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

| | | | |
|---|---|---|---|
| PROJETO DE LEI | 01 - 0754 / 2005 | DE | 2005 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| MATÉRIA LEGISLATIVA: | PL 01 - 0754 / 2005 | DE | 22/11/2005 |

PROMOVENTE: VEREADOR JORGE BORGES

EMENTA: DISPÕE SOBRE A CONSTRUÇÃO DE HELIPONTOS EM HOSPITAIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Há audiência pública realizada.

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
5/11/2010 16:44:56
00000020853-13

ARQUIVADO EM 23 / 01 / 2009

CHEFE DE SEÇÃO
VIVIANE FERREIRA PÓ
Supervisora
SGP-33

70213

Folha nº 01 do proc.
nº 0754 de 2005
MARIA APARECIDA M. G. NICKER
Agente de Apoio Legislativo
RF 11.110

# Câmara Municipal de São Paulo

**Vereador Jorge Borges**

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE 22 NOV 2005
PRESIDENTE

PROJETO DE LEI 01 - PL 01- 0754/2005 /2005

Dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Os estabelecimentos hospitalares do Município de São Paulo ficam obrigados a ter helipontos destinados ao pouso e decolagem de helicópteros.

Art. 2º - A construção de helipontos deverá estar prevista nos novos projetos de construção de estabelecimentos hospitalares, sob pena de sua rejeição pelo órgão administrativo competente e não expedição do alvará de construção.

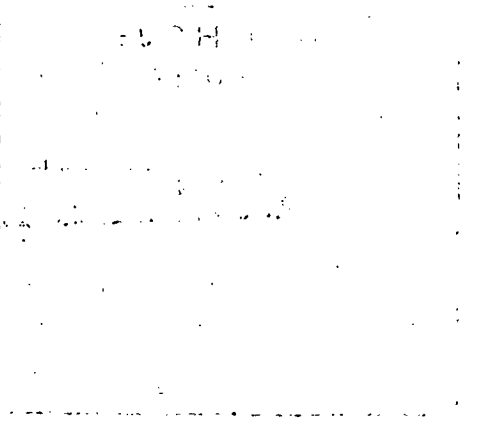
Parágrafo único: A concessão de novos alvarás de funcionamento de estabelecimentos hospitalares fica condicionada à constatação da construção de heliponto.

Art. 3º - Os hospitais em funcionamento na data da entrada em vigor presente Lei e que não tenham heliponto, terão o prazo de 180 (cento e oitenta dias) contatos da publicação, para se adaptarem às suas disposições.

Art. 4º - A desobediência às disposições da presente lei acarretará ao estabelecimento infrator a imposição de penalidade na valor de R$8.000,00 (oito mil reais) duplicada em hipótese de reincidência.

CMSP - ATM -22-Nov-2005-15:20-010709

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
22 NOV 2005
SGP.42



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 02 a 03 e folha de informação sob nº
04 06/12/05 a( )
MARIA APARECIDA M. G. NICKER
Agente de Apoio Legislativo

Folha nº 02 do proc.
nº 0754 de 2005
MARIA APARECIDA M. S. NICKER
Agente de Apoio Legislativo
RF 11.110

# Câmara Municipal de São Paulo

***Vereador Jorge Borges***

§ 1º Considera-se reincidência, para os fins do caput deste artigo à constatação de que a infração persiste após o transcurso de 180 (cento e oitenta dias), contados da lavratura do último auto de infração e imposição de multa pelo órgão competente do Executivo municipal.

§ 2º A multa que trata o caput deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE acumulada no exercícios anterior, sendo que no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 5º - O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 6º - As despesas decorrentes da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementares, se necessários.

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

Sala das Sessões,

**JORGE BORGES**
Vereador

Folha nº 03 do proc.
nº 0754 de 20 05
MARIA APARECIDA M. G. NICKER
Agente de Apoio Legislativo
RF 11.110

# Câmara Municipal de São Paulo

***Vereador Jorge Borges***

## JUSTIFICATIVA

A proposta ora encaminhada à deliberação do E. Plenário tem por objetivo dotar os hospitais existentes do Município de helipontos, uma vez que o uso de helicópteros para transporte de doentes em estado grave e que necessitam de atendimento de emergência é cada vez mais freqüente e poderia ser ampliado caso todos os hospitais possuíssem a infra-estrutura necessária para o pouso e decolagem de helicópteros.

Cabe salientar que em uma cidade onde o trânsito se apresenta comumente congestionado, a utilização de um meio de transporte mais rápido no percurso até o estabelecimento hospitalar (no caso o helicóptero), pode significar a diferença entre a vida e a morte de pessoas que precisam de pronto atendimento sob a pena de virem a falecer.

Assim, pretende a presente propositura dotar as instalações hospitalares do Município de condições para receberem pacientes transportados por helicópteros. Busca-se, deste modo, assegurar que os doentes esta em estado grave tenham atendimento hospitalar mais célere e desta forma até o local de socorro, simplesmente porque o estabelecimento hospitalar, destinado a receber o paciente, não dispunha da infra-estrutura necessária para o recebimento de helicópteros.

Deste modo, aguardamos o apoio dos Nobres Pares no sentido de aprovar a propositura em consideração.

# Câmara Municipal de São Paulo

## SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo n.º 01-0754 de 2005 06 / 12 / 05 (a)

MARIA APARECIDA M. G. NICKER
Agente de Apoio Legislativo
RF 11.110

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

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

À Comissão de Constituição e Justiça.

16/12/05

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 16/12/05 às 15:00
RF 105086

MARIO SÉRGIO HORTA
Secretário

RECEBIDO NA ACJ-3
SUPERVISÃO DE ASSESSORIA TÉCNICO-JURÍDICA DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 19/12/05 ÀS 17:30 HS
POR

S/ em 31/01/06 - 14:05 hs

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Para relatar.
Sala da Comissão de Constituição e Justiça.
Em: 13/03/2006
Presidente
Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora
Tião Farias
deferido na reunião ordinária de 19/04/06
Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R. I.

25/04/06 - 17:00

Segue 01 juntada 5 nesta data
Documento 5 e papel de informação
Rubricado 5 sob folha 5 nº 05007
Em 16/05/06.
EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF 10.835
Secretário

Folha nº 05 do
Processo nº 754/05
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10.825

# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 0425/2006

PARECER Nº _____ DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 754/05.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Jorge Borges, que dispõe sobre a obrigatoriedade de construção de helipontos nos estabelecimentos hospitalares do Município de São Paulo.

A matéria insere-se no âmbito do poder de polícia administrativa do Município.

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

O projeto cuida, ainda, de matéria atinente ao Código de Obras e Edificações.

Segundo Hely Lopes Meirelles a polícia das construções efetiva-se "pelo controle técnico-funcional da edificação particular, tendo em vista as exigências de segurança, higiene e funcionalidade da obra segundo a sua destinação...O regulamento das construções urbanas, ou seja, o Código de Obras e normas complementares, deverá estabelecer minuciosamente os requisitos de cada modalidade de construção (residencial, comercial, industrial etc.), objetivando a segurança, a higiene, a funcionalidade e a estética da obra, em harmonia com a planificação e o zoneamento da cidade. Dentre as exigências edilícias, são perfeitamente cabíveis as que se relacionam com a solidez da construção, altura, recuos, cubagem, aeração, insolação, coeficientes de ocupação, estética das fachadas e demais requisitos que não contrariem as disposições da lei civil concernentes ao direito de construir" (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., pág. 352).

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



17 - RELCOM
17- 0169/2006

Folha nº 06 do
Processo nº 754/05
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10835



da LOM, dependendo sua aprovação do voto da maioria absoluta dos membros da Câmara (art. 40, parágrafo 3º, II, LOM).

O projeto está amparado nos arts. 13, I e XX e 160, VII, ambos da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos

PELA LEGALIDADE.

Todavia, a fim de adaptar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa, tendo em vista que nem todos os hospitais em funcionamento tem condições de se adaptarem aos dispositivos da lei, sugerimos o substitutivo a seguir:

SUBSTITUTIVO Nº AO PROJETO DE LEI Nº 754/05

Dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os estabelecimentos hospitalares do Município de São Paulo ficam obrigados a ter helipontos destinados ao pouso e decolagem de helicópteros.

Art. 2º A construção de helipontos deverá estar prevista nos novos projetos de construção de estabelecimentos hospitalares, sob pena de sua rejeição pelo órgão administrativo competente e não expedição do alvará de construção.

Parágrafo único. A concessão de novos alvarás de funcionamento de estabelecimentos hospitalares fica condicionada à constatação da construção de heliponto.

Art. 3º Os hospitais em funcionamento na data da entrada em vigor da presente Lei e que não tenham heliponto, terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados de sua publicação, para se adaptarem às suas disposições, salvo as construções nas quais haja impossibilidade técnica de tal adaptação, comprovada por laudo técnico expedido por engenheiro civil inscrito no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CREA, apresentado ao órgão competente do Executivo.

Folha nº 07 do
Processo nº 754/05
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10.855

# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Art. 4º A desobediência às disposições da presente lei acarretará ao estabelecimento infrator a imposição de penalidade no valor de R$ 8.000,00 (oito mil reais), duplicada em hipótese de reincidência.

§ 1º Considera-se reincidência, para os fins do "caput" deste artigo a constatação de que a infração persiste após o transcurso de 180 (cento e oitenta) dias contados da lavratura do último auto de infração e imposição de multa pelo órgão competente do Executivo municipal.

§ 2º A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE acumulada no exercício anterior, sendo que no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 5º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 6º As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, em 10/5/06

pl0754-05

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 13 / 5 / 06
página 138 coluna 1
Conferido:

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
RF 11.120
Secretário

À Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 16 / 5 / 06

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
RF 11.120
Secretário

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em 17-5-06 às 13 h
SOLANGE RAIMUNDA DOS SANTOS
R.F. 10501
Secretária

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Domingo Paiva
Para ...
Sala da Comissão ...
Em: 13/06/06
Presidente
Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º, artigo 53 do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue(m) apensado(a) nesta data documento(s) rubricado(s) sob nº 08000399 e folha de informação nº _____ em 11/12/04

Inamar Alves de Sousa Júnior
Secretário de comissões
Reg. 101.204

Folha nº 09 do
Processo 754/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

# COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DALTON SILVANO
TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 07 de novembro de 2007

OBSERVAÇÕES:
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

Recebido na Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em 08/11/07 às 15:08 h

9366

Folha nº 09 do
Processo 754/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Bom dia a todos.

Vamos dar início à 20.ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, convocada para o dia de hoje, 07/11/2007, às 10h, no Auditório Prestes Maia, para tratar do tema "Helipontos e Heliportos". São os PL 323/03 - terceira audiência pública; PL 519/03 - segunda audiência pública; PL 754/05 e 41/07 - primeira audiência pública.

Queria informar aos senhores presentes aqui que esses projetos de lei - em particular, o que já está na terceira audiência pública – se devem a um pedido e sua deliberação dos Vereadores desta Comissão, para que se dê continuidade aos debates sobre matérias de extrema importância para a cidade de São Paulo.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente compõe-se com os seguintes Vereadores: Dalton Silvano - na Presidência; Domingos Dissei - Vice-Presidente; Arselino Tatto, Aurélio Nomura, Chico Macena, Juscelino Gadelha e Toninho Paiva.

Esta Presidência quer dizer que, em primeiro lugar, vamos ter uma exposição da nossa Assessoria técnica; posteriormente, projeto por projeto, vamos abrir a palavra para os presentes.

Já registro a presença do Sr. José Moacir Ribeiro, representando a ANAC; presente aqui também o Comandante Sérgio Lacerda Júnior, representando a Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero; e também, representando o 4º Comar, o Capitão-Engenheiro Alex de Magalhães Nogueira e o Capitão-Engenheiro Willians Massayuki Ogata.

No momento oportuno, a palavra estará aberta, e os senhores poderão se manifestar.

Presente também Márcia Vailoretti, representando o Movimento Defenda São Paulo; Cristina Rodrigues, representando o Vereador Wadih Mutran; e o Sr. Ronaldo Tonobom, representando o Vereador Chico Macena.

Então, estão abertos aos trabalhos.

Com a palavra a Assessoria Técnica da Mesa, para sua exposição de praxe.

**A SRA. VILMA -** Bom dia. Sou Vilma, Assessora da Comissão de Política Urbana.

Apenas para podemos tratar desse debate de uma maneira uniformizada, com relação aos conceitos.

