

01-0170/1997

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

PROJETO DE LEI 01 - 0170 / 1997 DE 1997

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0170 / 1997 DE 13/03/1997

PROMOVENTE: VEREADOR WADJH MUTRAN

EMENTA: Dispoe sobre a obrigatoriedade de intensificacao da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos de todos os onibus que que efetuam o transporte coletivo no Municipio de Sao paulo, causando de poluição devido a ma regulagem do motor.

OBSERVAÇÕES: CAPA RECONSTITUIDA EM 05-02-2009

ARQUIVADO EM 04/01/2007

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
23/11/2010 13:27:32

00000036200-00



CHEFE DE SEÇÃO

Maria Isabel Lopes Corrêa
Chefe de Seção Técnica - Substituto



PROJETO DE LEI

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE:

13 MAR 1997

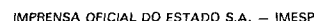
CONSTITUIÇÃO E TUTELA;
POL. JUR., MÉTOD. E M. A.;
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;
TRAB., TRÁFICO E ATIL. ESCOL.;
FINANÇAS E ORÇAMENTO.

PRESENTE

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

ART. 2º - Fica a Secretaria Municipal de Transporte incumbida de fornecer os fiscais que deverão analisar de imediato o índice de dispersão de poluentes emitidos pelos escapamentos dos ônibus.

ART. 3º - Quando constatada a irregularidade, o fiscal deverá interditar o ônibus através da colocação de adesivos vermelhos no vidro dianteiro, proibindo a circulação do veículo irregular.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DE () tudo(s) casa(s) de () rubri
e () s. n.º 223 e () de () sob
n.º 04 / 19 / 03 / 97



Câmara Municipal de São Paulo

ART. 4º - Os ônibus que receberem a colocação dos adesivos mencionado no artigo anterior só voltarão a circular após terem sanado o problema causador de grande emissão de poluentes ao ar.

Parágrafo Único - Os ônibus após efetuarem a manutenção mencionada neste artigo, deverão ainda submeter-se a uma vistoria de aprovação de circulação por parte dos fiscais competentes mencionados nesta Lei.

ART. 5º - O Executivo regulamentará a matéria em prazo não superior a 90 (noventa) dias.

ART. 6º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, 13 de março de 1997.

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
Vereador
P.P.B.



Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

Em todo o mundo, pelo menos 50%, e em muito casos mais, da poluição do ar das grandes cidades é de origem veicular. Em São Paulo, por exemplo, cerca de 90% desta tem origem nos canos de escape dos veículos.

Cada automóvel emite um coquetel de mais de 1000 (mil) substâncias poluentes diferentes, prejudiciais à saúde.

A região metropolitana da grande São Paulo é castigada pela emissão anual de 1,9 milhões de toneladas de monóxido de carbono, 430 mil toneladas de hidrocarbonetos, 450 mil toneladas de óxidos de nitrogênio, 130 mil toneladas de óxidos de enxofre e 95 toneladas de material particulado, entre outros poluentes.

Devido a estas emissões, a atmosfera da região está completamente saturada ocasionando várias doenças, entre as quais irritação da garganta, olhos, asma e bronquite.

Deste modo por tratar-se de matéria de grande envergadura social, e trazendo o mesmo um grande benefício à comunidade, aguardamos a imediata aprovação deste Projeto de Lei.

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
VEREADOR
PPB



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

04

do processo nº 170 de 19 97 18 03 97 (a)

Ao Senhor Assessor Chefe,

Sobre o assunto, consta:

Em 18-03-97

PL. 851/95, 592/94

MAR. CAROLINA MOREIRA PEREIRA
Assist. Parlamentar

A Com. de Const. e Justiça

19/03/97

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recepção de Comprovante de
Pagamento nº 21/03/97 às 12:00

M

ORLANDO KOCI MENDES
AUXILIAR LEGISLATIVO

Ad. Rocio Vitorino *evnisti*
para relatar.
em 21 de maio de 1997
[Signature]
Presidente

SEGUE *M* juntado *S* nesta data, documento *S* e papel para informação, rubricado *S*
sob folha *S* nº *S 05 de 06 #*

Em *29 12 97*

(a) *[Signature]*



PUBLIQUE-SE EM

23/12/97

Folha Nº 05
Nº 120 do proc
O funcionário da 9ª

Câmara Municipal de São Paulo

16 - PAR
16-1654/1997

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO

E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0170/97.

O nobre Vereador Wadih Mutran apresentou projeto de lei que dispõe sobre a "obrigatoriedade de intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos dos ônibus que efetuam o transporte coletivo na Município de São Paulo".

A matéria encontra amparo nos arts. 13, I, e 37, "caput", da LOM.

PELA LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 23/12/97

Sul. Conti
RELATOR

17 - RELCOM
17-0857/1997



No. 127 do proc.
de 1997
O funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

VOTO CONTRÁRIO DOS VEREADORES BRUNO FEDER E JOSÉ MENTOR

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO
E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0170/97.

O nobre Vereador Wadih Mutran apresentou projeto de lei que dispõe sobre a "obrigatoriedade de intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos dos ônibus que efetuam o transporte coletivo na Município de São Paulo".

Sem embargo dos meritórios propósitos que motivaram seu autor, a proposta não deve prosperar, pelos motivos a seguir expostos.

Primeiramente, a atividade fiscalizatória tem cunho eminentemente administrativo, não cabendo ao Legislativo dispor sobre o tema, sob pena de invasão das atribuições próprias do Executivo.

Realmente, a medida proposta diz respeito diretamente ao exercício da fiscalização dos ônibus pela Prefeitura, usurpando atribuição típica do Executivo.

De outro lado, o art. 29 atribui função à Secretaria de Transportes, interferindo com a organização administrativa da Prefeitura.

Assim sendo, em face da violação aos artigos 37, § 2º, IV e 69, XVI, da Lei Orgânica do Município, bem como da usurpação de atribuição inerente ao Executivo, somos

PELA ILEGALIDADE

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 23/12/97.

Publicação no DIÁRIO OFICIAL
 de 31/12/92
 página 32
 Coluna 2
 Ocorrências

A Douta Comissão de
 Política Urbana, Metropolitana
 e Meio Ambiente
 Em 06/01/98

CARLOS ROBERTO SILVA - RF 11.130
 Membro da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Recebido na Comissão de Pol. Urbana,

Em 07/01/98 às 15:00 hs.

MARIAMÁLIA DE VASCONCELLOS AUGUSTO
 Secretária da Comissão de Política Urbana,
 Metropolitana e Meio Ambiente

AO NOBRE VEREADOR

Roberto Tripoli

PARA RELATAR.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
 e Meio Ambiente.

SEM EFEITO

SEM EFEITO

SEM EFEITO

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEQUE, juntada nesta data, rubricada sob

folha n.º 07/12/03/98



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para Informação, rubricado como folha nº.....

do processo nº 170 de 19 98 12 03, 98 (a)

AO NOBRE VEREADOR Archibaldo Zanca, digo Ana Hartine
PARA RELATAR.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.

19.3.98

13 / 3 / 98

P R E S I D E N T E

S E G U E M juntado S, nesta data, documento S e papel para informação, rubricado S
sób folha S nº 08ª 50

Em 15 / 05 / 98

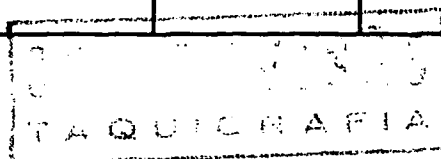
(a) [Signature]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

08
n.º 170 de 19 97

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE



COMISSÃO POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE

Presidente: Sr. Ver. Aurélio Nomura

Membros: Srs. Vers.

Domingos Dissei
Emílio Meneghini
Archibaldo Zancra
Aldaíza Sposati
Goulart
Mohamad Said Mourad

15/98

Audiência Pública realizada no Salão Nobre Presidente João
Brasil Vita da Câmara Municipal de São Paulo, em 12 de maio
de 1998.

Solicitante: Sr. Ver. Aurélio Nomura
(Memo. nº 35/98)

Secretária: Sra. Maria Amália de Vasconcelos

PL 170/97

1



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	110	do proc.	97
n.º		de 19	

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
hl	1	alex	Política Urb.	12 5		

O SR. AURÉLIO NOMURA - Declaro aberta esta audiência pública, a qual iniciaremos fazendo alteração relativa aos itens que serão discutidos nesta tarde.

Convido o nobre ~~EM~~ Vereador Nelson Guimarães Proença para que tome assento, eis porque iremos analisar projeto de sua autoria, PL 1181/97, primeira audiência pública, que dá nova redação ao art. 1º da Lei n. 11424/93, que dispõe sobre o acesso de pessoas deficientes ~~em~~ físicas a cinema, teatro e casa de espetáculo.

