prefeitura, se for para desapropriar, tem que obrigar o proprietário a descontaminar a área e também acertar a dívida de IPTU, que passa de um milhão.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há inscitos para discutir. Passemos ao processo de votação do PL 551/2017, do Vereador Rodrigo Goulart. Declaro realizada a audiência pública do PL 551/2017.

Próximo item da pauta.

- "PL 574/2017, de autoria do Vereador Conte Lopes. Dispõe sobre a criação da farmácia veterinária popular, intitulada Farmácia Pet, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 574/2017, autor, Conte Lopes. Não há inscitos. Passemos ao processo de votação. Os Vereadores que concordarem permaneçam como estão. Declaro realizada a audiência pública do PL 574/2017.

Próximo item da pauta.

- "PL 608/2017, Vereador Claudinho de Souza. Dispõe sobre a criação do Parque Municipal Pedreiras de Brasilândia, e dá outras providências."

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão o PL 608/2017, do Vereador Claudinho de Souza. Não há inscitos. Processo de votação. Declaro realizada a audiência pública do PL 608/2017.

Próximo item da pauta.

O SR. SECRETÁRIO (Fábio Riva) – Item 15. Esse item já foi objeto... Vai ser... Esse é o item do Parque do Bexiga, Sr. Presidente. Esse PL, de forma específica, ficou remarcada uma nova audiência pública para o dia 28 de março, 11h, na Sala Tiradentes. É a informação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pela ordem, Vereador Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, na oportunidade dessa importante audiência do dia 28 era importante chamar o setor de licenciamento e aprovação de empreendimentos do Município, porque há uma dúvida hoje se o empreendedor já tem autorização para início de edificações no território. Se estamos discutindo aqui a constituição de um parque, num esforço legislativo importante, e se a Prefeitura já ofereceu condições materiais para início de uma obra, de alguma forma a gente tem que trazer para dentro deste debate a autoridade executiva que já ofereceu essa autorização formal. Caso contrário, a audiência pública que vamos realizar na semana que vem é, como diz a gíria popular, para inglês ver. A gente faz uma audiência pública, brigando pelo parque, mas o Executivo já autorizou a construção dos edifícios e a gente está enganando a sociedade. Portanto, é fundamental que na semana que vem, na audiência pública, a gente tenha a oferta por parte do Executivo de em que estágio está a aprovação dos empreendimentos que ali o empreendedor pretende realizar. Caso contrário, fica difícil à Comissão promover um debate, não contando à sociedade a realidade do terreno. É fundamental que a gente traga isso, inclusive trazendo as aprovações que já foram feitas pelo Conpresp, as alterações que já foram feitas pelo Condephaat, pelo Iphan. Por que senão ficam os sete Vereadores aqui da Comissão de Política Urbana contando uma história que não é verdade para a sociedade. Quero aqui solicitar que a gente faça chegar ao Iphan, ao Condephaat, ao Conpresp, à Secretaria de Licenciamento, porque aí a gente tem a

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 84 DE 26

FL. Nº 84

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 85

garantia de estes que autorizam o empreendimento dialogarem com aqueles que querem o parque.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Parabéns, V.Exa. então comunica.

Próximo projeto da pauta.

- “PL 830/2017, de autoria do Vereador Eduardo Tuma. Dispõe sobre regras para smart cities (cidades inteligentes) e dá outras providências.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 830/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 830/2017.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Só para saber, se a cidade não for inteligente, ela vai ser toda burra? Na próxima a gente chama o Vereador Professor Eduardo para explicar para a gente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Vamos deixar isso sinalizado na ata, viu.

Damos por realizada a audiência pública do PL 830/2017, só com o levantamento de uma questão: o Vereador Police Neto, que vai trazer o nobre Vereador Eduardo Tuma para explicar aqui aos membros dessa comissão se a cidade é inteligente ou se ela é burra.

Próximo item.

O SR. SECRETÁRIO (Fabio Riva) – O próximo item é o PL 705/2017, já foi realizada a audiência pública, Sr. Presidente, mas como estava na pauta devo mencioná-lo aqui. Passo à leitura do item seguinte.