Então, a Assessoria foi buscar algumas definições do que seriam heliporto e heliponto, e encontrou, numa minuta de projeto de lei do Executivo - que foi publicada recentemente na Internet -, as seguintes definições: heliponto – aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros; área homologada ou registrada, ao nível do solo ou elevada, utilizada para pouso e decolagem de helicópteros; heliportos: são helipontos dotados de instalações e facilidades para o apoio de helicópteros e embarque e desembarque de pessoas, tais como pátios de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento, equipamentos e manutenção etc. Essas definições foram retiradas de uma minuta de projeto do Executivo, que está sendo trabalhado do pelo Executivo.

E, por meio da ANAC, pela Portaria 1.141/GM5, de 08 de setembro de 1987, encontramos a seguinte definição: heliponto - aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros. Heliporto: heliponto público dotado de instalações e facilidades para o apoio de operações de helicópteros, embarque e desembarque de pessoas e cargas.

Com relação à legislação municipal, que é o ponto no qual há competência do Município para trabalhar com essa matéria, a Lei 13.430, de 13/09/2002 - Plano Diretor Estratégico de São Paulo - estabelece, no artigo 119º, que o Poder Público encaminhará para apreciação e deliberação da Câmara Municipal, no prazo máximo de um ano, projeto de lei disciplinando a instalação, operação, reforma e ampliação de aeródromos e helipontos no território do Município, determinando os horários de funcionamento, tendo em vista as condições aceitáveis de bem-estar da população e atividades presentes no entorno do aeródromo, horários de funcionamento a que se refere o inciso I desse artigo aplicar-se-ão não só aos pousos e decolagens, como também a testes de motores e quaisquer outras atividades,

exceto aquelas estritamente relacionadas às operações de emergência ou à segurança que não se possam valer de outro local que esteja em horário de funcionamento. O inciso III diz que os limites de intensidade, duração e freqüência de ocorrência de geração de ruído e vibração a serem permitidos durante esse horário de funcionamento serão também objeto dessa proposta. E as penalidades aplicáveis, no caso de não-cumprimento do disposto no ato do Poder Executivo de que trata o *caput* deste artigo, a serem arcadas em favor do Município, pela autoridade responsável pelo aeródromo.

O artigo 120 fala ainda que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos ficarão condicionadas à apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - o EIA-RIMA.

A Lei 13.430/02 - PDE -, no artigo 84º, estabelece, como uma das ações estratégicas da Política De Circulação Viária de Transporte, criar Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária, no âmbito do Município.

A Lei 13.885, de 25/08/2004, que é complementar ao PDE, e que trata dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, trata também desse assunto, no artigo 157º, no artigo 158º, que, em resumo, expõe a seguinte: que helipontos e heliportos estão enquadrados na categoria MR3 e devem atender aos parâmetros de incomodidade e condições de instalação das atividades classificadas como de uso não-residencial NR2, constantes dos quadros 2C, (ininteligível) e ZCLT e QZ VM e ZMP, bacias coletoras, 2F das ZMP e estruturais NP, 2G para ZM, Zona Mista é perda das (ininteligível) estruturais N1 e N2, e 2H e ZPE, da lei (ininteligível) para poder se instalar na zona de uso correspondente. (Trecho com som baixo e incompreensível)

O artigo 264, diz que o Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal projeto de lei regulamentando os procedimentos de análise e investigação de impacto ambiental e de vizinhança, relacionado à instalação e funcionamento de helipontos e heliportos.

O Decreto 47.824/06 (?), que dispõe sobre as competências da Comissão de

Folha nº 12 do
Processo 45405
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

Análise Integrados de projetos e edificações e de parcelamento do solo Caiep(?), estabelece que os expedientes protocolares na vigência da Lei 13.885/04, deverão ser objeto de análise e parecer do (ininteligível), desde que tratem de projetos para construção ou reforma de edificações, equipamentos ou instalações para subsidiar o parecer da CPL(?), a respeito das características para a implantação de empreendimentos destinados a abrigar atividades classificadas como RMR(?)

Como observações gerais, a assessoria da Comissão destacou que a Secretaria Municipal de Planejamento, Sempla, pela Portaria 19/2006, constituiu um grupo de trabalho intersecretarial visando estabelecer normas relativas à implantação, construção e reforma, com ou sem ampliação de área construída, para instalação e funcionamento de aeródromo, heliportos, helipontos e similares no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 19 e 120, da Lei 13.430 de 6 de setembro de 2002 e nos artigos 157 e 158 da Lei 13.885, de 84.

As Portarias 3306 e 4806 prorrogam o prazo para a conclusão desses trabalhos. Em 2/2/07 a Sempla deu publicidade em seu *site* prorrogando por mais 30 dias a consulta pública sobre a minuta de projeto de lei elaborada pelo referido grupo de trabalho.

Ainda temos duas outras observações a fazer. Uma é que o prazo de um ano fixado no Plano Diretor Estratégico à época de sua aprovação disciplinando a instalação, operação e reforma e ampliação de aeródromos e heliportos no Município de São Paulo já foi superado, sendo que aquela data não foi encaminhada a esta Casa como proposta de lei de autoria do Executivo que se refira ao tema que está sendo debatido aqui hoje. O tema em debate tem relevante significado para os munícipes, pois engloba aspectos relacionados à qualidade de vida no meio ambiente e à segurança no exercício de atividades na aviação, no âmbito do Município, que podem ser observados no quadro que trouxemos.

Fizemos um levantamento, só para demonstrarmos a relevância do tema, que foi retirado da ANAC, e demonstra no gráfico o total de acidentes ocorridos com helicóptero, demonstrando que em 2007 – o quadro se refere a ocorrências até julho de 2007 -, 10% do

número de acidentes ocorridos na aviação, no Brasil, ocorreram com helicópteros. As estatísticas a seguir mostram pelos dados mostrados o número de helicópteros registrados no País e, a seguir, temos o número de helicópteros registrados por Estado. Verificamos que São Paulo tem 470, Rio de Janeiro 198, e assim por diante e que o número de helicópteros registrados por Estado não quer dizer necessariamente que ele voe naquela localidade, já que muitas aeronaves num Estado e trabalham em outro Estado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Apenas para registro, nesta Comissão, desde o começo do ano, tomamos uma decisão de "limpar a nossa pauta" e acho até incompreensível porque projetos de lei estavam parados por falta de audiência pública desde os anos de 2001, 2002. Por acaso, este projeto é de 2003. Então, nosso objetivo é realizar todas as audiências públicas necessárias e dar condições de os projetos sofrerem a tramitação necessária. O que não podemos é deixar projetos engavetamos, em qualquer que seja a Comissão.

Peço para começarmos o debate do PL323/03. Que a Assessoria se manifeste.

**A SRA. SECRETÁRIA DA COMISSÃO** - O PL 323/03, de autoria do Vereador Wadih Mutran, foi relatado pelo Vereador Aurélio Nomura e o tema abordado se enquadra em uso e ocupação do solo. Dispõe sobre a produção de normas que disciplina a construção de helipontos no Município de São Paulo e dá outras providências. O projeto tem como justificativa o fato de que a Cidade possui o segundo maior tráfego aéreo – segundo o que o autor afirma – e estão no ar, a cada momento, 20 a 30 helicópteros a cada dia. Apesar de todo esse tráfego, somente 23 helipontos têm seu funcionamento autorizado pela Prefeitura, sendo que todos os outros só são reconhecidos pelo Departamento de Aeronáutica Civil, DAC – e atualizando a informação, ANAC. Sendo assim, a propositura visa oferecer melhor qualidade de vida aos nossos munícipes. As características do projeto de lei. Pretende que os alvarás que autorizem o funcionamento de helipontos no Município de São Paulo só sejam emitidos pelo Poder Público mediante laudo efetuado por técnicos municipais que constatem que as operações de

pouso e decolagem não causem perturbação à tranqüilidade de moradores ou de hospitais. Que os laudos efetuados por técnicos municipais serão somente fornecidos após o laudo do DAC, hoje ANAC. Os edifícios que já possuem heliponto deverão adequar-se às suas exposições com a juntada do referido laudo no alvará de funcionamento no prazo de 180 dias, a contar da publicação da lei. O não cumprimento dos dispositivos elencados implicará em multa de 3,8 mil reais, duplicada na reincidência com o pedido de cancelamento da autorização do DAC.

Em resumo, a proposta de lei condiciona a emissão de alvará de funcionamento de helipontos à observância de parâmetros que garantam a manutenção da tranqüilidade dos moradores do entorno e de pacientes internados em hospitais e casas de saúde com as operações de pouso e decolagem de helicópteros.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Pergunto se a representante do Vereador Wadih Mutran quer fazer uso da palavra. (Pausa) Não quer. Com a palavra a Márcia Vairolet(?), representando o movimento Defenda São Paulo. A informação que tenho é que a senhora quer falar de todos os projetos de lei. (Manifestação fora do microfone)

**A SRA. MARCIA VAIROLET** – A nossa vinda aqui hoje é porque nós participamos com bastante assiduidade da comissão que foi feita por esta Casa, coordenada pelo Vereador Farhat, sobre aeroportos, particularmente Congonhas, helipontos e helicópteros. Ocorreram duas reuniões específicas sobre o assunto. Esses projetos que estão aqui – vou me adiantar e dizer para o que viemos porque vamos falar dos três projetos – nós estamos aguardando ainda o relatório desta Comissão, porque esta já resultou em algumas medidas, inclusive da própria ANAC, com relação à competência de decisões de algumas coisas que foram colocadas até nesse primeiro projeto, ou seja, a ANAC já passou à Prefeitura de São Paulo a competência de regular o uso e ocupação do solo com referência à implantação e construção desses helipontos. Durante os debates que tivemos na Comissão – não tivemos nenhum Vereador presente na reunião para apresentar suas propostas, para comentar aquilo que vimos

debatendo. Então, do ponto de vista das entidades da sociedade civil fica prejudicada porque Sempla tem uma consulta pública, da qual já terminou o prazo, e estamos ainda mantendo contatos e aguardando o parecer da Comissão, o relatório, para que possamos dar continuidade àqueles temas que suscitaram dúvidas quanto ao projeto. O projeto do Executivo, acredito eu, prevalecerá, até porque existem inúmeros pontos nos projetos dos Vereadores que já estão contemplados ou em fase de debate pela sociedade. Então, a nossa proposta é que esses três projetos sejam suspensos até que o Executivo encaminhe a esta Casa a sua proposta de legislação sobre o assunto e possamos debater com os demais atores envolvidos, até tem aqui sentado o pessoal da SMeta(?), o pessoal das companhias aéreas, dos jatos executivos, dos helicópteros e os próprios representantes da ANAC que já se propuseram a contribuir para que esses projetos tenham uma tramitação melhor. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) -** Apenas para esclarecer, vou repetir o que acabei de falar anteriormente, que esta Comissão está cumprindo as normas regimentais. Eu até entendo que é inexplicável um projeto de 2003 não ter seguido os trâmites normais. O que deve ocorrer é que saindo desta Comissão o projeto deve passar por mais uma Comissão e o Colégio de Líderes, em função de todos esses fatos novos – porque de 2003 para cá muitas coisas aconteceram, até o Poder Executivo deverá contemplar todas as propostas de Vereadores. Mas temos de cumprir, nós, na presidência desta Comissão, não vamos deixar o projeto "adormecido", na medida que é uma proposta de um Vereador. Então, estamos cumprindo o Regimento Interno e estamos fazendo um debate – e foi uma decisão desta Comissão – e dar seqüência para que possa ser discutido em outras Comissões, chegando ao Colégio de Líderes. Certamente, o autor e o relator saberão dar o melhor encaminhamento.

Não havendo mais oradores inscritos, não há mais nenhuma inscrição para falar sobre e dá seqüência, para que ele possa ser debatido em outras comissões, chegando ao Colégio de Líderes. Obviamente, o relator e o próprio autor saberão dar o melhor encaminhamento ao projeto.

Em não havendo mais nenhum inscrito para falar sobre o projeto de lei, declaro encerrada a terceira audiência pública ao PL 323/03.

A nossa assessoria já pode passar para a próxima comissão, porque já está esgotada, regimentalmente, a questão de audiências públicas.

Passemos ao PL 519/03, de autoria dos nobres Vereadores Paulo Frange e Toninho Paiva.

Tem a palavra a Sra. Norma, da assessoria técnica da Comissão de Política Urbana.