Peço, preliminarmente, para que o chefe da assessoria relate o projeto.

O SR. - Trata-se do PL n. 1181/97, de autoria do Vereador Nelson Guimarães Proença. O projeto dá nova redação ao art. 1º da Lei n. 11424/93, que dispõe sobre o acesso de pessoas deficientes físicas a cinemas, teatros e demais casas de espetáculos e estabelecimentos bancários e dá outras providências. O relator do ~~proj~~ projeto é o Vereador Antonio Goulart.

O autor justifica a propositura dizendo que procura aperfeiçoar a legislação vigente, que não é clara no referente à facilitação do acesso de pessoas deficientes físicas a estabelecimentos bancários.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Protocolo	170	de 1997
N.º		

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-11	4	Denise	Pol. Urbana	12.5.98	Aurélio N.	

lanche com relação às antenas, porque está-se instalando a Banda B na cidade de São Paulo. E de acordo com que foi implantado pela Telesp, estaremos fadados a ser uma cidade conhecida como "cidade paliteiro".

Agradeço novamente a presença de Profa Vitor e coloco à disposição de quem quiser se manifestar a respeito desse assunto.

- Fala fora do microfone.

O SR. AURELIO KOMURA - Peço também que se chame a BCP, que é a responsável pela implantação da Banda B. Alguém mais gostaria de se manifestar? (Pausa).

O próximo projeto que iremos nos manifestar será o PL 170/97 de autoria do Vereador Wadih Mutran, em primeira audiência pública, dispõe sobre a obrigatoriedade de intensificação da fiscalização da fumaça preta, proveniente dos escapamentos de todos os ônibus que efetuam o transporte coletivo no município de São Paulo, causadores de poluição, devido à má regulagem do motor. Peço à assessoria que relate esse projeto.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

170 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-12	1	Denise	Pål. Urbana	12.5.98		

C SR. _____ - Trata-se do projeto de lei nº 170/97, de autoria do Vereador Wadih Mutran. O projeto dispõe sobre a obrigatoriedade de intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente do escapamento de todos os ônibus que efetuam o transporte coletivo no município de São Paulo, causador de poluição devido à má regulação do motor.

O relator do projeto é o Vereador Archibaldo Zancra. A justificativa do Vereador Wadih Mutran é que na cidade de São Paulo, 90% dos poluentes lançados no ar provém dos escapamentos dos veículos motorizados que circulam na rede viária. Devido a essas emissões, a atmosfera da região está completamente saturada, ocasionando várias doenças, entre as quais se pode contar, a irritação da garganta e dos olhos, a asma e a bronquite.

A posição da Comissão de Constituição e Justiça foi pela legalidade. Observações: as medidas propostas na presente proposição deverão ser aplicadas conjuntamente com a implementação, espera-se que se ~~supra~~ o mais breve possível, do controle de emissões de poluentes a se realizar nas vistorias anuais obrigatórias para o licenciamento dos veículos automotores.



170 12 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-12	2	Denise	Pol.Urbana	12.5. 98		

O SR. AURELIO NOMURA - Gostaria de convidar o Sr. Wagner Ricardo Maziero, representante da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

O SR. WAGNER RICARDO MAZIERO - Sr. Presidente, Srs. Secretários, senhores e senhoras. A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente veio à esta audiência no sentido de elucidar alguns pontos. Esta Secretaria foi criada pela Lei 11.753/95, com características de atuar em problemas de meio ambiente.

Quanto à questão da fumaça preta deste Pl 170/97, temos de acrescentar dois aspectos importantes. O primeiro, em 1995 foi criado por uma lei municipal, o IM no município de São Paulo, que é um programa de inspeção e manutenção de veículos em uso. Nesse programa, a Prefeitura, com uma empresa contratada fazia inspeções anuais nos veículos de toda a frota para tentar minimizar o problema de emissão de poluentes. Além desse controle que a Prefeitura tem e que está sub-judice com um problema com o Estado e com a CETESB, existe a SPTransportes, que é um órgão da Secretaria de Transportes ^{que} possui um programa destinado exclusivamente à fiscalização desses ônibus. Temos aqui uma pessoa da SPTransportes. Trouxe material que foi discutido com a SPTransportes



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 1213
de 1991

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-12	3	Denise	Pol.Urbana	12.5.98	Wagner Ricardo	

no ano passado em diversas reuniões para implantar um plano de ação de fiscalização, que não foi para frente por diversos outros problemas. Mas a SPTransportes tem um serviço já efetuado; acho que podem falar de pois; que faz essa fiscalização normalmente a cada 45 dias, onde todos os ônibus da frota são inspecionados pela SPTransportes.

Além disso, a nossa atuação na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente está sendo minimizada por falta de um Código Ambiental Municipal. Seria importante que, além desse projeto que depois será discutido, que tivéssemos também a oportunidade de discutir sobre o Código Ambiental para o município. Ele deve estar na Câmara, mas não foi aprovado e, nem regulamentado.

Estamos à disposição para outros projetos de lei que aparecerem, como o da urna funerária, o das linhas de transmissão, o das antenas de celulares. A Secretaria está à disposição, porque também temos alguns trabalhos feitos nessa área.

C SR. AURELIO NOMURA - Agradeço a manifestação e também convido desde já e peço à assessoria que forneça cópia desse projeto para que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente possa se manifestar.

Com relação ao Código Ambiental, ainda não chegou à esta



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 12014
n.º 10
de 1997

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-12	4	Denise	Pol.Urbana	12.5.98	Aurelio M.	

Comissão, mas posso adiantar que na tarde de ontem, recebemos representantes da Secretaria, exatamente, para discutirmos e iniciarmos um processo para ^{análise} ~~análise~~ de um Plano Diretor. A Agenda 21, a qual o Brasil foi um dos signatários, infelizmente, não está sendo levado à efeito. E portanto, é imperioso esse desenvolvimento sustentado e fundamentado na Agenda 21, necessário para que possamos analisar o Plano Diretor, apresentado por esta Casa. Infelizmente, não foi levada em consideração, mas tendo em vista a legislação federal, municipal e estadual, achamos imperioso a participação e a inclusão do meio ambiente com relação ao Plano Diretor. Acredito que, talvez no dia 10 de junho, estaremos realizando um grande seminário para discutirmos a Agenda 21, tendo em vista o Plano Diretor para nossa cidade. E, desde já, solicito o seu comparecimento para essa discussão.

Gostaria de convidar o Sr. Marcelo Marques, da Transurb para fazer o uso da palavra.

O SR. MARCELO MARQUES, - Boa-tarde a todos, sou Diretor Técnico da Transurb, que é o Sindicato das Empresas de Ônibus do município de São Paulo. Além das informações dadas pelo representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, gostaria de dizer que, conjuntamente



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 1765
de 1397

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-12	5	Denise	Pol.Urb.	12.5.98	Marcelo	Marques

mente com a SPTransportes, que é o órgão gestor que nos gerencia no município de São Paulo,

[Redacted signature]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	16	do total	de 19	97
n.º	170			

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	1	Marcia	Com.Pol.Urb.	12.5.98		

aquele que faz toda a fiscalização em cima das empresas de ônibus, nós mantemos um programa de cooperação técnica. O que eles fazem conosco em termos de informações e todo o conhecimento que eles têm na área dentro desse departamento de Engenharia, da São Paulo Transportes, é passado para as empresas, em termos de treinamento dos seus funcionários para evitar essa questão.

Eu gostaria de colocar que mesmo a Secretaria do Verde, sendo criada em 1995, e essa política que começou a desenvolver do controle da emissão de fumaça, foi assinado em 26 de abril de 1995 um protocolo de intenções com a Cetesb, através do acompanhamento da Procuradoria do Estado de São Paulo, em relação ao que as empresas deveriam fazer para evitar a emissão de poluentes. Desde 1995 temos um protocolo de intenções, juntamente com a Cetesb, com uma série de programas, onde foi montada uma comissão de Energia, no nosso sindicato, com representantes de várias empresas, e o representante da Cetesb, e a São Paulo Transporte também participa dessas reuniões, onde nós fazemos avaliações mensais do que está sendo feito em termos de controle da poluição. Isso para dar uma idéia aos senhores. Nosso sindicato, preocupado com essa questão ambiental, estivemos recentemente no Chile para conhecer o sistema que eles têm de controle da poluição ambiental



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº	170	de 19	97
2			

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	2	Marcia	Com. Pol.Urb	12.5.98		

dos ônibus, estivemos lá estudando. Em cima dessa viagem tivemos uma série de informações e começamos a tratar com os fornecedores, os próprios fabricantes. Com a Mercedes Benz tivemos problemas com a produção de motores, principalmente com veículos de 1997 e 1996, que não estavam de acordo com a norma brasileira. Eles estavam tendo problemas e fizemos um convênio com a Mercedes Benz, encaminhamos os veículos novamente para a fábrica, onde foram verificados alguns dos equipamentos que poderiam estar causando - a questão da bomba injetora, que foi trocada; a própria regulagem do motor, etc. Isto é, existe todo um trabalho por parte do empresariado por conta dessa preocupação de combater à emissão de poluentes. Temos também a questão da própria relação das multas com a Cetesb, onde existe um controle muito grande! São multas muito pesadas, que as empresas, preocupadas com isso, já vêm demonstrando uma certa queda na quantidade de multas que vêm sendo aplicadas às empresas.