- “PL 004/2015, de autoria dos Vereadores Goulart e José Police Neto. ALTERA O CÓDIGO DE OBRAS, LEI Nº 11.228, DE 25 DE JUNHO 1992, ACRESCENTANDO ITEM 14.3 AO SEU ANEXO I, PARA DISPOR SOBRE ADOÇÃO OBRIGATÓRIA DE PISO ANTIDERRAPANTE EM INSTALAÇÕES SANITÁRIAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Informo para registro que esses projetos agora são em primeira audiência pública. Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 004/2015.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Na realidade parte considerável do projeto foi absorvido no debate da revisão do Código de Obras no ano anterior ao passado, quando a Câmara Municipal teve a oportunidade de se debruçar sobre a matéria. O projeto originariamente foi apresentado pelo Vereador Goulart e, com a eleição do Vereador Goulart para Deputado Federal, eu assumi a coautoria para continuar tramitando na Casa. Essa oportunidade permitiu que parcialmente fosse acolhido na revisão do Código de Obras, aprovado nesta Casa no final do primeiro semestre de 2017, sancionado pelo Prefeito, mas que ficou durante quase um ano suspensa a sua vigência. O projeto era muito simples, apresentou regras da ABNT para o modelo de piso implantado em banheiros para garantir piso aderente. Na realidade é bastante simples, parte dele já foi recepcionado pelo Código de Obras, parte não. Vamos oferecer inclusive textos substitutivos a essa matéria.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 004/2015. Declaro realizada a audiência pública.

- “PL 244/2016, de autoria do Vereador David Soares. Dispõe sobre a instalação de tela mosquiteira nos locais que especifica, e dá outras providências.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 244/2016. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 244/2016.

- “PL 314/2016, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu. ALTERA O ARTIGO 148 DA LEI Nº 16402, DE 22 DE MARÇO DE 2016, QUE DISCIPLINA O PARCELAMENTO, O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DE ACORDO COM A LEI Nº

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 85 DE 26

FL. Nº 85

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 86

16.050, DE 31 DE JULHO DE 2014 - PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (PDE), PARA FIXAR NOVOS VALORES PARA AS MULTAS POR INFRAÇÃO AOS PARÂMETROS DE INCOMODIDADE, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 314/2016. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 314/2016.

Próximo item.

- “PL 322/16, de autoria do Vereadores Nelo Rodolfo, George Hato e Ricardo Nunes. DISPÕE SOBRE OS SERVIÇOS DE PODA, CORTE E REMOÇÃO DE ÁRVORES NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. RICARDO NUNES – Eu queria começar falando que o projeto foi protocolado em 21/06/2016 e somente em 06/09/2017 teve o parecer favorável na CCJ. Encontra-se nessa comissão desde então e agora foi designado o Vereador Fernando Holiday para relator, mas, como ele saiu da comissão, já faria o apelo a V.Exa. para redesignar o relator.

O projeto é de suma importância porque ele trata de um assunto...

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – V.Exa. pede para designar o próximo...

O SR. RICARDO NUNES – O Holiday a partir de hoje está em Finanças.

Gostaria de saber se tem algum representante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente para poder se posicionar e, segundo, é um projeto de extrema importância para a Cidade, porque a gente vê inúmeros casos de árvores que caem e causam acidentes graves e os munícipes solicitam às prefeituras regionais para fazer a análise e demora anos e não é feita. A ineficiência do Estado não pode deixar com que o munícipe seja prejudicado.

É feita uma solicitação que, em 60 dias, se a Prefeitura não se posicionar, dá-se mais um prazo de 60 dias; em a Prefeitura não se posicionando, aí sim, o particular contrataria um engenheiro, credenciado pelo CREA, para fazer um laudo e ele arcaria com os custos da poda e remoção. Ou seja, não tira o poder da Prefeitura, deixa desguarnecida a questão ambiental, mas traz uma agilidade para a Cidade de uma ineficiência que infelizmente hoje a gente observa em São Paulo. Se existe algum representante da Secretaria de Verde e Meio Ambiente, gostaria que se posicionasse.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – O Vereador Fernando Holiday não participa mais da Comissão. Vamos designar como relator o Vereador Alfredinho, do PL 322/2016.

O SR. RICARDO NUNES – Sr. Presidente, eu queria que se deixasse nas Notas Taquigráficas se existe algum representante do Meio Ambiente para que falasse sobre o projeto. V.Exa. pode perguntar se há algum representante?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Pergunto aos presentes se há alguém relacionado à Secretaria do Verde e Meio Ambiente? Já foram todos embora.

O SR. RICARDO NUNES – A Secretaria de Verde e Meio Ambiente não está presente para discutir o projeto. O.k., muito obrigado.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – O Secretário precisa trabalhar mais, o do Verde.