**A SRA. NORMA** – O projeto institui normas sobre instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos públicos, privados e civis, no âmbito do município de São Paulo, e dá outras providências.

Vou ler a justificativa dos autores ao PL 519/03 e suas características principais.

- É lido o seguinte: (Justificativa dos autores ao PL 519/03 e suas características principais)

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Está presente também o Sr. Flávio José Pires, representando a ABAG, Associação Brasileira de Aviação Geral.

Indago à Sra. Renata Carvalho Neves, representante do nobre Vereador Toninho Paiva, se quer fazer uso da palavra. (Pausa)

Em não havendo mais nenhum orador inscrito, declarada encerrada a segunda audiência pública ao PL 519/03.

Passemos ao item seguinte, PL 754/05, de autoria do nobre Vereador Jorge Borges, em primeira audiência pública.

Tem a palavra a Sra. Mônica Santana, que está representando o Vereador.

**A SRA. MÔNICA SANTANA** – O PL 754/05 tem como relator o nobre Vereador Toninho Paiva. O tema do projeto insere-se no Código de Obras. Ele dispõe sobre a construção de helipontos, em hospitais, e dá outras providências.

Vou ler as justificativas do autor ao PL 754/05 e suas características principais.

- É lido o seguinte: (Justificativas do autor ao PL 754/05 e suas características principais)

Folha nº 18 do
Processo 754/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Indago à Sra. Mônica Santana, representante do nobre Vereador Jorge Borges, se quer fazer uso da palavra. (Pausa)

Não havendo mais nenhum orador inscrito, declaro encerrada a audiência pública ao PL 754/05.

Passemos ao item seguinte, PL 41/07, de autoria do nobre Vereador Chico Macena.

Tem a palavra a assessoria técnica.

**(NÃO IDENTIFICADO)** – Este projeto estabelece diretrizes e normas de uso e ocupação do solo e funcionamento de estabelecimentos referentes à instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal, de acordo com a lei 13.430, de 13 de setembro de 2002, e dá outras providências.

Vou ler as justificativas do autor ao PL 41/07 e suas características principais.

- É lido o seguinte: (Justificativas do autor ao PL 41/07 e suas características principais)

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Tem a palavra o nobre Vereador Chico Macena, autor do projeto.

**O SR. CHICO MACENA** – Bom dia a todos. É importante que todas as propostas que estão tramitando nesta Casa sejam analisadas sob o ponto de vista de seu conteúdo e seu mérito. Digo isso porque está, na pauta do dia, a discussão sobre heliportos, helipontos, aeródromos e aeroportos, que estão encravados na cidade de São Paulo.

Recentemente, houve mais um acidente aéreo na saída do Campo de Marte. Infelizmente, ocorreu mais um trágico acidente.

Quanto à questão de heliportos e helipontos, na cidade, há uma série de problemas que precisam ser, definitivamente, atacados na cidade.

Como a representante do Defenda São Paulo aqui informou, houve duas reuniões na Comissão Parlamentar de Estudos, que discutiu a questão do Aeroporto de Congonhas, para tratar especificamente desse assunto.

Naquela ocasião, tivemos informações de que existem mais de cem heliportos e heliponto irregulares na cidade de São Paulo. Em tese, eles não teriam licença de funcionamento da Prefeitura, e estariam também em desacordo com as normas da ANAC.

A ANAC soltou uma portaria, uma mensagem, em setembro de 2007, dizendo claramente as atribuições que dizem respeito ao zoneamento e à aprovação da obra física, cumprimento do Código de Obras e também atribuições para alguns parâmetros de incomodidade, inclusive ruídos, de responsabilidade do município.

Naquela ocasião, a ANAC também informou, como procedimento, haveria um contato direto. Ela inclusive propôs a formação de uma comissão com a municipalidade, para que, mediante documentos, informações oficiais da Prefeitura e equipamentos que estariam de forma irregular, sem licença de funcionamento, sem habite-se ou que afrontam algum tipo de incomodidade, mediante esse documento, a ANAC promoveria restrições ou a própria interdição desses equipamentos. Esse é o texto expresso da portaria da ANAC.

Qual é o grande problema aí? Que é necessário também, por parte da municipalidade, maior regulamentação de como esses equipamentos podem e devem ser instalados no município de São Paulo.

O objeto desse projeto é, justamente, a partir das definições do Código de Obras e do Plano Diretor do município de São Paulo, a partir de definições da lei de zoneamento, estabelecendo parâmetros claros, para instalação de heliportos e helipontos na cidade de São Paulo.

Sabemos que o Executivo Municipal tem colocado sua proposta. Isso também foi objeto de debate, na comissão, um projeto de lei que foi enviado, em caráter de urgência, naquela ocasião, mas, até hoje, não foi confirmado o caráter de urgência do projeto de lei. Aí seriam estabelecidas regras também para o funcionamento e circulação desses equipamentos na cidade de São Paulo.

Quando analisamos o projeto de lei enviado pelo Executivo, o seu foco maior era restrição de horários. Havia a proposta de restrição de horários para vôos na cidade de São Paulo. Qual é minha opinião a respeito dos vários projetos que aqui estão sendo tramitados e a relação que existe com o projeto do Executivo? Primeiro, ao se discutir, em audiências públicas, inclusive nesta, o mérito das propostas que aqui estão sendo apresentadas, já estamos adiantando possíveis sugestões, caso se confirme o envio desse projeto à Câmara Municipal, inclusive aumentando a abrangência do projeto.

Podemos regulamentar também a aprovação desses equipamentos na cidade. Podemos aperfeiçoar o projeto, no que diz respeito ao estabelecimento de horários e restrições de horários ao funcionamento desses equipamentos. Podemos inclusive aprofundar itens que o Plano Diretor deixou para uma lei regulamentar. Não conseguimos regulamentar os parâmetros de incomodidade para o funcionamento desses equipamentos.

Acho que os parâmetros de incomodidade hoje da Aeronáutica, que são referências que a ANAC utiliza, não são insuficientes, devido à complexidade da cidade de São Paulo. Em

Folha nº 21 do
Processo 554/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

um mesmo estudo feito pela Aeronáutica, levam-se em conta, para estabelecer parâmetros de incomodidade, apenas equipamentos por eles chamados de críticos, como hospitais e escolas.

Portanto, residências próximas a esses equipamentos e outros tipos de uso, próximos a esses equipamentos, não são referências de estudo da Aeronáutica para parâmetros de incomodidade. Acham que ruídos apenas atrapalham quem estuda e hospitais. Temos de rever essas questões na questão de parâmetros de incomodidade.

Todas linhas de curvas de ruído têm, como referência, pelos menos em estudos que foram apresentados na comissão, apenas equipamentos críticos. Podemos rever essa situação. Podemos também rever coisas que já foram discutidas e estão, no relatório, sendo avaliados por todos os Vereadores da Comissão. Aliás, a proposta de relatório já se encontra com todos os Srs. Vereadores da Comissão.

Podemos aproveitar esse projeto de lei para definitivamente instituirmos a autoridade aeroportuária municipal, assunto que já estava previsto no Plano Diretor do município de São Paulo, que requer regulamentação.

Questões inclusive da proposta que eu formulei e que demais Vereadores aqui também formularam podem ser muito bem aproveitadas e discutidas. Podemos criar, a partir dessas propostas, quem sabe, um substitutivo da Comissão de Política Urbana, dos Srs. Vereadores, aperfeiçoando a proposta que o Executivo enviou a esta Casa. Tal proposta é insuficiente para lidar com esse problema.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Tem a palavra o nobre Vereador Aurélio Nomura.

**O SR. AURÉLIO NOMURA** – Concordo com o nobre Vereador Chico Macena. Esse é um assunto extremamente sério. É imperioso haver um esforço das autoridades aeronáuticas, da sociedade civil e da Câmara Municipal. Não podemos chegar do jeito que chegaram os aeroportos, e depois portarias serem baixadas pelo Ministério da Aeronáutica, pelo DAC e pela ANAC, determinando rebaixamento de gabaritos.

Folha nº 22 do
Processo 7341/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

Posso citar um exemplo típico. Saíram notícias publicadas em jornais e algumas portarias, falando sobre a insegurança em construções na cidade de São Paulo. Um exemplo que cito é do Banco do Estado de São Paulo e do Banco do Brasil, no centro da cidade, que estão há anos construídos. Eles teriam de rebaixar o seu gabarito.

Pegamos, como exemplo, o Tribunal Regional do Trabalho, situado na Avenida Consolação. Quanto a ele, também estão falando em rebaixamento de gabarito.

Estamos em frente ao Aeroporto de Congonhas. O Sindicato dos Aeronautas também falam em rebaixamento de gabarito.

Moro na Vila Miruna. Lá há quatro prédios. Três deles estavam com a posição de rebaixamento de gabarito. O que não pode acontecer é esse jogo da Aeronáutica, em dizer que nós determinamos a posição, e todos têm de cumprir.

Oras! Ninguém conhece esse tipo de posição. Precisamos participar e construir juntos. É imperiosa essa união e integração, para que possamos também ouvir cidadãos que moram na cidade.

É importante que Brasília deixe de decidir em gabinetes refrigerados, e passe a ouvir a população. Isso é de fundamental importância!

A Prefeitura Municipal de São Paulo, durante muito tempo, não buscou entrosamento e parceria com a União. São órgãos, entes independentes, mas há necessidade de haver união para haver tomada de decisões.

Na audiência pública que houve, na Comissão de Estudos sobre o Aeroporto, abrangemos a discussão sobre helicópteros. Há uma consulta pública, e a Prefeitura entende ser emergencial uma questão que está, desde fevereiro, em consulta pública. Já estamos no final do ano.

O Governo já protocolou o Plano Diretor Estratégico. Onde está a comunhão dessa discussão? Não sei se está havendo acordo, união e integração entre autoridades federais e municipais.

O eco da população é a Câmara Municipal. Não estamos ouvindo e nem sabendo de absolutamente nada. É importante avançarmos. Esses quatro projetos de lei mostram exatamente a preocupação da população em relação a esse grave problema, o barulho, como bem disse o Sr. Chico Whitaker. Alguns que moram ou têm amigos que residem perto de helipontos sabem a tragédia que é de manhã e à noite. Pessoas não conseguem dormir. Sequer conseguem conversar dentro de suas casas.

É importante que possamos discutir essa questão. Há um planejamento da nossa cidade. Ele tem de ser acatado por autoridades federais, sob pena de continuarmos nesse desordenamento urbano, a nossa cidade.

Aproveitando a presença das autoridades da Aeronáutico, faço um apelo, para que possamos, efetivamente, trabalhar, e quem sabe, até colocarmos, no plano Diretor Estratégico, que está, na nossa Casa, um capítulo, já dando uma linha, iniciando a discussão da integração entre esses dois entes. Só assim, poderemos disciplinar o tráfego aéreo sobre a nossa cidade.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Há algum representante do IV Comar, da Aeronáutica e da Associação Brasileira de Pilotos que gostaria de fazer uso da palavra? (Pausa)

**O SR. OEL TADEU DE CARVALHO** – Sou diretor de segurança de Vôo da Abrap, Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros de São Paulo. A Apesp(?) transformou-se em Abrap agora.

Estamos acompanhando e participando de reuniões. Já participamos de reuniões com o pessoal do Movimento Defenda São Paulo. Em nossos encontros, já saíram algumas determinações.

Estamos tentando cooperar o máximo.

Parabenizo os projetos, porque eles contribuem para que possamos conviver, de forma harmônica, com a sociedade. Essa é a nossa intenção.

Elogio a iniciativa dos Srs. Vereadores e o trabalho desta Comissão. Agradeço o Sr. Presidente, nobre Vereador Dalton Silvano, e os nobres Vereadores Chico Macena e Aurélio Nomura.

Tanto a ABAG quanto a Abrap lamentam profundamente esses acidentes que vêm ocorrendo. Em trinta anos de aviação, nunca vi, em minha vida, três acidentes de helicópteros ocorrem em duas horas. Isso é um absurdo! Já constatamos inclusive – não posso dizer oficialmente – que há muitas semelhanças nesses acidentes.

Eu, como segurança de vôo, participo inclusive do IHST, que é um time internacional, cujo propósito é reduzir em 80% os acidentes não só aqui no Brasil, mas no mundo inteiro. Nós participamos disso, e podemos, perfeitamente, conviver juntos.