A Secretaria começou a vistoriar nossos ônibus, está sendo feita a vistoria dos ônibus das empresas, através da São Paulo Transporte, com sua participação em termos de acompanhamento. As empresas, normalmente os ônibus que são vistoriados pela empresa contratada pela Secretaria do Verde, que é controlada, os ônibus recebem um selo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 18
de 180
de 1997

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	3	Marcia	Com.Pol.Urb.	12.5.98		

de identificação quando aprovados, e esses selos as empresas acabam, afixando no vidro dianteiro, como hoje já tem nos táxis. E naqueles veículos que não foram aprovados por essa empresa Controlar ficam retidos na garagem para fazer a manutenção adequada, esperando o repasse para a empresa para a afixação do selo. Na saída do veículo sem esse selo, a empresa é multada. Então, para nós o importante é termos sempre esse controle em mãos, com o veículo aprovado, para poder fazer a operação normalmente. Realmente, estamos sendo acompanhados de perto por essa empresa Controlar, e tem a própria fiscalização da Cetesb também, e a da São Paulo Transportes que faz esse repasse de 45 em 45 dias, de toda a frota de todas as empresas do Município de S.Paulo.

Talvez, a necessidade de ter essa lei para intensificar, é uma coisa que está sendo bem intensificada. Quer dizer, nós, com essa questão do Controlar, com essa periodicidade com que os veículos são fiscalizados, e a própria fiscalização da Cetesb, não sei se teria necessidade de continuar com isso, continuar com uma intensificação maior do que o que está sendo feito hoje. Não sei. Seria isso que eu teria a falar. Obrigado.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	19
n.º	120
de 19	95

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H13	4	Marcia	157ª ord.	12.5.98		

H14 1

O SR. AURÉLIO NOMURA - Sr. Marcelo, esse projeto, na realidade, visualiza uma posição de uma parcela substancial da população da Cidade de São Paulo, que diz respeito à poluição criada através dos ônibus de São Paulo. Eu sou ouvinte da Rádio Eldorado e constantemente, principalmente tendo em vista o rodízio implantado, para reduzir a poluição na Cidade de São Paulo, somos informados por ouvintes daquela estação de que existem inúmeros ônibus que ainda poluem. E também o projeto do nobre vereador Wadih Mutran vem consolidar essa questão com relação à população de São Paulo. O vereador Wadih Mutran é considerado um dos mais fiéis, leais e combativos vereadores ligados ao Governo Municipal, e nos causa estranheza essa posição. É que, efetivamente, estão acontecendo falhas em relação a esse sistema.

Eu pergunto: em dados reais da Transurb, quantos ônibus estão hoje aguardando uma alteração, por não terem passado pelas normas técnicas? E quantos ônibus são avaliados mensalmente por essa empresa?

O SR. MARCELO - Não tenho aqui números para informar.

Mas quero dizer que esse projeto de lei é anterior à portaria da Secretaria Municipal de Transportes que implanta a fiscalização por essa empresa Controlar. Quanto às reclamações de passageiros, essa questão



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 20
n.º 170
94

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H14	2	Marcia	Com.Pol.Urb.	12.5.98	Marcelo	

Na fumaça, em São Paulo, nós podemos analisar o seguinte: temos um problema muito sério que são os automóveis. A poluição dos automóveis é muito maior, o que eles soltam de monóxido de carbono é muito maior do que os veículos automotores, ônibus. Hoje temos uma frota de ônibus no Município de São Paulo da ordem de 10.700 ônibus operando no Município, e é uma grande discussão nossa com a Cetesb que fica fácil você multar esses veículos, porque eles têm endereço, têm uma garagem e todos conhecem, enquanto que muitos veículos, como os veículos alternativos do qual falamos - a modalidade "bairro a bairro" -, que são os outros ônibus que são vistoriados também pela Secretaria do Verde, e até o representante da São Paulo Transportes pode dizer mais alguma coisa - e a mesma questão dos outros veículos que fazem a região inter-municipal, que são veículos inter-municipais, que estão sob a responsabilidade da empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, da Secretaria Estadual de Transportes.

Acontece que a população não consegue identificar bem o que é ônibus urbano e o que é ônibus inter-municipal. Essas questões, normalmente é muito mais fácil você acusar as empresas de ônibus do Município de São Paulo nessa questão do que as outras empresas que estão operando aqui em São Paulo, quando a gente tem a questão do



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	173	de 10	97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H14	3	Marcia	Com.Pol.Urb.	12.5.98	Marcelo	

fretamento, etc, que o DER estaria fiscalizando mas que não existe nenhum controle a respeito da poluição.

O que posso dizer é que realmente temos um trabalho feito nas empresas de ônibus, quanto a todo o acompanhamento e a preocupação com a poluição ambiental no Município de São Paulo, e temos a Procuradoria do Estado. Praticamente, juntamente, com a Cetesb, em cima das empresas para controle, e acompanhando tudo o que está sendo feito. E também esse protocolo de intenções, onde existe todo o treinamento, toda a conduta a ser seguida pelas empresas, que a Cetesb e a Procuradoria acompanham de perto. Quanto ao número dos veículos, todos os veículos são vistoriados pela São Paulo Transportes, de 45 em 45 dias. Nós temos até duas diferenças. A Cetesb utiliza hoje para fazer o controle ambiental, a Escala Richman, não sei se o senhor conhece, é um tipo de cartãozinho, onde você tem uma figura e as várias tonalidades. A pessoa, o fiscal da Cetesb acaba fiscalizando isso visualmente, junto com a fumaça, e em determinados lugares. Eles fazem um tipo de acompanhamento. A gente corre o risco de ter o erro de quem está controlando isso, enquanto que pela Secretaria do Verde é utilizado o equipamento passímetro (?), você tem muito maior controle e até uma precisão em termos do índice de fumaça saindo dos veículos.



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H14	4	Marcia	Com.Pol.Urb.	12.5.98	Marcelo	

Então, essa questão da utilização do passímetro, todas as empresas já têm esse equipamento. Elas acabam fazendo elas mesmas alguns controles nas vias de S.Paulo, tanto é que há pouco tempo vimos o pessoal da Cetesb mostrando como o pessoal fazia esses controles até para ajudar na justificativa de alguma recusa nas multas, que são autuadas pela Cetesb, e para mostrar que realmente, em termos de preocupação, ela existe em relação a isso, e está sendo feito um trabalho para controlar a emissão de fumaça.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Uma outra informação: parece-me que existia um outro projeto de lei, da época da Prefeita Erundina, que a partir do ano 2000 os ônibus novos terão combustível a gás. O que a Transurb está fazendo, qual o programa com relação a utilização do gás nesses veículos que terão de ser comprados a partir do ano 2000?

O SR. MARCELO - Se não me falha a memória, Vereador, temos uma outra lei em cima dessa, que definiu a quantidade de veículos que teriam que ser substituídos por ônibus a gás, a partir do ano passado. Está sendo feito um trabalho, juntamente com os fornecedores



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	123
de 19.	98

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H14	5x	Marcia	Com.Pol.Urb.	12.5.98		

como a Mercedes Benz, até agora. Também o trabalho com a Comgás; com as fornecedoras desse combustível - Shell, Petrobrás, etc. - e estamos tendo muitas dificuldades para aprovar esse veículo. Já adquirimos praticamente 70 veículos a gás, já tínhamos rodando 160 veículos, (E como é um veículo ainda em fase de teste ~~estamos em fase de teste~~)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 170	24	97
97		

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-15	1	Vera	aud. públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

~~_____~~, vamos dizer, não dá aquela confiabilidade em termos da utilização do equipamento. Além disso, estamos com um problema seriíssimo que é a própria questão em termos do orçamento do município e isso elevaria o custo do sistema a um número elevadíssimo se fizéssemos toda essa troca, porque essa nova lei determina um percentual em cima da frota que seria substituída.