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

- “PL 188/2017, de autoria do Vereador Rodrigo Goulart. DISPÕE SOBRE MEDIDAS MITIGADORAS A SEREM ADOTADAS PELAS EDIFICAÇÕES NO ESTADO DE SÃO PAULO NO TOCANTE À ÁREA DE SEGURANÇA E PREVENÇÃO CONTRA INCÊNDIOS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 188/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 188/2017.

- “PL 197/2017, de autoria do Vereador Rodrigo Goulart. DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO PARQUE LINEAR JURUBATUBA, INTEGRADO A CICLOVIA E EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS, NO DISTRITO DE CAMPO GRANDE, SUBPREFEITURA DE SANTO AMARO,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188

DATA: 21/03/2018

FL: 86 DE 26

FL. Nº 86

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 87

E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 197/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 197/2017.

- “PL 321/2017, de autoria do Vereador Gilberto Nascimento. ALTERA A LEI Nº 16.402, DE 22 DE MARÇO DE 2016, QUE DISCIPLINA O PARCELAMENTO, O USO E A OCUPAÇÃO DO SOLO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, DE ACORDO COM A LEI Nº 16.050, DE 31 DE JULHO DE 2014 - PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO (PDE), A FIM DE GARANTIR DIREITO DE DEFESA AO ACUSADO DE INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 321/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado. Declaro realizada a audiência pública do PL 321/2017.

- “PL 346/2017, de autoria do Vereador Camilo Cristófar. ACRESCENTA O ITEM 8.9 AO CAPÍTULO 8 - DO ESTACIONAMENTO, DO ANEXO I DA LEI Nº 16.642, DE 09 DE MAIO DE 2017, O CÓDIGO DE OBRAS E EDIFICAÇÕES, DE MODO A ESTABELECE A OBRIGATORIEDADE DE INSTALAÇÃO DE TOMADAS DE ENERGIA ELÉTRICA NAS VAGAS DE VEÍCULOS NAS GARAGENS DE CONDOMÍNIOS CONSTRUÍDOS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, COM MEDIÇÃO INDEPENDENTE DE CONSUMO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Tem a palavra o nobre Vereador Camilo Cristófar.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Agradeço, Presidente. Esse projeto de minha autoria, o nosso Vereador Fabio Riva deixou bem claro, todas as vagas de garagem terão um relógio independente. Ao carregar o veículo elétrico, a motocicleta elétrica, ou seja, que é o futuro, pagará a conta individualmente, ou seja, não recairá sobre o condomínio. Isso é um assunto. Eu poderia fazer um comentário sobre Interlagos, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Perfeitamente.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Há um vídeo que o Prefeito Doria fez para este Vereador e que garantiu que dentro do kartódromo seria imexível. Acho que o Prefeito faltou com a verdade, porque, pelo que eu estou vendo e ouvindo, lá serão construídos edifícios, conjuntos residenciais, ou comerciais, cabe a quem assumir a administração do autódromo.

Então eu gostaria de deixar claro que nós vamos observar isso com mais clareza, para saber se o kartódromo, que simplesmente deu a chance de ter Chico Landi, Nelson Piquet, Emerson Fittipaldi, Ayrton Senna, meu próprio tio Camilo Cristófar, que foram descobertos nesse autódromo, Rubens Barrichello, em homenagem ao Vereador do PMDB, nosso querido. Voltando ao assunto, então queria saber exatamente se dentro desse espaço do kartódromo ele será mantido, como disse o Prefeito num vídeo para este, ou se mais uma promessa será descumprida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Camilo Cristófar, no momento não há resposta para a pergunta de V.Exa. Vamos nos aprofundar, porque é um tema polêmico e esperamos que eles mantenham o que foi falado.

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Nobre Vereador Fabio Riva, há um requerimento sobre a mesa, peço que faça a leitura do mesmo.

O SR. FABIO RIVA – Sr. Presidente, não há mais nenhum item a ser discutido nesta audiência pública, até porque aqui é uma audiência pública, não é uma reunião ordinária. Então já informei o Vereador Camilo Cristófar sobre o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – V.Exa. não quer mais... Já encerramos a Comissão de Inquérito.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

REUNIÃO: 17188 DATA: 21/03/2018 FL: 87 DE 26

FL. Nº 87

Notas - taquigráficas

Proc. nº 01- 10/2017

NOME: APARECIDO FERREIRA

RF. 101075

fls. 88

O SR. CAMILO CRISTÓFARO – Encerrado, Sr. Presidente. E satisfeito com o comando de V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradecemos a presença de todos e damos por encerrada a audiência pública.

Pela ordem, Vereador Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, sei que hoje, em virtude de não realizarmos a nossa reunião ordinária, deixamos temas que nela estavam lançados para a próxima reunião, quarta-feira da semana que vem.