Eu sou de acordo com a filosofia do Movimento Defenda São Paulo de que maioria deve ser privilegiada. Como disse anteriormente, eu também tenho família, convivo com a cidade, com o trânsito, com todos os problemas de São Paulo. Viver em São Paulo é perigoso, independente de avião, helicóptero, é perigoso. No final de semana, tivemos cento e poucas mortes nas estradas.

Não quero fazer uma apologia das estatísticas, evidentemente. As estatísticas mostram que helicópteros estão caindo mais este ano que ano passado, mas, evidentemente, aumentou o número de acidentes na medida em que aumentou a frota.

A maioria anda de ônibus, de trem, de metrô, e nem por isso foi restringido o uso de carro particular. Todos nós temos carro particular. Se fôssemos pensar única e simplesmente na maioria, todos nós íamos deixar o automóvel em casa e passar a andar de trem, de metrô e ônibus. Mas conseguimos fazer um corredor de ônibus, conseguimos o convívio harmônica da população que usa carro com a que usa transporte público.

Essa é a tônica dos senhores, nós concordamos, estamos querendo participar e colaborar, principalmente. Temos um programa chamado fly neibohr (?), utilizado internacional, nos Estados Unidos, em países mais desenvolvidos, no qual técnicas de vôo conseguem

diminuir muito o ruído da cidade.

Não sei se há representantes da Lapa presentes, mas tínhamos uma rota que passava em cima da Lapa. Graças às indicações do Movimento Defenda São Paulo, conseguimos entender que aquilo estava realmente errado, e poderíamos desviar. Fizemos várias reuniões com o pessoal do DECEA, pessoal de rotas aéreas, e conseguimos desviar. O problema é colocar em vigor. Vocês sabem que falar é uma coisa, mas colocar em vigor é muito diferente.

Independente disso, nós, da Associação, fizemos o quê? Eu ia até mandar um email para explicar para o Movimento Defenda São Paulo, mas vou falar em público. Fizemos um pacto entre os pilotos de helicópteros, já antecipando a nova rota, para que não passassem em cima da área da Lapa. A repórter me ligou e observou que já havia diminuído em muito o movimento na Lapa. Só com um fórum que trabalhamos, e a comunicação com todos os pilotos, conseguimos, rapidamente, desviar o tráfego da Lapa para um outro local.

Assim, esperamos colaborar, independentemente da aprovação ou não da lei. Enquanto ela não é aprovada, já adiantamos, para já colaborar. É essa a idéia, sentar, conversar, negociar, para que fique bom para todos nós.

Agora, não podemos deixar que a aviação de helicóptero seja inviabilizada. Por exemplo, se diminuirmos muito o número de helipontos, os pousos irão se concentrar em outros locais. Então, aquele local que eventualmente fazia um pouso de helicóptero passará a ter um movimento muito maior. O pessoal que mora no local criará uma outra comissão, tipo "Movimento Defenda São Paulo II", que irá restringir aquela área. Então, temos de fazer normas, mas ter a idéia de que quanto maior o número de helipontos existentes, menor a densidade de pousos.

De qualquer maneira, estamos à disposição. Agradeço pelo tempo de vocês. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** - Pergunto se mais alguém quer fazer uso

Folha nº 26 do
Processo 714/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

da palavra.

**O SR. JOSÉ MOACYR RIBEIRO -** Bom dia a todos. Sou oficial de engenharia da reserva da Aeronáutica, trabalhando atualmente na ANAC como instrutor técnico. Tenho participado de algumas reuniões na Câmara com o nobre Vereador Farhat, referente a alguns procedimentos de helipontos e aeródromos no município de São Paulo.

Queria só colocar algumas observações. O trabalho que fizemos com o Vereador Farhat evoluiu bastante e na ANAC nós nos prontificamos e estamos abertos aos acertos. Estamos aguardando uma posição da Sempla para fazer reuniões e pequenos acertos a fim de evitar problemas de ingerência de competências.

Temos de trabalhar em conjunto, cada um na sua área, para atender um objetivo comum, a comunidade de São Paulo. Esse é o objetivo primordial.

Quero fazer um breve comentários sobre os comentários aos projetos de lei.

Uma análise antiga do DAC, hoje ANAC, identificou alguns conflitos. Não sei identificar quais são hoje, conflitos sobre competência de área de atuação da União versus Município. Estou levando uma cópia, vou repassar isso ao Jurídico da ANAC, para ver se em tempo ainda pode identificar para que possamos, futuramente, evitar algum conflito. Até aquele equipamento que for notificado, ele pode ter um suporte jurídico para considerar isso inviável. A idéia é que tudo funcione, de acordo, dentro das legislações: Federal, Estadual e Municipal.

Agora um detalhe sobre obstáculo. Não é área da ANAC, é área de competência do comando da Aeronáutica, ainda, pelo que sabemos não deve mudar, vai ficar no âmbito do V Comar e do Decea - Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o controle dos obstáculos externos aos aeroportos externos, aos helipontos. Os helipontos públicos terão de ter sua zona de proteção preservada, assim como os aeródromos. No caso citado pelo senhor, Vereador, referente a alguns obstáculos, Banco do Brasil, Banespa, tal, o que acontece? São obstáculos cadastrados. Eles existem, mas não são obstáculos que interem na zona de aproximação dos aeródromos, pelo menos na minha época era assim que eu interpretava, se consta de uma

carta, estão acima de uma cota que ali deveria estar, por exemplo, dez metros mais baixo tal, mas eles não interferem na segurança e na rota. Mas eles têm de ser inseridos, ser balizados, talvez uma sinalização fleches, sinalização etc...

**O SR. AURÉLIO NOMURA -** Logo depois do acidente, baixou uma portaria de agosto de 2006, onde cita inúmeros obstáculos e dentro, quando ele fala em "obstáculos existentes" ele coloca um parágrafo que diz o seguinte: "A existência dos obstáculos mencionados ainda que tolerados provisoriamente não se justifica a implantação de qualquer outro, mesmo a sua soma, tendo em vista à necessidade de removê-los, conforme estabelece o parágrafo 1º tal..." Na realidade não está claro essa portaria ou ela vai ter de ser removida. A duvida que paira é que fala em remoção.

**(NÃO IDENTIFICADO) -** Eu interpretava como obstáculo simplesmente cadastrado que serve até como sinalizador, balizador, mas ele é um obstáculo, mas não interfere. Isso ai, logicamente, que é alguém do Decea que não está aqui, não sei se algum colega do serviço de engenharia que não é área de trafego aéreo, os colegas que estão ali, da área de registro e homologação de aeródromos e helipontos, mas talvez alguém do tráfego aéreo para expor isso, seria interessante, talvez alguma reunião, um esclarecimento.

O caso de curva de ruindo. A Legislação da aeronáutica, ela visa o seguinte: são três curvas de ruído: curva, curva dois e curva três, vale para Aeródromo, de modo geral. a curva ela é totalmente restritiva. Ou seja, não posso residência, não posso hospitais, não posso escolas. Posso alguma coisa, por exemplo, agrícola desde que não atraia pássaros, posso cemitério, ou seja, esse tipo de atividade é permitido na portaria 141, feita em conjunto pelo antigo DAC e DPV hoje, Decea. Na curva 2 é possível se implantar residência, escolas, desde que tenham tratamentos acústico. Este tratamento acústico quem vai definir é o antigo DAC, hoje ANAC que vai dizer: aqui é possível construir uma edificação desde que tenha uma redução de tantos decibéis. E a curva três que é liberada. Aquela residência ou edificação que tiver na curva três de ruído, ela nem precisa de aprovação no âmbito da ANAC, ela está

Folha nº 28 do
Processo 4541/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

liberada, automaticamente. O que vemos é o seguinte. Acho que ai falta, é um pouco de comunicação às vezes, que citaria até um exemplo, foi curiosidade minha, não posso oficializar mas comecei a pesquisar, após ao acidente da TAM, quantos projetos foram aprovados pela ANAC no entorno da curva 1 de ruído. Os dados que tive, não sei se vou conseguir mais, é que cerca de, nos últimos dez anos, teve uma aprovação por ano, no âmbito da ANAC, ou seja, precisaria ter um controle maior tanto da subprefeitura, e exigir que na curva 1 de ruído tem de ser aprovado pela ANAC. Provavelmente vai vir um expediente, dizendo: olha, pode! Mas o tratamento vai ter de ser tal, que tenha tantas redução de tantos decibéis. Isso está na nossa legislação, e está disponível e que não há conflito quando a Prefeitura do Município de São Paulo é mais restritiva do que isso. ou seja, se a Prefeitura do Município de São Paulo restringir mais ainda, não há problema algum.

**O SR. AURÉLIO NOMURA -** Temos aqui um buraco negro dentro do plano diretor regional, que é a área de Moema. A localização ela pega, mais ou menos na Av.Indianopolis até a Av. Bandeirantes, até aquele Motel que foi interditado. O projeto apresentado pelo Sr. Prefeito, ele não tem limite de gabarito. Você pode construir até 50 andares na região. O que estou falando, é que está faltando essa reunião. Nessa mesma região onde tem aqui indicado na Miruna de quatro prédios existentes, três com necessidades de rebaixamento, estão sendo construídos no entorno mais de 10 prédios.

Então, o que estou querendo dizer, na realidade, é que está faltando entrosamento e parceria, para que possamos avançar.

Nada melhor do que começarmos a dar algum tipo de diretriz, até para resguardarmos a segurança aos moradores, à população, e à aviação. Podemos criar algumas diretrizes, para serem incluídas no Plano Diretor Estratégico. É a base que vai reger o uso e ocupação do solo e o zoneamento da cidade de São Paulo. É aí que podemos iniciar os trabalhos. Depois vamos adicionar mais coisas em leis complementares.

**O SR. CHICO MACENA –** Primeiro, não há conflito de competências.

Já falei, na comissão de estudos, que há uma legislação municipal clara, dizendo que a lei de uso e ocupação de solo, reconhecida pela ANAC, Aeronáutica e pela Infraero, é atribuição municipal.

Então, definir usos permitidos, em cada pedaço do território do município, é atribuição do município. Dois, a aprovação de qualquer equipamento privado... Estou reforçando a palavra privado, porque se excluem dessa legislação alguns equipamentos públicos federais. Qualquer equipamento privado tem de passar por uma aprovação, na Prefeitura, respeitando o Código de Obras e a Lei de Uso e Ocupação do Solo. Inclusive, há certificação da regularidade da primeira aprovação do projeto e depois a expedição do habite-se, para que o equipamento possa funcionar de forma regular.

Terceiro, estabelecidos, no Plano Diretor do Município de São Paulo, que parâmetros de incomodidade que dizem respeito, neste caso, a ruído, odor e outros que afetam diretamente à cidade, são também atribuições do município. Essas definições são claras.

Nos documentos da ANAC, inclusive na portaria que citei, há esse reconhecimento. O Sr. Luís Casumi Miada assina um documento que diz que quando a ANAC é formalmente comunicada por um poder municipal, sobre existência de aeródromo ou heliponto privado, em desacordo com a legislação afeta à legislação municipal a esta área de Governo, as operações poderão ser restringidas ou até mesmo ser cancelado o registro daquele equipamento.

O documento continua dizendo que a proposta de limitação de horário gera um grande debate. Talvez essa seja a única divergência que temos em termos de competências a respeito da ANAC. Ela diz que a competência de estabelecer horários é sua.

Em se tratando de equipamento privado que exija licença da Prefeitura, esta tem competência jurídica inclusive para estabelecer horários, mas, mesmo nessa questão, a ANAC diz que a proposta de limitação de horário de operação de helipontos privados será implementada por ela, após receber da Prefeitura Municipal informações sobre áreas que estão sujeitas a restrições especiais. Aí se excetua o caso de segurança, emergência etc.

Qualquer parâmetro de incomodidade, qualquer quadro de parâmetro para uma determinada zona ou para um determinado equipamento, a ser instalado pela Prefeitura, significa uma restrição especial.

Temos de buscar convivência harmoniosa de todos os modais da cidade de São Paulo ou de qualquer equipamento. Isso vai possibilitar o desenvolvimento econômico da região. Temos de ter parâmetros para essa convivência, porque ela não diz respeito apenas aos meios de transportes, como também o habitar, dormir, estudar e trabalhar na cidade, além de áreas de lazer.