Então, existe uma preocupação em relação a isso. ~~xxxxx~~ A idade média dos veículos da frota do município de São Paulo está em torno de três anos, três anos e meio a quatro anos mais ou menos e se de repente substituirmos esses veículos por veículos novos, certamente o custo seria bastante elevado, que poderia onerar até a população em termos de um reajuste de tarifa, para poder cobrir esse custo.

Posso informar que estão sendo feitas tratativas. Nós temos por exemplo, o problema da canalização, de levar até a garagem. Então, existe um quadrante que foi definido pela Comgás, a própria São Paulo Transportes faz parte desses estudos e estamos tentando conciliar essa questão de levar o gás até a garagem, estamos vendo com a Comgás essa possibilidade e os testes estão sendo feitos nos veículos, para a gente atender a essa questão da lei. Está sendo feito o que é possível por parte das empresas essa aquisição, mas deve ser algo bem planejado, que não



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 25
n.º 170
de 1998

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	LABORADOR	CONT. APARTE
H-15	2	Vera	aud. públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

vai fazer com que as empresas adquiram um veículo que está em teste e que realmente não produz os efeitos que a gente gostaria que surtisse.

O SR. _____ - Agradeço a sua presença

so representante da Transurb e dizer que, no jornal da categoria dos taxistas, mais de 70% daquela categoria preferem a aquisição de táxis a gás por ser extremamente econômico e a redução chega a quase 68%, segundo dados do sindicato dos taxistas.

Então, acredito que deveríamos nos aprofundar um pouco mais, tendo em vista o início da construção do gasoduto da Bolívia, quando teremos gás em abundância na cidade de São Paulo e tendo em vista também a poluição da nossa cidade.

Nós, pela Câmara Municipal, estamos discutindo também a transformação do combustível de gasolina para gás. Acredito que todas as entidades, sejam estaduais, municipais, federais, já deveriam estar caminhando nesse sentido, no sentido de que precisamos minimizar o problema da poluição dos ônibus, dos automóveis que circulam na cidade de São Paulo e que tem afetado tanto a nossa população.

Gostaria de passar a palavra ao representante da SP Trans.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

17826 97
m

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-15	3	Vera	aud. públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

O SR. _____ - Boa-tarde a todos. Em primeiro lugar, quero agradecer o convite da manifestação da São Paulo Transportes, que é o órgão gestor do transporte coletivo da cidade de São Paulo.

Gostaria de fazer um complemento ao que o Marcelo, do Transurb estava falando, em relação à conversão da frota para o uso do gás natural.

O que precede à conversão dessa frota é um programa chamado programa de alteração de combustível, que é conduzido pela São Paulo Transportes.

A Transurb não se manifesta no desejo de converter ou não. A São Paulo Transportes emite as ordens de serviço dentro do que prescreve esse plano de alteração de combustível e eles cumprem as ordens de serviço estabelecidas pela São Paulo Transportes.

Hoje, na Cidade, temos por volta de 160 ônibus a gás já operando, dos quais pelo menos 30 de segunda geração sendo avaliados, para que sejam corrigidos quaisquer problemas dessas ordens de serviço já emitidas e, até o final do ano, serão incorporados mais de 250 carros, salvo outros problemas técnicos que possam ocorrer.

Em relação à lei da gestão da Erundina, realmente ela esteve em alteração no seu § 1º que estabelecia não uma carência, mas um prazo,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 127
n.º 19
93

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-15	4	Vera	aud. públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

até 2.001, dez anos a partir da promulgação da lei, da conversão para uso do gás natural. A alteração significativa que houve foi que se estabeleceu uma cadência na ordem de 5% nos dois primeiros anos e ~~dez~~ 10% nos anos subsequentes à frota operante.

Agora, em relação ao Projeto de lei 170, tivemos a oportunidade já de nos manifestar e, no nosso entendimento, ele se superpõe a uma atividade em desenvolvimento pela São Paulo Transportes em conjunto com suas contratadas, filiadas ao Transurb.

Estabelecemos, por conta de uma resolução do Ibama, Portaria 85, esse convênio de cooperação técnica, passando para o pessoal da nossa contratada algumas experiências que tínhamos na frota da CMTC, que é a autofiscalização dos seus carros, muito mais extensivos do que prevê o projeto que, se não me engano, fala só sobre motores. Nós entramos na parte da infra-estrutura, na parte do treinamento do pessoal e todos aqueles itens que são ligados indiretamente à emissão de poluentes.

Eu tenho algumas transparências para mostrar.

Aí são algumas ações da São Paulo Transportes que contribuem significativamente para a melhoria do meio ambiente. Como primeiro projeto da São Paulo Transportes, aparece o projeto do novo modo de transporte de média capacidade, o VLP, o veículo leve sobre pneus, que é o



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-16	5	Vera	aud. públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

nome técnico, mais conhecido como "fura-fila".

Esse projeto já está em construção, a primeira linha vai ligar Sacomã ao Parque D. Pedro. Esse carro que vai fazer a operação é um veículo totalmente elétrico. Está prevista uma rede de 140 km para a Cidade como um todo.

O segundo é a reestruturação do sistema com vistas ao aumento da eficiência dos ônikus. Quer dizer, é você racionalizar o uso do sistema em certos corredores, como, por exemplo, o setor Paulista, a Brigadeiro Luiz Antônio, o corredor Celso Garcia. É uma racionalização de frota.

O terceiro seria a expansão dos corredores e terminais de integração.

O quarto programa é o programa de qualidade no transporte urbano, PQTU, que premia as empresas, em que está previsto esse controle de poluição da autofiscalização.

Revitalização e ampliação do sistema trólebus. Nós estabelecemos um programa de reformulação de toda a frota da Cidade, composta aproximadamente de 300 veículos trólebus e foram acrescentados a esse sistema por volta de 111 novos trólebus.

Temos um controle sistemático da emissão de poluentes sobre



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 1029	de 19 97
ORADOR	CONT. PARTE

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. PARTE
H-16	6	Vera	aud.públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

o qual vou discorrer mais para a frente, e a implantação de procedimentos técnicos também faz parte desse programa sobre o qual vou falar um pouco. E o uso de gás natural em substituição ao diesel que é o programa de alteração de combustível, que é o cumprimento de uma lei e de um decreto regulamentador.

Há alguns programas em parceria com o Transurb, tais como uso do álcool como combustível, uso do álcool adicionado ao diesel, uso do diesel adicionado ao óleo vegetal e o desenvolvimento que estamos fazendo agora com uma das filiais do Transurb, que é o carro movido a bateria. É um piloto que temos para avaliação e logo estará em operação na Cidade.

Nós temos aí um termo de aditamento aos contratos firmados entre SP Trans e empresas operadoras, que é a instituição de um programa de autofiscalização nos termos e recomendações estabelecidas pela gerência de engenharia da SP Trans. Ficou uma coisa abrangente nesse termo de aditamento e o desdobramento disso foram algumas normas técnicas promovidas com os gerentes de manutenção das empresas em que implantamos, como procedimentos para corroborar com a minimização da emissão de poluentes. Controle de recebimento de combustível que é um componente que influi na emissão de poluentes. Estabelecimento de um plano de manuten-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	130	de 19	98
n.º			

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-16	7	Vera	aud. públ. C. Pol. Urb.	12.5.98		

ção preventiva de todos os sistemas de alimentação e injeção do motor e outros que contribuem indiretamente para a emissão de poluentes. Posso citar a infra-estrutura, a empresa tem que se capacitar para ter uma infra-estrutura compatível à necessidade de manutenção e também um treinamento do seu pessoal.

Um programa de treinamento nos aspectos de regulação do motor e também do uso da escala Ringelman ~~Hignan~~ para praticar a autofiscalização dos veículos que vão sofrer o processo de manutenção e aqueles também em operação.

Esse programa de autofiscalização implantado nas empresas prevê em todos os ônibus escalados para manutenção preventiva que são aproximadamente 8% da reserva da frota operacional, eles têm que efetuar a verificação do nível de emissões com o uso da escala Ringelman ~~Hignan~~ que é o mesmo instrumento utilizado pela Cetesb.

Verificada alguma anormalidade nesses veículos, é aberta uma ficha de manutenção e, além daqueles serviços que ele sofreria na manutenção, acresce-se esses outros da parte de emissão de poluentes.

Os ônibus em manutenção, a mesma forma, eles colocaram alguns agentes em pontos estratégicos para uso da escala Ringelman. Quando um desses carros tem algum problema, ele tem que ser recolhido à garagem,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	31	de	19	98
40				

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-16	8	Vera	C.Pol.Urb.	12.5.98		

tem que ser consertado e tudo o que é feito no carro tem que ser passado à São Paulo Transportes, para avaliar se o serviço teve um efeito positivo. Esse seria o programa de autofiscalização.