Mas temos aqui um representante de um Fórum estabelecido na região central, que vem discutindo tanto a abordagem como soluções para problemas na Cracolândia. E não queria perder a oportunidade, porque temos quórum de Vereadores e a presença dessa representação, para que pudesse pelo menos trazer as informações do ofício encaminhado por esse Fórum a esta Casa, garantindo que com a presença dele aqui, com a nossa presença, a vinda dele aqui não foi perdida.

Na realidade é um esforço só de garantir o uso da palavra, mesmo sabendo ele que só vamos poder fazer a deliberação na semana que vem, até porque nem ingressamos na reunião ordinária da nossa Comissão. Mas para que não perdesse viagem e de fato pudesse trazer informações importantes, um trabalho de quase um ano que esse Fórum vem desenvolvendo na região Central.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Agradeço a interferência de V.Exa. Já estive conversando com ele. É um assunto polêmico e desperta a atenção de todos os que vivem nesta cidade. Ainda no sábado estive no bairro do Bom Retiro com o povo que hoje habita lá, tem comércio, residência, os coreanos, e eles se manifestaram e ficaram preocupados com o crescimento da Cracolândia no bairro do Bom Retiro.

Então peço ao Aloísio para fazer sua manifestação.

O SR. ALOÍSIO - Muito obrigado aos Vereadores, me chamo Aloísio, sou pesquisador do LabCidade, que é um núcleo de pesquisa da FAU-USP, trabalha com urbanismo, mas há um ano vem desenvolvendo um trabalho interdisciplinar no território, envolvendo as questões de Saúde, Assistência Social, Urbanismo, Cultura, pensando esse espaço, território, como eixo central.

E junto com moradores, trabalhadores do território, conseguimos construir uma proposta alternativa para esse espaço, que vai totalmente ao contrário das políticas que foram empregadas desde 2005, pelo menos, que pensam que com o sufocamento do fluxo, com ações militarizadas, vai se resolver esse problema. Vemos que, no recorte histórico, o problema só se agravou.

Então a ideia que temos aqui é desenvolver um projeto de habitação, redução de danos, Saúde e Assistência Social, utilizando os vazios que já existem no território sem precisar demolir, expulsar essas pessoas. Sem precisar fazer com que esse tecido social se fragilize ainda mais.

Temos um projeto extremamente democrático que gostaríamos de apresentar. E a ideia de pleitear minimamente uma Comissão de Estudos dentro da Comissão de Política Urbana para aprofundar esse assunto que é tão delicado e do interesse de toda a Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Toninho Paiva) – Muito obrigado.

Nada mais a tratar, damos por encerrados os trabalhos.

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

Folha nº 88 do processo
nº 10 de 2017

Marcia Gazoti
RF 51.539

SESSÃO: 102-SE
DATA: 18/12/2017
FL: 171 DE 178

fls. 89

“- PL 10/2017, dos Vereadores MÁRIO COVAS NETO (PSDB) E JANAÍNA LIMA (NOVO). Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do “Rodízio”, alterando o art. 3º da Lei 12.490/97 (Estabelece o rodízio municipal e multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro para seu descumprimento). FASE DA DISCUSSÃO: 1ª Aprovação mediante voto favorável da maioria simples.”

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite - DEM) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 10/2017. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

O SR. DALTON SILVANO (DEM) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registre o meu voto contrário.

O SR. EDUARDO MATARAZZO SUPPLY (PT) - (Pela ordem) – Registre-se a minha abstenção.

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite - DEM) – Registrem-se o voto contrário do nobre Vereador Dalton Silvano e a abstenção do nobre Vereador Eduardo Matarazzo Suply.

Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.

- "PL 10/2017, dos Vereadores MÁRIO COVAS NETO (PODEMOS) E JANAÍNA LIMA (NOVO). Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do 'Rodízio', alterando o art. 3º da Lei 12.490/97 (Estabelece o rodízio municipal e multas previstas no Código de Trânsito Brasileiro para seu descumprimento). FASE DA DISCUSSÃO: 2ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria simples."

O SR. PRESIDENTE (Celso Jatene - PR) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 10/2017. 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 - 10/2017 .

07/05/2018 (a)

Papel para informação, rubricado como folha nº 90

Marcia Gazoti
51.539

À SGP - 23

Sr. Supervisor,

O presente projeto de lei foi **APROVADO EM SEGUNDA DISCUSSÃO E VOTAÇÃO NA FORMA DO TEXTO ORIGINAL** 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