Instrumentos de restrições podem e devem ser implementadas quando são destinados a promoverem harmonia. O rodízio de automóveis é um instrumento de restrição. O corredor exclusivo de ônibus, quando se tira uma faixa da via pública e dizem: "Nessa faixa, não vai circular automóveis." é outro instrumento de restrição ao uso individual do carro.

Acho que deveríamos aumentar restrições ao uso do carro na cidade de São Paulo. Não tenho nenhuma preocupação com essa minha defesa impopular. Por quê? Porque temos de buscar, no caso dos helicópteros e da aviação geral, parâmetros de mobilidade, mais parâmetros que dizem respeito ao conforto geral da Cidade, dos usuários e dos moradores da Cidade. Essa tem que ser a nossa referência principal.

**(NÃO IDENTIFICADO)** – Só para concluir, esse expediente enviado pelo Superintendente, para mim, ele não deixa dúvidas realmente. Ele diz o seguinte: a Prefeitura vai definir, através do zoneamento, as restrições, e a ANAC vai fazer as providências necessárias através das suas portarias, para que seja publicado nos órgãos... Ou seja, se um heliponto não opera à noite, ele tem que estar no chamado Rotaer, que é a operação visual diurna. É disso que ele necessita, e a Prefeitura vai ter que dizer que no zoneamento não é permitida operação após as 22 horas, restringindo-se aos hospitais etc. É nisso que, em resumo, que expediente citado está conflitante. E a ANAC está à disposição para a realização de reuniões propostas pela Sempla para que a gente feche os detalhes e acerte os

pormenores para trabalharmos em conjunto.

Era o que eu tinha a dizer. Obrigado.

**O SR. AURÉLIO NOMURA** - Presidente, só complementando o que o Vereador Chico Macena falou. Quando ele fala das questões ligadas ao uso e ocupação do solo, ela está ligada, como competência privativa do Município na própria Constituição. Então, é bom que isso fique claro.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Tenho procurado, qualidade de Presidente, ouvir, pois não sou especialista na área e sempre evito, nobre Vereador Chico Macena... Até porque, se eu não evitar, o nobre Vereador está prontinha para rebater. Mas quero concordar com a tese do nobre Vereador Aurélio Nomura de que realmente... Não quero citar Governo municipal, estadual, federal. No meu entendimento, vivemos, sim, uma crise de competência. A partir do momento em que os fatos estão sempre atropelando as decisões, bastou haver um acidente que começamos a perceber a tamanha confusão na questão da competência – o que compete a quem. Se pegarmos o projeto do Plano Diretor, ele não define claramente a questão das competências exclusivas. Refiro-me ao cone de Congonhas. A normatização daquele cone é feita por uma portaria. Saiu uma portaria que está sendo seguida e que envolveu, inclusive, essa questão do prédio do Oscar Maroni. Quer dizer, uma portaria definiu as atividades permitidas, e essa portaria pode ser revogada ou modificada, sem a competência – pelo menos no meu entendimento – do Poder Executivo. Então, qual a relação? Quando há um acidente, todos eles ficam saber quem são os culpados. Há até uma declaração de um comandante da Aeronáutica, cujo nome não me lembro, segunda a qual o objetivo da Aeronáutica não era achar os culpados. A primeira coisa que há, quem é o responsável? É a ANAC, é a Infraero, é o piloto, é a máquina? Isso, no meu entendimento, é por falta de uma definição de competências.

Eu estudei, dentre outras coisas, Administração de Empresas, segunda a qual você tem uma definição das funções. E aqui não temos, tanto é que há uma confusão aqui.

Vereador Aurélio Nomura, entendo que Plano Diretor é principal instrumento legal para se definir essas competências, inclusive do ponto de vista das incomodidades, como toda hora frisa o nobre Vereador Chico Macena. Tivemos aqui uma Comissão de Estudos há uns dois, três anos. Esse é outro fato: esta Câmara Municipal procura dar sua contribuição, mas que, no meu entendimento, é limitada. Na verdade, a Câmara Municipal acaba ficando à mercê das decisões superiores. Há, sim, uma crise de competência, de definição exata e concreta de funções, pelo próprio Presidente da República, invariavelmente, que, numa situação caótica como a que vivemos, com o desastre, acabou alegando desconhecer o que estava acontecendo nos aeroportos. Recordo-me, inclusive, que o Vereador Paulo Frange, que foi, se não me engano, relator de uma Comissão de Estudos de dois, três anos, já citava a falta da pista de escape. E não há solução de continuidade. A Câmara estuda o problema, traz as autoridades, os especialistas falam e não temos a continuidade. Mas bastou acontecer um acidente, a matéria volta à tona. Também temos de assumir a nossa culpa: são três projetos de lei de 2003, que já deveriam ter sido levados adiante. Agora, depois de todo esse tempo, estamos aguardando uma minuta do projeto do Executivo. Então, também temos a nossa responsabilidade. Acho que cada um, dentro de sua competência – municipal, estadual ou federal -, tem sua responsabilidade. Aí, Vereador Aurélio Nomura, no meu entendimento, tinha que haver uma definição, uma parceria, uma união para definir exatamente a responsabilidade. Concordo com o Vereador Chico Macena: o Município tem, sim, que ser o responsável por qualquer uso e ocupação do solo, inclusive aéreo – porque não deixa de ser.

Tem a palavra o Atílio. Depois, o engenheiro Alex.

**O SR. ATÍLIO PIRAÍNO** – Bom dia a todos e a todas., Vereador Dalton Silvano, Presidente desta Comissão, Vereador Chico Macena e Vereador Aurélio Nomura, parabéns pelo posicionamento dos três. Acho que é inconteste que o uso e ocupação do solo é competência do Município. Sou morador de Santana, a exatamente 700 metros em linha reta do Campo de Marte. Eu não estava em casa nesse domingo, quando, infelizmente, aconteceu

o acidente. Um dos prédios - pelo menos a UOL, na sua montagem gráfica, assim o demonstra – era o meu, Vereador Chico Macena. Eu acompanho há mais de 20 anos a movimentação do Campo de Marte. Durante 5 anos, voei helicóptero por força de ofício, na implantação de projetos habitacionais. A segurança é total, nunca tivemos problema; então, conheço do que vou falar.

Com relação à questão dos helicópteros, o que mais me preocupa como cidadão e conhecendo um pouquinho o assunto assim perante tantas autoridades que estão aqui, pelo número de horas de vôo que tive durante esses quatro anos, o que mais complica a Cidade - acho que isso, o Defenda São Paulo deve identificar também – são os helicópteros que estão a serviço da imprensa. Sei que é muito antipático colocar isso, mas, às 12 horas, se você está na Aclimação e uma emissora de televisão vai entrar 20 minutos depois, o helicóptero já está pairando sobre o local e você, num raio muito grande, está sendo perturbado. No caso específico de domingo - há os sites como o Terra, o G1 -, tive a oportunidade de subir no heliponto do meu prédio – que já não o é mais, pois está fora de padrão – e comecei a fotografar a movimentação dos helicópteros que estavam a serviço da imprensa. Notei cinco ao mesmo tempo, num espaço físico que eu, como leigo, afirmo, não era seguro. Dois helicópteros quase se chocando. O vento que soprava àquela hora, às quatro e meia, cinco horas da tarde; eu, em cima do prédio, não conseguia me firmar para fotografar. Era uma máquina simples, e eu não conseguia. Imaginem as correntes de vento que há em cima do São Bento, quem é piloto sabe. Então, imaginem cinco desses helicópteros pairando, o barulho que fazem. Você não conseguia ouvir a televisão, você não conseguia ouvir o rádio, você não conseguia conversar dentro de casa. Sei que cobertura jornalística é importante. Mas, partindo desta Comissão de Política Urbana, passando para a Comissão de Estudos, solicito que fossem notificados os órgãos de imprensa, porque a culpa não é do piloto. Eu não tenho procuração do sindicato dos pilotos para falar, mas conheço pelo menos cinco pilotos de helicóptero, dos quais dois são amigos. Muitas vezes, o editor manda que ele se aproxime mais, pela briga de

Folha nº 34 do
Processo 7411/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

audiência e pelas imagens exclusivas. Então, o piloto é forçado a fazer algumas manobras que, muitas vezes, não são de total segurança. E forçado por quem? Por um leigo que está na editoria da emissora determinando que ele faça isso para ter uma imagem melhor.

Tentei fazer essa denúncia no portal G1, que, infelizmente, é da própria Rede Globo, mas vocês vão ver as fotos, eles publicaram. Quem entende, vai ver que ali não tem montagem, foram feitas com uma máquina muito simples, Mavica, de disquete, não é nenhuma máquina eletrônica; vocês verão a distância a que os equipamentos estão. E mais grave que isso – quem pilota, sabe, e citei isso na Comissão de Estudos -: aquela região aonde o avião se dirigiu, o lado direito do Campo de Marte, principalmente aviões de bandeiras estrangeiras, ali é o cone de aproximação de Cumbica. De repente, você vê um 747 monstruoso, de carga, passando sobre os prédios, dando rasante nos prédios, no alto da Voluntários. Pode ser que esteja dentro do cone de aproximação, mas você nota nitidamente que, pelo tamanho, pelo ronco dos motores, aquilo é muito perigoso, pela proximidade do Campo de Marte. Nesse dia, as fotos foram omitidas pelo portal G1, nas quais eu registrei um 747 passando, os helicópteros parados e visivelmente na mesma direção, pode-se dizer. É claro que há a questão da profundidade, isso pode representar até 1 quilômetro; mas para uma cobertura jornalística ficar a 1 quilômetro de um cone de aproximação, eu, como leigo, imagino que não seja algo seguro.

Os helicópteros de utilidade pública, como os da polícia, de hospitais que atendem socorro, esses são os que menos perturbam. Acompanho muito de perto ali na Beneficência, onde sempre descem, mas muito rápido. Eles descem no Hospital do Servidor Público Municipal e na Beneficência e não causam tanto problema quanto causam esses helicópteros que fazem as coberturas de imprensa. A gente tem oportunidade de ver isso acontecer não no Brasil, mas no mundo inteiro. Mas acredito que, de alguma maneira, as emissoras tinham que ter uma responsabilidade social. Digo também que é competência do Município no sentido de fazer com que sejam cumpridas as normas também por eles. Não é porque eles são da imprensa que eles podem ter regalias, privilégios que estão prejudicando quem está embaixo.

Esse seria o comentário. E a solicitação à Casa, através da Comissão, no sentido de uma notificação às empresas para que não procedam dessa forma.

Não tive oportunidade de fazer medições, por meio de equipamentos.

O ruído provocado por helicópteros, seja Rede Globo ou pelo (ininteligível) 44, é um barulho ensurdecedor. Estamos acompanhando a notícia, e, às vezes, mas não conseguimos ouvir. Temos de aumentar o volume para escutarmos.

Quanto ao Campo de Marte, nobre Vereador Chico Macena, quero deixar outra sugestão. Não sei como ela poderia ser viabilizada. A Prefeitura normalmente tem competência de licenciar qualquer evento.

*Shows* aéreos que acontecem lá, já, no segundo ano do Campo de Marte, meu pai já me relatava um avião que caiu. Metade dele foi para baixo do lodo, que ficava no Campo de Marte. Neste ano, assisti à metade do *show* no terraço. Saí de casa com medo das manobras. Aquele não é mais um campo para realização de *shows* como está havendo. Um *show* aéreo, com um número de pessoas num lugar tão denso e populoso como aquele, é no mínimo um risco. O F-5 faz rasantes e a esquadrilha da fumaça faz manobras, além de outros aviões. Aquela é uma área muito arriscada.

O pessoal da área militar pode nos dar maiores informações sobre isso. As manobras que fazem lá são arriscadas. Ouvimos que, pelo mundo inteiro, quando há *show* aéreo, pode haver acidentes.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano)** – Tem a palavra o Sr. Alex de Magalhães, capital e engenheiro, representando o IV Comar.

**O SR. ALEX DE MAGALHÃES** – Bom dia a todos.

O IV Comando Aéreo Regional entende, conforme prevê o inciso 1º do artigo 24 da Constituição da República Federativa do Brasil, que direito urbanístico é matéria de competência concorrente, a ser legislada entre a União, o Estado, o Distrito Federal e os

municípios da nossa Federação.

O parágrafo único desse mesmo artigo disciplina que a legislação concorrente opera-se no âmbito de normas geral, no âmbito da União.