Agora, a São Paulo Transportes tem uma equipe que roda as empresas, aproximadamente 70 lotes, fazendo essa avaliação com a escala Ringelman nos carros em processo de manutenção. Qualquer anormalidade no carro, ele é lacrado.

O nosso programa de fiscalização de campo nós repassamos à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente até por conta de uma portaria inter-secretarial - eu tenho a data, depois eu vejo - entre a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e a Secretaria dos Transportes. A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente contratou uma empresa para fazer a verificação do índice de emissão de poluentes. Então, esse trabalho hoje está por conta da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, em que todo carro inspecionado recebe um selo ambiental, garantindo que esse carro passou por um controle com o uso de um equipamento chamado opacímetro. Mas isso não retira a responsabilidade das empresas em fazer a manutenção preventiva desses carros.

Para mostrar a abrangência do trabalho, temos um diagrama de causa e efeito, em que a gente procura mostrar uma causa e todos os



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 32
n.º 130
de 19 98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-16	9	Vera	C.Pol.Urb.	12.5.98		

efeitos que contribuem para a emissão de poluentes. Temos desde as condições de trabalho, adequação veículo-linha, isto é, o veículo com uma capacidade ou uma relação potência-peso menor do que o necessário para vencer aquela conformação de linha, a qualidade do combustível, o projeto do motor, a qualidade dos materiais aplicados à manutenção, uma má operação do veículo, a conservação do veículo e projeto de carroceria que pode estar fazendo uma extensão dos seus sistemas de escapamento. Isso contribui também para o aumento da poluição pela fumaça negra.

Como condição de trabalho, nós tentamos e estamos ainda fazendo alguns trabalhos junto com as empresas, ~~_____~~
~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 17033
de 19.98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-17	1	Camilo	Com. Pol. Urb.	12/5/98		

tentando melhorar a infra-estrutura e adequando a de ferramental, às empresas para se preceder uma manutenção correta. A adequação veículo-linha e projeto de motor são dois itens que estão sendo contemplados nas especificações técnicas. Digo isso porque, desde agosto de 1996, só são incorporados ao sistema veículos que satisfaçam a uma especificação técnica emitida pela São Paulo transportes.

A qualidade dos materiais, a conservação dos veículos e a má operação de veículos é um trabalho que é feito juntamente com a manutenção. Quanto à qualidade de materiais, nós, com base na norma ISO 9000, repassamos para os funcionários dos almoxarifados uma metodologia de qualidadeção de seus fornecedores de insumos.

Tenho aqui um gráfico que mostra a quantidade de veículos inspecionados. A parte vermelha mostra aqueles veículos que apresentavam algum problema de emissão de fumaça negra. Há um outro gráfico aqui, no qual podemos visualizar melhor esse ponto.

A partir de agosto de 1996, foi implantado esse procedimento. Vemos a evolução disso. A barra maior refere-se aos veículos inspecionados, e a barra menor refere-se aos veículos que apresentavam algum tipo de problema. Vemos que aumentou-se o número de veículos inspecionados e diminuiu-se o número de veículos com problemas. Isso se deu por conta de uma implantação de procedimentos de manutenção, quer seja do motor, quer seja de infra-estrutura, quer seja ferramental, etc.

Tenho aqui a portaria nº 1- SVMA- SMT/97. Por conta dessa portaria é que essas inspeções de canto foram atribuídas à Secretaria Municipal do Verde e do Meio



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-17	2	Camilo	Com. Pol. Urb.	12/5/98		

Ambiente. A diretriz que estabelecemos, nesse procedimento, como o próprio representante, Sr. Deteuzumi, falou, foi um "feed-back" que fomos buscar no Chile, numa cidade totalmente poluída. Verificamos o sistema que eles usam para fiscalizar os veículos em operação. Lá o veículo é parado, no meio da rua, com o usuário dentro, ^{se} é medido alguns pontos. Se ^{houver} nele problema, o documento é retirado, o veículo conclui a sua viagem, sendo depois recolhido à oficina ou em algum lugar que será efetuado o serviço de manutenção. Após feito o serviço necessário no carro, uma lista do que foi feito nele será necessário ser mostrado, para depois se buscar novamente o documento. Se o usuário do veículo for pego, na rua, sem usar o documento e sem ter feito a devida manutenção, a multa será muito pesada.

e trabalhos de uma forma parecida.
Vimos toda esse procedimento, Se o carro apresentar algum problema, na rua, a empresa é notificada. Assim, esse veículo tem que sair de circulação ou ser levado até a sua garagem, para ser feita a sua manutenção. O que for feito, terá que ser passado à São Paulo Transportes o nível de intervenção que for feita. Em resumo, essa é a atividade que desenvolvemos na São Paulo Transportes.

Eu vejo que a intenção da lei, o espírito da lei, é melhorar ou minimizar a emissão de poluentes. Só que do ponto de vista operacional, o ônibus teria que ser parado, com os usuários dentro, medir alguns itens, colocar um selo vermelho, dizendo que tal veículo está poluído. Quanto ao "Modis operandi", nós, como agência de transporte, vimos que tudo isso é um tanto complicado. Não estou colocando a



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 125
A.P. 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-17	3	Camilo	Com.Pol.Urb	12/5/98		

uma posição de agência ambiental, mas sim estou colocando uma posição de órgão de transporte, onde temos que levar o ir e o vir da população.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Tenho uma dúvida.

Essa avaliação não poderia ser feita no recolhimento dos ônibus nas garagens?

O SR. _____ - Ela é feita dia-

riamente. A cada 45 dias, no máximo, toda a frota é inspecionada.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Não poderia ser reduzido esse prazo de 45 dias?

O SR. _____ - É um pouco difí-

cil, porque o prazo de 45 dias é o período entre uma manutenção e outra do veículo.

Esse tempo é o mínimo ^{que} uma empresa pode oscilar, não prejudicando a operação.

Os carros recolhidos, inclusive, têm uma logística para ser feita uma alternância dos que forem recolhidos, justamente para que se peguem carros diferentes, nessa inspeção.

Na minha opinião, em uma implantação do IM, municipal integral, digo que há um controle de fumaça. Não há a parte de segurança. Isso é feito somente pela São Paulo Transportes. Isso vai contribuir significativamente para a redução de



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 36
n.º 170 de 1997
20

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT.-APARTE
H-17	4	Camilo	Com.Pol.Urb.	12/5/98		

fumaça negra .

Observamos que as empresas têm boa vontade. Ocorre que as variáveis são múltiplas. Há um equipamento, nas manutenções, chamado opacímetro, que faz o papel da escala Riguel. Com esse equipamento, verifica-se se o veículo está dentro dos padrões aceitáveis. Quando tal carro vai à rua, se pegar um pouco mais de carga, numa glive, o motorista vai exigir um pouco mais de esforço ao motor. Assim, haverá a emissão de fumaça preta.

A fonte do recebimento do óleo diesel dos veículos também pode estar influenciando nesses problemas. Por isso fomos influir no recebimento do óleo diesel também.

O próprio motorista se não estiver treinado a buscar o rendimento máximo e melhor de um motor, poderá também causar essa poluição. Há muitas variáveis, repito.

Por quê? Porque quando às vezes, quem trabalha, na manutenção, ficam preocupados. | os carros são recolhidos, ele coloca o opacímetro, mas verifica que o veículo está dentro dos padrões aceitáveis. Tal problema talvez tenha ocorrido devido uma culpa, possivelmente, de uma carga elevada, lá fora.

Quando a isso, já falei que, nas novas especificações, nós estamos exigindo uma potência/peso compatível àquele lugar onde o carro vai operar.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	37
n.º	170
de 19	98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-178	5	Camilo	Com. Pol. Urb.	12/5/98		

O SR. AURÉLIO NOMURA - Uma outra dúvida diz respeito à alteração da lei da ex-prefeita, Sra. Luíza Erundina, qual é o critério avaliado para se chegar nesse percentual? 5% no primeiro ano e 10% nos demais?

O SR. _____ - Não participei dessa discussão. Houve uma Comissão intersecretarial. Se não me falha a memória, esse item foi reavaliado pelo Cadis, Conselho de Avaliação de Itens Sustentáveis. Dela fazem parte a sociedade civil. Parece-me que foram ouvidas algumas montadoras. Somente uma, a Mercedes-Bens, manifestou-se, dizendo que poderia haver um mix de produção, na ordem de atender, pelo menos, 5%. Detalhes de todo esse trabalho que foi feito para modificar a lei poderia ser obtido na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Agradeço a sua participação. Vamos participar de uma outra audiência pública, por força de lei. Acredito que deveremos chamar os técnicos da Cetesb e a Secretaria Estadual do Verde e do Meio Ambiente, além da MTU, para discutirmos esse aspecto, em relação a esses ônibus intermunicipais.

Tem a palavra o Sr. Ricardo Wagner, técnico da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, que possui um documento para acrescentar a essa exposição.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 1188 do rec. 97
n.º de 19

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-18	6	Camilo	Com. Pol. Urb.	12/5/98		

O SR. RICARDO WAGNER - A lei que trata do número de veículos, os 5%, é a nº 12140, que acrescentou um artigo a mais na lei nº 10950, de 24 de janeiro de 1991. Então, no primeiro ano, seriam 5% de transformação, mais 5% no segundo ano e mais 5% no terceiro ano. A partir daí, seriam 10% de transformação até o ano 2007, quando todos os ônibus passariam a circular com gás natural.

Isso já foi discutido no Cadis, um órgão que funciona dentro da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, embora não seja dessa Secretaria.

Há um outro ponto a ser falado. O IM, programa de inspeção de manutenção de veículos, em uso, propunha-se, no município de São Paulo, a fazer a fiscalização de toda a frota, tanto ônibus, caminhão e automóveis, durante um ano. Para que houvesse a possibilidade de a pessoa licenciar o seu veículo, o ^{seu} veículo teria que passar por essa fiscalização.

Em automóveis, é feita a medida de todos os gases que saem do escapamento, o carboneto, CO₂, NO, etc. No caso de veículos a diesel, é feita a medida da quantidade de material particulado que sai pelo escapamento do veículo. Então, essa frota de ônibus, de caminhões, de táxis e de lotações seria denominada "frota ^{de uso} intensiva". Isso foi decidido no Cadis. Tal frota teria que ser passada por 2 fiscalizações, por ano, nesse programa.

A primeira fase do programa, em outubro até dezembro do ano passado, salvo pouquíssima exceção da frota, nem 1%, toda a frota passou pela ins-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

39
170
92

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-18	7	Camilo	Com. Pol. Urb.	12/5/98		

peção. Seria executada a 2ª fase do programa agora, em março, até junho. Nesse período, essa frota de uso intenso teria uma segunda inspeção. Depois disso, passaríamos os resultados para a SP Transportes.

Por um problema jurídico, o nosso programa está "sub judice". Ele não pode ir para frente porque a Cetesb quer fazer essa inspeção também. Além da inspeção de poluentes, fumaça e ruídos, ela quer fazer a inspeção de segurança. Os Detrans do Brasil inteiro querem fazer tal inspeção. Então, foi cancelado, juridicamente, a nossa licitação. Assim, deverá ser proposto, até outubro, uma solução. O Ibama vai decidir como vai ficar a nossa situação.

Informo aos senhores que toda a frota de ônibus já passou, pelo menos uma vez, nessa inspeção.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Essa inspeção, apesar de estar "sub-judice", poderia ser feita sob uma posição de praxe, tendo em vista esse transporte coletivo.

Não há necessidade de lei para se fazer uma vistoria nos ônibus que trafegam dentro do município de São Paulo.

O SR. _____ - Além do que a SP Transportes já faz, seriam ainda necessárias outras providências, como a mudança do combustível, e controle do mesmo. Isso seria muito interessante. Para a Secre-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº 170
n.º 37

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-18	8	Camilo	Com. Pol. Urb.	12/5/98		

taria fazer essa inspeção, tem que existir um equipamento. As empresas de ônibus receberam, na garagem, uma viatura da empresa contratada. Elas fizeram, no período que foi determinado, esse trabalho, para não atrapalhar o trânsito e o funcionamento de cada empresa. Eles receberam, de madrugada, uma equipe da Controlar, equipe contratada, juntamente com a fiscalização da Prefeitura, com a qual estivemos juntos, para efetuar essas medições.

Diferentemente da escala de Ríquel, a qual precisamos de dia limpo para ser feita a medida, o opacímetro permite fazer esse serviço sem luz, pois ele é colocado dentro da chaminé. Lá ele faz essa leitura. Acompanhamos e fizemos esse serviço.

A empresa que tem todos os equipamentos, a qual foi contratada, Sem isso, não há como fazer o serviço.

O SR. AURÉLIO NOMURA - Volto novamente a falar sobre isso. Na realidade, a empresa está com todos os equipamentos, os quais estão subutilizados. Poderia muito bem ser proposto um trabalho para a utilização disso, em 45 dias, ou a cada 6 meses. Aliás, já há os documentos. Se os equipamentos não estivessem disponíveis, realmente, estaríamos aguardando a lei.

Nada impede que a lei, apesar de estar "sub judice",



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 41
n.º 170
98

RODIZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-19	1	E. CARLOS	Aud.Púb.Pol.Ur.	12.X05.98		

... Os equipamentos aí estão, e a empresa está, é claro, a fim de arrecadar. E também, conhecendo a posição da Transurb e da SPTrans, no sentido da melhoria da qualidade de vida com relação aos aspectos da emissão de poluentes, poderia ser ~~xxxx~~ feito sem qualquer necessidade de uma lei. Acredito que o custo não seria um custo absurdo, mesmo porque está sendo ~~xxxxxxxx~~ impingido para toda a população. E, quando foi discutido nesta Casa, foi colocado que realmente o custo é extremamente insignificante.

Acredito que, se fizermos essa avaliação por esses equipamentos, ~~xxxx~~ não ~~xxxxxxxx~~ onerando, de tal maneira que inviabilizasse ou que tivesse necessidade de aumentarmos a tarifa, por causa dessa vis custo toria. Acredito que o ~~xxxx~~ seria ínfimo, a não ser que o que foi colocado dentro da Casa, com relação aos custos, seja uma inverdade.

Assim, acredito que poderíamos, quem ~~xxxxxxxx~~ sabe?, caminhar nesse sentido. Acredito que poderíamos até falar com o Vereador Wadih Mutran, nesse sentido, de firmarmos um protocolo, um acordo, neste sentido, para que possamos iniciar. Acho que já estaremos avançando muito e não precisaremos aguardar esse projeto, essa lei que está sendo discutida "sub judice" e que, de acordo, infelizmente, com os nossos tribunais, teremos aí uma discussão e uma decisão final daqui a 20 anos.

O SR. _____ - Só uma informação:
referente ao Poder Público, hoje ~~xxxxxxxx~~ S. Exas. realmente não estão desenvolvendo ~~xxxx~~ mais essa atividade, mas todas as empresas do sistema possuem um ~~xxxx~~ equipamento que é próximo ao que a Controlar usa, e essas garagens, essas empresas usam como ~~x~~ um indicativo de manutenção.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º 17092
n.º 92
92

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H-19	2	L. Carlos	Aud. Púb.Po.Ur.	12.05.98		

Talvez, aí, tirar alguma idéia de aproveitar isso, até para que seja feita por S. Exa. a própria inspeção, mas seja supervisionado pelo Poder Público, vamos dizer assim, ~~para~~ ter uma certa legalidade. É uma forma de não parar, enquanto a coisa está "sub judice", que é o trabalho que a Controlar vem fazendo aí.

Agora, só mais um complemento, ~~xxx~~ em relação ao ~~xxxxxxx~~ ~~xxx~~ projeto "O GAS" (?), que o ~~Mx~~ Sr. Marcelo falou que é um projeto um pouco caro. Realmente é. O ônibus (?) é significativamente mais caro.

Um ~~ou~~ outro problema que temos é que a Mercedes Benz é o único fornecedor, a única que investiu, a única que teve uma visão de futuro desse projeto. Então, ela está sozinha aí no ~~xxxxxxx~~ mercado.

O carro de segunda geração é um carro que está sendo avaliado ainda ~~xxxx~~ pelos técnicos da São Paulo Transportes, ~~A~~ até porque, para a segunda fase, precisamos fazer um relatório ~~para~~ dizer se está bom ou não esse projeto.

A própria ~~xxxxx~~ Congás nos ~~xxxxxxx~~ notificou, há al gum tempo, que existe algumas zonas de exdlusão, onde o gás não é próprio para o setor automotivo. Então, algumas garagens não vão poder ser contempladas com esse projeto, em função da qualidade do gás.

A respeito da qualdiade do tás automotivo, hoje já esta mos um pouco seguros, até porque há uma especificação, emitida pelo DNC, com uma cadência, para estar melhorando um pouco mais.

Vamos ver se, com esse gás que vem da Bolívia, a logís tica de distribuição desses dutos vai chegar próximo às garagens, porque é um fator econômico: quanto ~~xxxx~~ mais próximo, mais barato sai o custo desse combustível. Quanto mais longe, às vezes, tem até uma invis



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

170 43
97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H19	3	L. Carlos	Aud.Púb.P.Urb.	12.05.98		

bilidade econômica para esse projeto.