Entendemos perfeitamente que a Constituição prevê também que compete ao município o ordenamento do desenvolvimento urbano. A nossa Constituição deve ser interpretada de forma sistêmica. Compete sim ao município essa questão - Isso é claro - circunscritas as normas gerais emanadas pela União, pertinentes a essa matéria.

Nesse contexto, ressalto a relevância da colocação do nobre Vereador, sobre a importância de consolidarmos uma parceria entre a União e o município, para discutirmos a matéria, tendo em vista esse mandamento constitucional.

Ainda nesse contexto, registro uma relevância para nós, do Comando da Aeronáutica, que V.Exas. nos encaminhem esses projetos de lei, para que possamos emitir pareceres técnicos, por meio da Advocacia Geral da União, a respeito de matéria jurídica sobre tal matéria.

Muito obrigado pela atenção de V.Exas.

**O SR. CHICO MACENA** – Se não há habite-se, não vai funcionar.

**(NÃO IDENTIFICADO)** – O Movimento Defenda São Paulo e todas entidades, que são em torno de oito ou dez, que compõem o grupo de trabalho e vêm debatendo esse assunto, inclusive nesta Casa e fora dela, não são contra helicópteros e helipontos. Estamos discutindo aqui um marco regulatório compatível com o crescimento da cidade e com o crescimento acelerado que esse meio de transporte causa.

É possível convivermos com helicópteros e helipontos, desde que haja um marco regulatório, um pouco mais restritivo, em algumas áreas, e menos, em outras.

Há essa necessidade. Temos certeza de que é possível a sociedade civil, esta Casa e o Executivo fazerem esse trabalho junto com as autoridades da Aeronáutica competentes.

Como sugestão, a Câmara Municipal, por meio desta comissão e daquela que foi criada sobre os estudos do Aeroporto de Congonhas, poderia encaminhar ao Sr. Prefeito um ofício, solicitando a emergência que foi colocada sobre o assunto, para que S.Exa. encaminhe a matéria, e se S.Exa. não quiser mais discutir com a sociedade e outros atores do projeto do assunto, que, pelo menos, encaminhe a essa Casa tal matéria.

Aqui podemos fazer o debate para contemplarmos o Plano Diretor. Não vamos aguardar os acidentes ocorrerem para haver declarações, dizendo o que vão ver e fazer, ficando somente no C. Isso é incompatível com uma cidade como São Paulo.

Reforçamos o que foi dito pelo nobre Vereador Aurélio Nomura, como pelo Vereador Macena, com relação ao Plano Diretor, aos projetos que estão aqui em tramitação, e que eu acho que o primeiro documento é isso, cobrar a urgência que eles mesmos reconhecem que tem. Eu não sei qual é o número de acidentes ou o número de problemas a que vamos ter que chegar para ter um conflito ainda maior de competência, ou seja, desses equipamentos que são importantes, sim, para o desenvolvimento da cidade.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) -** Com a palavra o Sr. Adalberto Febeliano, Vice-Presidente Executivo da Associação Brasileira de Aviação Geral.

Achei muito bom, pois, ao terminarmos a audiência pública dos projetos do lei, este plenário estava um tanto quanto tranqüilo, e de repente as pessoas manifestaram o seu desejo de se pronunciar. É importante para a Câmara Municipal ouvir a opinião das pessoas, não só da sociedade civil, mas de participantes desse processo que é a nossa cidade de São Paulo.

**O SR. ADALBERTO FEBELIANO -** Muito obrigado, Sr. Presidente. A Associação Brasileira de Aviação Geral queria fazer três comentários. O primeiro deles é que toda a sociedade está clamando por um projeto que discipline a construção de helipontos na cidade de São Paulo. Esse projeto realmente é necessário. Os próprios operadores de helicópteros reconhecem que é necessário; precisa haver esse disciplinamento.

Folha nº 38 do
Processo 45410/5
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

Há dois aspectos que precisam ser levados em consideração. Primeiro, nós vemos que existem muitas iniciativas independentes. Há quatro projetos de lei na Câmara, mais um projeto de lei que está sendo elaborado no âmbito do Poder Executivo, da Prefeitura. É muito importante que eles sejam harmonizados, que se chegue a um texto comum para evitar um excesso de discussões sobre o tema. Então, vamos tentar chegar a um consenso, vamos envolver a Prefeitura, ver o que eles já discutiram com a sociedade, juntar com outras partes que têm os projetos de lei que estão aqui na Câmara, para que a gente possa ter um texto único, que, com certeza, vai ser um texto mais próximo do consenso, e, portanto, de aprovação mais fácil.

O terceiro tópico para o qual eu queria chamar a atenção é que nós precisamos diferenciar a capacidade administrativa e a capacidade legislativa da cidade de São Paulo, do restante dos municípios que nós temos no Brasil. Quando estamos falando nesse conflito de competências entre o Governo Federal e os Governos Municipais, nós sempre precisamos nos lembrar de que em São Paulo nós temos responsabilidade, sabemos como harmonizar a necessidade dos operadores aéreos com a dos habitantes. Mas, em outros municípios essa responsabilidade pode não existir. E isso pode vir a afetar a circulação aérea do país como um todo, em função de restrições municipais.

Então, realmente é importante que a gente acerte. E do ponto de vista da ABAG, a ABAG já defendeu isso mais de uma vez. A Prefeitura, a Municipalidade tem total autonomia para defender o uso do solo. E essa intenção, essa legislação, essa normatização do uso do solo tem que ser comunicada à ANAC. No processo de aprovação de um heliponto, é essencial que a ANAC receba da Prefeitura esse *imput*, essa informação para que ela saiba se pode ou não pode construir o heliponto, e, se puder construí-lo, se deve ou não ser sujeito a restrições. As restrições podem ser de horário, de número de operações. Mas, de qualquer maneira, é importante que a Prefeitura se manifeste no processo para que, então, a ANAC, quando dá a sua aprovação, a sua licença de funcionamento, esta já esteja harmonizada com a legislação

de uso do solo da Prefeitura. Isso é absolutamente fundamental.

A ABAG agradece a oportunidade de trazer mais esta contribuição.

**O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) -** Não há mais nenhum orador inscrito. Antes de encerrar, quero dizer, Srs. Vereadores, que estou pedindo à nossa assessoria técnica uma cópia extra das notas taquigráficas que vou encaminhar para o Poder Executivo, aos cuidados do Sr. Prefeito, para que nós solicitemos urgência nesse projeto de lei que está tramitando. Aproveitando a contribuição da representante do Defenda São Paulo, através de quatro ou cinco projetos de lei de 2003 nós acabamos tirando aqui alguns resultados positivos, proveitosos. Eu participei, em 1999, da CPI da Máfia dos Fiscais - participamos, Vereador Aurélio Nomura. E no relatório final foram feitas diversas recomendações, inclusive para normatização de nova legislação. Assim como nesse relatório de dois ou três anos atrás, foi feita também uma Comissão de Estudos similar, foram feitas recomendações. Infelizmente, até por questões burocráticas e políticas, e até por questões de competência, os relatórios, não só das comissões de estudo, mas também das comissões parlamentares de inquérito acabam não tendo solução de continuidade. Lembro-me perfeitamente do pronunciamento do Vereador Paulo Frange quando aconteceu aquele lamentável acidente no Aeroporto de Congonhas, exatamente sobre a área de escape. Nós, pelo menos, procuramos fazer o mínimo. E quando eu disse que estamos procurando limpar essa pauta, acho que os relatores e os próprios autores, inclusive o próprio vereador que é muito dedicado, Vereador Chico Macena e Vereador Aurélio Nomura, podem conversar com o Líder do Governo, assim que chegar aqui o projeto do Executivo, para tentar fazer um projeto só.

Quero agradecer a presença de todos, participantes e convidados, Srs. Vereadores e a nossa assessoria sempre competente, a Assessoria Técnica da Comissão de Política Urbana.

Muito obrigado pela presença. Declaro encerrada a presente audiência pública.

Segue [illegible] perda de documentos
e papel [illegible] 48 [illegible] sob folha
nº 40 / 49
Em: 28/04/15.

ELAINE GONÇALVES GAVIOLI
Secretária

Folha nº 40 do
Processo nº 754/07
Elaine Gonçalves Gavioli
Reg. 10[illegible]

CÂMARA MUNICIPAL DE
**SÃO PAULO**

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

# COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: CARLOS APOLINARIO
AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 09 de abril de 2008

OBSERVAÇÕES:
- Grafia(s) não confirmada(s)

Folha nº 0580 do 41
Processo nº 754/06
Elaine Gonçalves Gaviolli
Registro

**O SR. PRESIDENTE (CARLOS APOLINARIO) -** Bom dia a todos.

Conforme publicado na Imprensa Oficial e também comunicado aos órgãos competentes e aos interessados, vamos dar início à audiência pública.

Pauta da terceira audiência pública, dia 09/04/07. São exatamente 12h03min, Sala Sérgio Vieira de Mello.

Item primeiro: PL 0138/06, de autoria do Vereador Russomanno: "Inclui a letra "e" do item 12.11.1.2 - Sistema Especial de Segurança da Seção 12.11 - Sistema de Segurança do Capítulo 12- Circulação e Segurança – da Lei nº 11.229 de 25 de junho de 1992 e do Decreto Regulamentador nº 32.329 de 24 de setembro de 1992 do Código de Obras e Edificações (C.O.E.) do Município de São Paulo, e dá outras providências". O Relator é o Vereador Farhat.

Tem a palavra o primeiro inscrito.

**O SR. FRANCISCO BRUNO -** Vereador Carlos Apolinario, Vereadores presentes, senhoras senhores o presente projeto, cumprindo nesta data sua primeira audiência pública, resumidamente tem por objetivo, após requerimento do Vereador subscritor, o de acrescentar a letra "E" (?), ajustado nos termos do substitutivo da douta Comissão de Constituição e Justiça, no seu item 12.11.1.2, referente ao Sistema Especial de segurança que é tratado na Lei 11.228 de 1992, ou seja, no Código de Obras e Edificações do Município, com redação específica para a colocação de pontos para instalação de câmeras de vigilância.

Encontra o tema para o Legislativos (?) nos artigos 13º, inciso I e XX, mais o artigo 37º, *caput*, e artigo 170º (?), incisos I a VII, todos da Lei Orgânica do Município, como também estribado pelo artigo 78º do Código Tributário Nacional, o que lhe permite legalidade para o seu prosseguimento.

Assim, Sr. Presidente, ratificando os atos e termos nele (?) praticados, requer o prosseguimento, solicitando aos nobres Vereadores o necessário apoio.

**O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) -** Quero agradecer a veja bem pela fala, e

Folha nº 42 do
Processo nº 754/05
Claudia Cavioli
Rep.

até pedir perdão por estar falando aqui com o Vereador.

Não havendo mais ninguém inscrito para falar, dou como realizada a audiência pública deste projeto.

Item dois, PL 0464/04, de autoria do Vereador Eliseu Gabriel: "Condiciona a obtenção do "habite-se" junto à Prefeitura, para edificações, à apresentação, pelo construtor, da "DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE E RESPONSABILIDADE PELA INSTALAÇÃO", ao término de obras cuja área construída ultrapasse 750 m2". Relator: Vereador Juscelino Gadelha.

Alguém inscrito?

**O SR. MANOEL CARVALHEIRO -** Sr. Presidente, sou Manoel Carvalheiro, do Gabinete do Vereador Eliseu Gabriel.

Bem, este é um projeto que inclui uma exigência de que, nos grandes empreendimentos, também se exija para o habite-se a responsabilidade técnica pelas instalações hidráulicas, elétricas e de gás, porque hoje existe uma situação em que isso não é claramente exigido, e tem dado muitos problemas, depois, na moradia.

Quer dizer, a Prefeitura, em alguns casos, exige um projeto de estrutura, mas não exige esse tipo de responsabilidade clara - pode ser o próprio engenheiro ou pode ser um engenheiro especializado, dependendo do caso, mas que é uma exigência que as modernas instalações, principalmente as de gás e aquelas hoje de telefonia etc. estão a exigir um projeto claro, e de responsabilidade clara.

É esse o objetivo.

**O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) -** Não havendo mais inscritos, dou como realizada a audiência pública ao PL 0464/04, do Vereador Eliseu Gabriel.

Item três, PL 0599/06, do Vereador Russomanno: "ALTERA A EMENTA E O ART. 1º DA LEI 11.859, DE 31 DE AGOSTO DE 1.995, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. (NO INTUITO DE CORRIGIR O NUMERAL DO ANEXO EXISTENTE DA LEI MUNICIPAL Nº

Fls. 43
Proc. nº 754/05
Reg.