PRESIDENTE

O SR. (AURÉLIO NOMURA) - Agradeço a manifestação e peço à Assessoria que também convoque o representante da Congás e também do Ministério de Minas e Energia, para discutirmos esse assunto também do Gasoduto. Gostaria de convidar também o Sr. Edivaldo ~~XXXX~~ Guedes, que é economista da Assembléia Legislativa do Acre, para sua manifestação.

O SR. EDIVALDO GUEDES - Queremos, inicialmente, parabenizar a Câmara Municipal de São Paulo, especialmente a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, por essa audiência pública.

Somos do Acre, economista da Assembléia Legislativa do Acre, e estamos aqui colhendo alguns subsídios para levar à Câmara Municipal de Rio Branco e à Assembléia Legislativa. Queremos agradecer à receptividade que tivemos pela Sra. Maria Amália, augusta Secretária dessa Comissão e dizer que toda a Cidade de São Paulo está de parabéns, porque no Acre, mesmo a Câmara Municipal, não faz este tipo de reunião, não sei o porquê, se, pela Constituição da República, isso tudo é Brasil, não se faz lá.

Já fui Vereador lá no Acre, no período de 1979 a 1982, me disseram época em que o Sr. Eurípedes Sales, que hoje ~~XXXXXX~~ que é Conselheiro do Tribunal de Contas deste Município, era o Presidente aqui; estivemos uma vez aqui, naquele encontro de Presidentes de Câmaras de Vereadores do Brasil; estivemos até no Jaraguá: deu uma tristeza, quando passamos ali, estava sendo fechado, com o pessoal tirando as coisas e me



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

44
170
97
20

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H19	4	L. Carlos	Aud.Púb.P.Urb.	12.05.98		

disseram que não tem mais, não sei o quê.

Mas, no fundo, quero ~~parabenizar~~ parabenizar. Mas queria me ater aqui na ~~questão~~ questão desse projeto, PL 170/97, do Vereador Wadih Mu tran. Acho que S. Exa. foi de uma felicidade tremenda! Só que sugeri- ria, se ~~uma~~ uma vez aceito, que isso fosse ~~mais~~ mais abrangente, pelo seguinte: eu, lendo os ~~jornais~~ jornais "O Estado de S. Paulo" e a "folha de S. Paulo", da semana passada, naquele painel do leitor, naquelas car- tas, alguém estava questionando, era um usuário de transporte, questio- nando esse rodízio, dizendo que ia ~~deixar~~ deixar o carro em sua casa, só que estaria deixando um carro que não polui, e que iria sair com um fusca velho, com o motor batido, e ~~que~~ que iria poluir mais do que umônibus.

Então, ~~é~~ é uma faca de dois gumes: muitas vezes se faz uma coisa, tentando alcançar um objetivo, e o tiro sai pela culatra. Assim, o que queríamos dizer é o seguinte: uma emenda aditiva, para que ele seja abrangente não só aos ônibus, mas que seja generalizado a mo- ~~tos~~ tos, a fuscas, a tudo, enfim, porque ~~é~~ todos poluem. Aliás, nós também poluímos: ~~estou~~ estou lá no bairro de ~~Santo André~~ Santo André, lá no final do mundo, onde o cão perdeu as esporas, muito distante, lá depois de São Mateus, e vi lá pessoas tocando fogo, que até pareceu que estivéssemos no alto da Amazônia, onde se destrói, onde se está queimando ~~tudo~~ tudo, onde ninguém leva a coisa a sério. Achei um absurdo. Então, isso é uma campanha que tem que ser feita. //

Acho essa comissão de hoje das mais importantes, e esse trabalho de todo mundo. ~~Parabenizo~~ Parabenizo V. Exa. quando ~~pediu~~ pediu fosse con- ~~vocado~~ vocado alguém. Isso tem que ser um mutirão nacional. Todos so-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha n.º	46
n.º	170
de 19	98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
XXX H20	1	L. Carlos	Aud.Púb.P.Urb.	12.05.98		

mos responsáveis por isso! Afinal de contas, respiramos o mesmo ar; e vemos uns aí andando de fusca, ~~xxx~~ poluindo. Aí fecha-se os olhos e se diz só dos ônibus. Não tenho procuração de dono de empresas de ônibus para defendê-lo coisa nenhuma, nem os conheço, mas acho que tem que ser de todos, ~~xxxx~~ generalizado, todo mundo, e um trabalho que tem que ~~xx~~ ~~xx~~ ser de mãos dadas: somar sim, subtrair não; multiplicar, se possível; dividir, nunca!

Essa é a hora do somatório, de todos nós, porque ~~xxxxxxx~~ ou nos reunimos ~~xtodos~~, para a tarefa política, ou vamos morrer aqui, pois numa Cidade como esta, uma megalópolis, uma extensão destas, precisa disso.

Outra coisa que me causou ~~xxx~~ espécie em São Paulo é essa falta de segurança; é, num bairro, alguém pedir, pelo amor de Deus, um apoio, e se fechar a porta. Vi uma senhora, para se esconder um bujão de gás dela, porque o pessoal havia quebrado a casa, pedindo, pelo amor de Deus, e todo mundo com medo de todo mundo! Eu disse que não moraria aqui; não moraria, com toda certeza. Estou ~~xxxxxxx~~ no Acre há 26 anos, lá ainda durmo com as portas abertas; a ~~x~~ cafua não me deixa. Lá na minha propriedade, uma ~~xx~~ área de 30 mil m², minha residência, onde o vizinho mais próximo está a ~~xxxxx~~ 250 m. Não daria para viver num lugar onde todo mundo anda brigando, um com medo do outro, um vizinh com medo do outro, aqui não se pode conversar, não se pode cumprimentar ninguém, dá-se um bom dia e, às vezes, o elemento não responde. Perguntei a alguém o caminho do Ipiranga e ele respondeu-me que não me entendia! ~~Então~~ Então, perguntei-lhe se ele não falava o Português igual a mim, como é que não me entendia?! Não somos brasileiros? Que Deus lhe aben-



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
—TAQUIGRAFIA—

Folha nº	46	de 19	98

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H20	2	L. Carlos	Aud. Púb. P. Urb.	12.05.98		

çoasse, lhe disse, com pena daquela pessoa.

Então, acho que temos que fazer um trabalho. Parabenizo, ao ~~xxxxxx~~ encerrar, à Câmara Municipal de São Paulo, aos Srs. Vereadores. Acho que é por aí o caminho. ~~O~~ V. Exas. estão realmente fazendo um trabalho sério e certo. É lamentável que nem sempre um ~~xxxxxx~~ assunto des-
ses tenha a divulgação devida. Aqui não está a televisão. Deveria estar aqui a Globo, a Record, etc., que, às vezes preferem publicar fofochinhas, o que não presta, mas não se publica o que é bom. ~~xxx~~ Lamentavelmente, se sofre disso. ~~xxxx~~ Mas parabéns ~~xxx~~ a V. Exas.. Que V. Exasx continuem sendo o sal que não perdeu o sabor.

Que Deus lhes ajude e a nós todos, para que, juntos, possamos fazer alguma coisa por este povo e por este Brasil, que é de todos nós. Obrigado!

O SR. ~~xx~~ AURÉLIO NOMURA - Obrigado. Agradeço à manifestação do Sr. Edivaldo ~~xxxxx~~ Guedes. Concordamos com V. Exa. que, realmente precisamos melhorar a ~~xxxxxxx~~ qualidade de vida nessa megalópolis que é a Cidade da São paulo, e, efetivamente, o que buscamos nessa comissão, o que buscam todos os participantes, os convidados e todos os ~~xxx~~ membros ~~xxxxxx~~ dessa Comissão é, realmente, lutar, discutir, para a melhoria da qual~~id~~idade de vida em nossa Cidade.

Alguém mais gostaria de se manifestar, referente a esse projeto? (Pausa)

MIGUEL DE ALBUQUERQUE

O SR. ~~xxxxxxxxxxxx~~ - Boa tarde a todos. Sou Ger

rente de Operações da Auto Viação Urubupungá, uma empresa que trabalha

H7
H6
9x

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H20	3	L. Carlos	Aud.Púb.P.Urb.	12.05.98	Miguel	

no sistema metropolitano da Grande São Paulo.

A respeito da próxima, que ~~será~~ será a segunda audiência, gostaria, se possível, que fossem convocados os representantes da Petrobrás, Mercedes Bens do Brasil, Volvo do Brasil, Scania do Brasil, Robert Bosch, tanto na parte de alimentação ~~de~~ de motores como na divisão de controle ambiental, e, por último, a MWM Motores.