11.228, DE 25 DE JUNHO DE 1992 - CÓDIGO DE OBRAS E EFICAÇÕES)". Relator: Vereador Chico Macena.

O Sr. Francisco está com a palavra

**O SR. FRANCISCO BRUNO** – Reitero os cumprimentos, agora também ao Vereador Goulart que está à Mesa.

O presente projeto, Sr. Presidente, cumprindo nesta data também sua primeira audiência pública, resumidamente tem por objetivo alterar a ementa do artigo 1º da Lei 11.859, de 31 de agosto de 1995, no intuito de corrigir o numeral do anexo existente, da Lei 11.228, ou seja, o Código de Obras e Edificações do nosso município, a fim de que possa ser aplicada corretamente.

Tem o tema (?) o necessário amparo legislativo, o que lhe permite legalidade para prosperar.

Assim, Sr. Presidente, ratificando os atos e termos, requeremos o seu prosseguimento, solicitando aos Pares que nos dêem o apoio devido.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) -** Não havendo mais inscritos, dou como realizada a audiência pública do PL 599/06, do Vereador Russomanno.

Obrigado ao senhor.

Item quatro: PL 0754/05, do Vereador Jorge Borges: "Dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais, e dá outras providências". Relator: Toninho Paiva.

Não há ninguém inscrito. Dou como realizada a audiência pública.

Item 4 - PL 754/05, Vereador Jorge Borges, dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais e dá outras providências. Relator Toninho Paiva. Não há oradores inscritos. Dou como realizada a audiência publica do PL 754/05.

Item 5 - PL 615/06, de autoria do nobre Vereador Abou Anni, que DISPÕE SOBRE A CONSTRUÇÃO E A DISPONIBILIZAÇÃO PARA A OPULAÇÃO DE INSTALAÇÕES

Folha nº 44 digo
Processo nº 754/05
Rep.

SANITÁRIAS DE USO PÚBLICO E GRATUÍTO NOS LOGRADOUROS E PRÓPRIOS COM GRANDE CIRCULAÇÃO E OU CONCENTRAÇÃO DE PESSOAS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. Relator, Vereador Juscelino Gadelha. Não havendo oradores inscritos, dou como realizada a audiência pública do PL 615/06.

Item 6 - PL 79/07, de autoria da nobre Vereadora Claudete Alves, que DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE COLETA SELETIVA DE LIXO EM SUPERMERCADOS, BARES, RESTAURANTES E CASAS DE ESPETÁCULOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. Relator, Vereador Dalton Silvano.

Tem a palavra, a Sra Ângela Branco.

**A SRA. ANGELA BRANCO -** Sou da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que é favorável, porém sugere uma modificação no artigo 7, que diz que a atribuição do cumprimento dessa lei, não devera ser da SVMA- Secretaria do Verde e Meio Ambiente, mas sim do órgão responsável pelos serviços de limpeza urbana da cidade , Limpurb, da Secretaria Municipal de Serviços.

**O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) -** Agradeço sua fala e sugiro a senhora que ou a própria autora do projeto, Claudete Alves, ou ao líder do Governo Netinho, a sugestão para que faça essas alterações que a senhora está sugerindo. Não havendo mais oradores inscritos, dou como realizada audiência pública do PL 79/07.

Item 7- 186/07, de autoria do nobre Vereador Frâncico Chagas, que DISPÕE SOBRE INFORMAÇÕES A COMPRADORES DE ANIMAIS DA FAUNA SILVESTRE NACIONAL E EXÓTICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. Relator Farhat. Com a palavra a Sra. Ângela Branco, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

**A SRA. ANGELA BRANCO -** Com relação a esse PL, apesar do mérito da iniciativa gostaríamos de colocar uma questão, que talvez seja até mais interessante do propriamente falar do tamanho dos animais, das características de tamanho e peso, mas principalmente abordando a questão da agressividade. Nossas sugestões seriam que, para o

Fls. nº 70 dia 0/45
Processo nº 754/05

Artigo 2º para que fosse incluído, caso seja aprovado o PL, nessa informação da placa o grau, não de docilidade, mas sim, o grau de agressividade e da espécie animal com as pessoas. Na verdade agressividade se dá pelas características da espécie e não de indivíduos. Como estamos tratando de animais silvestres e selvagens é melhor falarmos em grau de agressividade do que propriamente docilidade. Sugerimos que seja inserida na proposta da placa a relação das zoonoses transmitidas pela espécie. Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) -** Muito obrigado pela sua fala, e a sugestão é a mesma, enviar; tanto ao autor do projeto como ao líder do Governo, nobre Vereador Netinho. Não havendo mais inscritos, dou por encerrada a audiência pública do PL 186/07.

Item 8 - PL 602/07, de autoria do nobre Vereador Wadih Mutran, que DISPÕE SOBRE A INTRODUÇÃO DE PARÁGRAFO ÚNICO AO ARTIGO 33 DA LEI Nº 13.131 DE 18 DE MAIO DE 2001, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.(TORNA OBRIGATÓRIA A CASTRAÇÃO DE TODOS OS CÃES DA RAÇA PITT BUL).

Com a palavra a Sra. Ângela Caruso do Gabinete do nobre Vereador Roberto Tripoli.

**A SRA. ÃNGELA CARUSO -** Nós gostaríamos de lembrar ao autor que cães, nenhum tipo de raça pode ser exterminado. Temos uma lei que deve estar regulamentada por esses dias que é a lei do comércio, ela vai regrar a venda desses animais e a forma como esses animais serão colocados no mercado. O extermínio da raça, tanto o Vereador Tripoli que representa todas as entidades de proteção aos animais é contaria. Tivemos uma discussão com o Governo Federal em relação a isso. Vamos encaminhar a correção, o nome da raça que está grafado errado. Essa é a nossa posição. Somos contrários ao extermínio de raças. É livre a criação, desde que tenha regras.

**SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) -** Tem a palavra a Sra. Ângela Branco.

**A SRA. ANGELA BRANCO -** Vou ler uma análise que foi feita que o

Proc. 754/05
Reg. 1030

seguinte:"Apesar de cães da raça *Pit bull* serem potencialmente causadores desses acidente graves quando se envolvem em ataques ou brigas esses animais, normalmente ocorrem esses acidentes, devido a forma como os animais foram criados ou adestrados por seus proprietários para ataques. Animais criados para fim de estimação, apesar do potencial, são dócil e não representa perigo como demonstrado por inúmeros criadores da raça.

2 – Castrações já foram cogitadas para as raças dobermann, *rottweiler*, fila brasileiro após ocorrência de acidentes, porém não foram adotadas;

3 – A Lei Municipal 14.483, que se encontra em fase de regulamentação, determina, no seu artigo 1°, que a reprodução, criação, venda de cães e gatos no município de São Paulo é livre, desde que obedecidas as regras estabelecidas na presente lei e legislação federal vigente. A reprodução de cães e gatos destinada ao comércio só poderá ser realizada por canis e gatis regularmente estabelecidos e registrados nos órgãos competentes, conforme determinações da presente lei.

Art. 18° - Os canis e gatis estabelecidos no município de São Paulo somente poderão comercializar, permutar ou doar animais "microchipados" e esterilizados.

Isso implica que, apesar de a reprodução de cães ser livre, os animais deverão ser castrados quando criados para fins comerciais, evitando a cria e a recria de animais sem o devido controle por parte de particulares e pessoas inescrupulosas.

Dessa forma entendemos que os proprietários da raça pit bull não sejam obrigados a castrarem seus animais, mas recomendados que o façam, uma vez que ficarão sujeitos a multa caso os reproduza para fins comerciais. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) – Mais uma vez, agradeço a manifestação. Não havendo mais nenhum inscrito, dou por realizada a audiência pública sobre o projeto.

Item 9, PL 543/2006, do Vereador Abou Anni. Dispõe sobre a criação, no âmbito do município de São Paulo, de um crematório para animais, especialmente animais domésticos, como cães e gatos, e dá outras providências. Relator, Vereador Toninho Paiva.

Tem a palavra a Sra. Cristiane.

A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FERREIRA – Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, Vereador Carlos Apolinario; nobre Vereador Goulart e convidados presentes à audiência pública, boa tarde.

Na qualidade de assessora do Vereador Abou Anni, farei a sustentação oral PL 543/2006, que dispõe sobre a criação, no âmbito do município de São Paulo, de um crematório para animais, especialmente animais domésticos, como cães e gatos, e dá outras providências.

Com efeito, a presente medida justifica-se na razão de sensibilidade e respeito com os animais, bem como por razões de saúde pública, eis que boa parte dos despojos é enterrada precariamente em qualquer lugar e descartada junto ao lixo comum, sem esquecer que é fácil encontrar restos mortais que são jogados em córregos e bueiros, que vão parar nas margens do Rio Tietê, propiciando, pelo processo de decomposição, a contaminação e graves riscos de epidemias.

Diante do exposto, por ser medida que se impõe, o Vereador Abou Anni conta com o apoio de todos os pares a fim de que a propositura seja aprovada.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) – Não havendo mais nenhum inscrito, dou como realizada a audiência pública.

Informo àqueles que não convivem conosco que a audiência pública não aprova nem desaprova, ela apenas cumpre um mandamento regimental. Daqui para frente, o projeto tem de passar por duas votações no Plenário, e aí é que se decide se ele deve ou não deve ser aprovado. Depois, se aprovado, ainda depende da sanção do Prefeito da Cidade. Então, temos três etapas até o projeto se tornar lei. Este momento é apenas para cumprir um mandamento da lei.

Passemos ao item seguinte.

PL 432/2002, do Vereador Eliseu Gabriel. Altera normas do uso e ocupação do solo em trecho da Rua Dr. Jesuíno Maciel, localizado no Campo Belo, Distrito de Campo Belo, e dá

Folha 48
Processo nº 754/05
Reg. 10

outras providências. Relator, Vereador Chico Macena.

Tem a palavra ao nobre Vereador Goulart, a quem agradeço pela presença nesta audiência pública.

O SR. GOULART – Cumprimento o Presidente Carlos Apolinario e todos os presentes nesta audiência pública. Quero apenas registrar minha posição contrária a esse projeto. Embora saiba que não é o momento, fiz questão, por ser representante da região, o Vereador mais votado daquela região. Surpreendido, ontem, com esta audiência pública. Então, só para manifestar meu posicionamento contrário a esse propositura de alteração de zoneamento.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) – Agradeço o Vereador Goulart. Tem a palavra o engenheiro Carvalheiro.

O SR. CARVALHEIRO – Sou do gabinete do Vereador Eliseu Gabriel. Realmente, eu respeito muito o meu amigo de longa data, mas nesse projeto de lei há três quarteirões de uma rua junto ao Aeroporto. Só três quarteirões da rua são exclusivamente residenciais. Nós tomamos o cuidado de tomar a assinatura de todos os proprietários que moram no local. Todos, 93% assinaram um abaixo-assinado, porque, realmente, eles querem ter possibilidade de usar os seus bens, como está acontecendo em outras áreas da Cidade, para não só residência, como é no resto da rua. São três quarteirões, e de todos eles, de 93% dos proprietários, temos a assinatura pedindo essa modificação.

Respeito muito o Vereador Goulart, é um dos Vereadores mais antigos da Casa, e gosto muito dessa região. Então, a gente poderia sentar e verificar se é possível uma alteração, um substitutivo que atenda às duas coisas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Apolinario) – Por isso que, quando o senhor nasceu, disseram que o senhor era um Carvalheiro. (Risos) Não havendo mais nenhum orador inscrito, declaro realizada esta audiência pública.

Não havendo mais nada a tratar, encerro a presente reunião. Muito obrigado.

Segue(m) juntado(s) nesta data documentos
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)
nº 50 est 49 e 50
Em: 04/06/

Inamar Alves de Sousa Júnior
Secretário de comissões
Reg. 101.204

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 50 49 do
Processo PL 754/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

16 - PAR
16- 0629/2008

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 754/05**

O presente Projeto de Lei nº 754/05 de autoria do Nobre Vereador Jorge Borges *dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais, e dá outras providências.*

A proposta de lei tem como característica a inserção da exigência de que os estabelecimentos hospitalares tenham helipontos. Determina que a aprovação do projeto de estabelecimentos hospitalares esteja subordinada ao seu cumprimento, ficando, assim, a edição do Alvará de Construção atrelado a esta condição. Por outra via, os novos alvarás de funcionamento só serão expedidos em observância à nova exigência imposta pelo projeto de lei. Por fim, estabelece o prazo de 180 dias para que os hospitais em funcionamento promovam as adaptações necessárias ao cumprimento deste dispositivo legal.

O autor justifica a apresentação do projeto de lei na constatação do uso cada vez mais freqüente de helicópteros no transporte de doentes em estado grave que necessitam de atendimento emergencial. Outro fator motivador se sustenta na propositura é que nossa cidade apresenta hoje um trânsito muito congestionado e este meio de transporte pode significar a diferença entre a vida e a morte de pessoas que precisam de um pronto-atendimento.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade do projeto no parecer 0425/06 apresentando, entretanto, um texto substitutivo à proposta de lei, buscando adaptá-lo a melhor técnica de elaboração legislativa, tendo em vista que nem todos os hospitais em funcionamento na cidade têm condições de se adaptarem às exigências da lei pleiteada.

No que tange aos aspectos a serem analisados por esta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, entendemos que a medida tem aspectos bastante positivos no que se refere ao atendimento de uma demanda já existente por este tipo de socorro, vez que diversas companhias de saúde já o disponibilizam aos seus segurados. Por outro lado, não somente o transporte de pessoas em situação de emergência poderá ser beneficiado com a medida, mas também o transporte de órgãos muitas vezes vitais ao receptor. Ademais, embora não substitutivo à circulação viária congestionada o transporte por helicópteros auxilia nesta árdua tarefa de transitar pela cidade e, a inclusão deste requisito qualificará o atendimento prestado por estes hospitais.

Posicionando-se FAVORÁVEL à proposta de lei em tela, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresenta, entretanto, um **substitutivo** ao Substitutivo apresentado pela CCLP a fim de eliminar o pleonasmo contido em seu artigo 1º, transformar o parágrafo único do artigo 2º em artigo 2º e o artigo 3º em parágrafo deste, de forma a dar coerência às disposições referentes à obtenção do alvará de funcionamento, mantidas, ainda, as providências de adequação do texto legislativo trazidas pelo substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI Nº 754/05**

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 58 do
Processo PL 754/05
Inamar A. de Sousa Jr.
REG. 101204

Dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os estabelecimentos hospitalares do Município de São Paulo ficam obrigados a ter helipontos.

Art. 2º A construção de helipontos deverá estar prevista nos novos projetos de construção de estabelecimentos hospitalares, sob pena de sua rejeição pelo órgão administrativo competente e não expedição do **alvará de aprovação.**

**Art. 3º** A concessão de novos alvarás de funcionamento de estabelecimentos hospitalares fica condicionada à constatação da construção do heliponto.

**Parágrafo único:** Os hospitais em funcionamento na data da entrada em vigor da presente Lei, e que não tenham heliponto, terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados de sua publicação, para se adaptarem às suas disposições, salvo as construções nas quais haja impossibilidade técnica de tal adaptação, comprovada por laudo técnico expedido por engenheiro civil inscrito no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA, apresentado ao órgão competente do Executivo.

Art. 4º A desobediência às disposições da presente lei acarretará ao estabelecimento infrator a imposição de penalidade no valor de R$ 8.000,00 (oito mil reais), duplicada em hipótese de reincidência.

§ 1º - Considera-se reincidência, para os fins do "caput" deste artigo a constatação de que a infração persiste após o transcurso de 180 (cento e oitenta) dias contados da lavratura do último auto de infração e imposição de multa pelo órgão competente do Executivo municipal.

§ 2º - A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE acumulada no exercício anterior, sendo que no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

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

Art. 6º As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 04/06/2008

17 - RELCOM
17- 3105/2008

**Vereador Carlos Apolinário**
Presidente

**Vereador Toninho Paiva**
Relator

Publicado no DIÁRIO OFICIAL

De 06 / 06 / 2008

Página(s) 95 Coluna(s) 3

Conferido por: Inamar Alves de Sousa Júnior

Secretário de comissões

Reg. 101.204

À Douta Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

Em, 06/06/08

Inamar Alves de Sousa Júnior

Secretário de comissões

Reg. 101.204

Recebido na Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia

Em 11 / 06 / 08 às 17 HS

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA

RF. 10.835

Secretário

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

MARA GABRILLI

Para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica.

Em: 12/06/08

Presidente

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

Segue ___ juntado ___, nesta data

Documento ___ e papel de informação

Rubricado ___ sob folha ___ nº 52

Em 14/08/08

51

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA

RF 10.835

Secretário

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 52 51 do
Processo nº 754/05
Eduardo Vasconcellos Oliveira
Reg. 10.

16 - PAR
16- 0893/2008

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURIMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 754/2005.

Objetiva o projeto de autoria do nobre Vereador Jorge Borges, obrigar os estabelecimentos hospitalares do Município possuírem helipontos destinados ao pouso e decolagem de helicópteros.

Os novos alvarás de funcionamento de estabelecimentos de hospitais ficarão vinculados à constatação da construção de helipontos.

Os hospitais que funcionam sem esse equipamento proposto deverão adaptar-se em 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da publicação desta lei.

A não-observância das exigências desta lei resultará em multa no valor de R$ 8.000,00 (oito mil reais) e duplicada em hipótese de reincidência.

Justifica o Autor que numa cidade como a nossa que apresenta constantemente o trânsito congestionado, a utilização deste meio de transporte facilitaria muito o socorro hospitalar.

Foram realizadas duas audiências públicas onde os participantes elogiaram, sendo plenamente favoráveis à proposta.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresentou substitutivo ao substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa onde, a fim de eliminar o pleonasmo em seu artigo 1º, transformou o parágrafo único em artigo 2º e artigo 3º em parágrafo deste, de forma a dar coerência às disposições referentes à obtenção do alvará.

Quanto ao aspecto pertinente a nossa Comissão a matéria é oportuna, reveste-se de elevado interesse público, pois possibilitará transporte imediato de pessoas necessitadas de socorro para hospitais sem que necessitem enfrentar os congestionamentos diários em nossa cidade.

Portanto, **favorável** é nosso parecer ao substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, em 14/08/2008.

Vereador Abou Anni
**Presidente**

Vereador Senival Moura
**Vice-Presidente**

Vereador Donato

Vereador Goulart

Vereadora Lenice Lemos

Vereadora Mara Gabrilli
**Relatora**

Vereador Ricardo Teixeira

17 - RELCOM
17- 5057/2008

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 15 / 08 / 2008
página 69 coluna 39
Conteúdo:

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário

A
Douta Comissão de SAÚDE.
Em 15/08/08.

EDUARDO VASCONCELLOS OLIVEIRA
RF. 10.835
Secretário

Recebido na Comissão de Saude Pr. Soc. e Trabalho
Em 15-08-08 as 13:15 h,

ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100.823
Secretária

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
NATALINI
Para relatar
Sala da Comissão de Saúde, Promoção Social e Trabalho
Em 20/08/08

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

Segue 1 juntado 1 nesta data
Documento 1 a papel de informação
Rubricado 1 sob folha 1 nº 58 52 e 53
e 54 Em 18/09/08

ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100.823
Secretária

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 53 dos 52 fls.
do processo nº 754/05
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

16 - PAR
**PARECER Nº** 16-1110/2008 **DA COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO, IDOSO E MULHER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 754/2005.**

O projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Jorge Borges, dispõe sobre a construção de helipontos em hospitais, e dá outras providências.

O PL determina que a expedição de alvarás de funcionamento de estabelecimentos hospitalares esteja subordinada à construção de helipontos, bem como estabelece o prazo de 180 dias para que os hospitais já em funcionamento promovam as adaptações necessárias ao cumprimento deste dispositivo legal.

O autor justifica a apresentação do PL no uso cada vez mais freqüente de helicópteros no transporte de doentes em estado grave que necessitam de atendimento emergencial e no trânsito muito congestionado da Cidade para o qual este meio de transporte pode significar a diferença entre a vida e a morte de pessoas que precisam de um pronto-atendimento.

A não observância das exigências desta lei resultará em multa no valor de 8.000,00 (oito mil reais) e duplicada em hipótese de reincidência.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa emitiu parecer pela legalidade, apresentando, entretanto, substitutivo, a fim de adaptar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa, tendo em vista que nem todos os hospitais em funcionamento têm condições de se adaptarem aos dispositivos da lei (fls. 5 a 7).

Foram realizadas duas audiências públicas, no âmbito da Comissão de Política Urbana, em 07/11/07 e 09/04/08, durante as quais os presentes se manifestaram favoráveis à propositura.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente exarou parecer favorável, contudo, apresentou substitutivo ao substitutivo da CCJLP (fls. 50 e 51), aperfeiçoando-o, e argumentando que não somente o transporte de pessoas em situação de emergência poderá ser beneficiado com a medida, mas também o transporte de órgãos muitas vezes vitais ao receptor.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia emitiu parecer favorável ao substitutivo da Comissão de Política Urbana (fls. 52), acrescentando que a utilização deste meio de transporte facilitaria muito o socorro hospitalar.

Nos Estados Unidos, em 1944, pela primeira vez um helicóptero pousou em um hospital, sem que houvesse um local adequado para isso. Desde então, os helipontos hospitalares atingiram um elevado nível de desenvolvimento, em decorrência das diversas invenções e construções que essa demanda gerou. Fabricantes criaram elevadores hidráulicos para helipontos hospitalares e rampas que permitem a condução de macas. Os hospitais urbanos se transformaram em centros de atendimento de emergência e os helicópteros se tornaram a modalidade de transporte mais ágil. Mesmo em paises onde o uso de helicópteros é desencorajado por normas rígidas, os helipontos hospitalares desfrutam de regulamentação especial.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 54 53 dos
do processo nº 754/05
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF 100.823

Como os helipontos são parte integrante da arquitetura de um prédio, implantá-los em edifícios pré-existentes pode apresentar algumas dificuldades, em face de sua estrutura necessitar obedecer a normas da aviação civil, como tamanho mínimo, rotas de vôo desobstruídas, acesso livre e equipamentos para bombeiros, condições nem sempre obtidas a partir do desenho original de uma edificação hospitalar. Sendo assim, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, o registro do ponto e a autorização dos pousos.

Na Cidade de São Paulo, a Secretaria Municipal de Planejamento tornou pública uma minuta de projeto de lei dispondo sobre normas relativas à implantação, construção e reforma para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430/2002 e nos artigos 157 e 158 da Lei nº 13.885/04.

No Brasil, o Hospital Mater Dei, em Belo Horizonte, é referência exemplar de um heliponto hospitalar e na Cidade de São Paulo, o heliponto da Santa Casa é um dos mais usados há mais de trinta anos, principalmente em caso de resgate aéreo de pacientes graves, muitos dos quais vítimas de acidentes de trânsito. Outros dez hospitais públicos recebem vítimas graves transportadas por helicópteros, como os do Mandaqui e de Ermelino Matarazo, assim como hospitais particulares, a exemplo dos Hospitais Albert Einsten, Beneficência Portuguesa e Sírio Libanês.

Por todo o exposto e por se constituírem os helipontos hospitalares em importantes pontos de apoio para o atendimento de vítimas graves, no âmbito desta Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho, Idoso e Mulher, quanto ao mérito que devemos analisar, considerarmos que a matéria é meritória e de inegável interesse público. Portanto, nosso parecer é **favorável, nos termos do substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e do Meio Ambiente.**

Sala da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho, Idoso e Mulher, 17-09-08.

Ver. José Ferreira Zelão - Presidente

Ver. Gilberto Natalini - Relator

Ver. Atílio Francisco

Ver. Mário Dias

Ver. Carlos Neder

Ver. Cláudio Prado

Vereadora Noemi Nonato

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 19 / 09 / 08
página 118/119 coluna 4ª e 1ª
Conferido: _____

ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100.823
Secretária

A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em: 19 / 09 / 08

ANA LUCIA DE OLIVEIRA SOUSA
RF 100.823
Secretária

RECEBIDO NA COMISSÃO DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO
19/09/08 às 16 h00

Maria Tereza Affonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.651

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora,
Hinário Miguel

[illegible] para manifestação.
28/9/2008

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

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 12 / 01 / 2009.

Maria Tereza Affonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.651

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Proc. encerrado com 53 fls.
Arquivado em 23/01/09
Func.º Ubirajara FF

UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215

MAN: 7111