Algumas colocações que gostaria de deixar claro aos colegas e aos presentes aqui: a região metropolitana de ~~São Paulo~~ São Paulo é a única beneficiada com o recebimento do óleo diesel metropolitano, que é o diesel que possui um menor teor de enxofre. Outros Estados e outros Municípios do Interior Paulista não recebem esse tipo de diesel, que, conseqüentemente polui menos a atmosfera.

Em matéria veiculada no ~~o~~ jornal "Folha de S. Paulo", na ~~a~~ edição de maio de 1996, do total de material particulado lançado na atmosfera, os ônibus só representam quatro por cento do total; os veículos automóveis, 79%; e as empresas de carga ~~de~~ e os caminhões, 17%.

Fazendo um parâmetro a respeito ~~de~~ disso, hoje acredito que o sistema da Capital deve ter por volta de 10,8 mil a 11 mil ônibus. O sistema intermunicipal hoje tem 2,8 mil ônibus; as empresas de ~~de~~ fretamento rodoviárias, que acabam atravessando o nosso Município, para poder fazer a interligação nos terminais, ^{por} chegam ~~a~~ volta de 1,3 mil ônibus, ao passo que a quantidade ~~de~~ estimada de caminhões que transitam pelas nossas Marginais, as rodovias que circundam toda a região metropolitana, bem como o centro de São Paulo, fazendo operações de carga e descarga, chega em torno de 42 mil caminhões.

→ 5 milhões de Cam



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H20	4	L. Carlos	Aud. Públ. P. Urbana	12.05.98	Miguel	

Gostaria também, se fosse possível, dentro desse projeto que fosse visto também uma parte das empresas de carga, através do Sindicato, que, quem sabe?, poderia ser chamado para participar.

Gostaria de deixar claro, na parte de procurar novas alternativas de combustíveis, que, desde 1979, testamos o ônibus a álcool que, na ~~XX~~ época teve todo apoio do Governo, mas, em função de ser um motor grande, um motor pesado, o álcool dificultava a operação desse tipo de veículo.

No ~~XXXX~~ ano passado ficou sob os nossos cuidados, em nossas instalações, um ônibus que veio da Suécia para testes no Brasil. Era movido a ~~um~~ combustível chamado etanol. Em razão de diversidades até de clima, o ônibus não se comportou bem nesse teste conosco, apesar de ser um combustível ~~xxx~~ não polui, mas o teste, inclusive a própria Scania que importou esse ônibus de sua matriz na Suécia, viu que, realmente, o ônibus precisaria ser submetido a diversas ~~x~~ adaptações e alterações.

~~_____~~

~~_____~~



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

—TAQUIGRAFIA—

49
170 97

RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H21	1	Monteiro	P.Urbana	12.05.98		

ênfatizando tudo o que o pessoal da Transurb, como o da São Paulo Transportes, passou, para um veículo "fumaçar", vamos usar esse termo, são diversas as coisas que contribuem ^{desde} ~~para~~ má operação, motor, sistema de alimentação, até pneus descalibrados, filtro sujo, excesso de lotação dentro do ônibus, apesar que hoje aqui em São Paulo não tem mais isso por causa das peruas. (Risos)

Mas, gostaria de deixar registrada a minha posição e, se possível, essas empresas que notadamente estão aí no mercado, disputando o mercado, gostaria que fossem convocadas. Digo isso porque recentemente a nossa empresa recebeu um novo modelo de chassis da Mercedes, é o 1721, é um motor homologado pelo Ibama, e todo lançamento de motor tem que sofrer uma homologação por parte do Ibama. E o carro recém-chegado começou a apresentar problemas de fumaça. Então, acredito que o fabricante também tem que vir, se expor e apresentar o que ele está fazendo em termos de melhoria para essa situação.

Muito obrigado.

O SR. AURÉLIO NOLMURA - Agradeço a manifestação e já



RODÍZIO	FOLHA	TAQUIGRAFO	SESSÃO	DATA	ORADOR	CONT. APARTE
H27	2	Monteiro	P.Urbana	12.05.98		

acolhemos, desde logo, a sua solicitação com relação à convocação dessas empresas. ↑

Tendo em vista o adiantado da hora e conforme reza o Regulamento Interno desta Casa, vamos encerrar esta audiência pública, ficando o PL 844/97 e também o PL 594/97, além do PL ~~1181/97~~ ^{900/97}, adiados para a próxima reunião. Iremos convocar através do jornal e também todos aqueles que estão presentes e gostariam de ser convidados, estaremos convocando por carta.

Agradeço a presença e desejo uma boa tarde a todos.

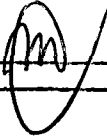
Obrigado.

Estã encerrada a ~~reunião~~ audiência.

- o - o -

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

SEQUE. Junto a este documento, rubricado est

folha n.º 51 a 70 em 21/6/99 a) 



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

Folha n. 51	do proc.
N. 170	de 1997
O funcionário	<i>[assinatura]</i>

SEM REVISÃO
TAQUIGRAFIA

MEMBROS: AURÉLIO NOMURA - Presidente
ALDAIZA SPOSATI
GOULART
TONINHO PAIVA
ANA MARTINS
BRUNO FEDER
MYRYAM ATHIE

Audiência Pública 16/06/99

REUNIÃO REALIZADA NO AUDITÓRIO OSCAR PEDROSO HORTA
DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO EM 17 DE JUNHO DE
1999.

SOLICITANTE: VEREADOR AURÉLIO NOMURA

(MEMO. Nº 86/99)

SECRETÁRIA MARIAMÁLIA DE VASCONCELOS



ROD:X1,2 FOLHA:1

TAQ.:dalva

COMISSÃO:Pol.urbana

ORADOR:

DATA:17-06

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Boa noite a todos, gostaria de pedir desculpas, pelo atraso. Estamos perdendo meia hora, mas tivemos um plenário um pouco tumultuado, tivemos que recompor e fazer uma reunião emergencial da Bancada do PSDB, e por quanto queria mais uma vez pedir desculpas a todos os presentes, principalmente, porque sabemos que meia hora na noite, realmente, é meia hora que nós perdemos depois para dormir. Mas vamos tentar encaminhar esta presente audiência pública, que tem como fundamento o artigo 41, inciso 8º da Lei Orgânica do Município, onde exige que projetos de lei que versam sobre a política municipal do Meio Ambiente, a obrigatoriedade da convocação de pelos menos duas audiências públicas durante a tramitação nesta Casa. E com o a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente é comissão de mérito, nós vamos iniciar analisando preliminarmente o PL 44/98, primeira audiência pública que dispõe sobre sons urbanos, fixa níveis e horários em que será permitida a emissão nas diferentes zonas de uso de atividades e dá outras providências. Autor é o vereador Roberto Tripoli.

Peço para o Roberto para ler um breve histórico a respeito do projeto.

O SR. ROBERTO - o PL 44/98, disciplina a emissão de ruídos e vibrações, fixas níveis de horários em que será permitido a emissão em decorrência de quaisquer atividades exercidas em ambientes abertos ou fechados, de acordo com a zona de uso que se localiza. Justificativa do autor, é que poluição sonora depois da poluição do ar e das águas, é mais grave foro de poluição que atinge a humanidade, segunda Organização Mundial de Saúde. É problema de saúde pública e



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:4 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

e a Comissão como um todo terá oportunidade de ver o grau de consciência dos moradores daquele bairro.

Obrigado.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a manifestação. Peço para a assessoria para verificar se existe a possibilidade de realizar uma audiência pública no local.

Vamos dar continuidade apreciando agora o PL 170/97, em segunda audiência pública. Ele dispõe sobre a obrigatoriedade de intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos de todos os ônibus que efetuam transporte coletivo no município de São Paulo, causadores de poluição devido à má regulagem do motor e dá outras providências. O autor é o Vereador Wadih Mutran. Peço para o Roberto fazer uma síntese do projeto.

A SRA. ANA MARTINS (PC do B) - Queria pedir licença para me retirar, não porque não dê importância aos outros projetos de lei. É que eu ainda tenho uma reunião às 20h30 sobre transporte da Zona Leste com a CPTM, hoje (ininteligível). Então eu quero pedir desculpa aos senhores de não poder ficar, estou precisando ir. Boa noite a todos e ao nobre Vereador Aurélio Nomura.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a presença de V. Exa. Vamos novamente dar continuidade à audiência pública. Por favor, Roberto.



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Processo n.º	54	do proc.
DT	10	
		P

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:5 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

O SR. ROBERTO - O PL 170/97, cujo autor é o Vereador Wadih Mutran, tem como relatora a Vereadora Ana Martins. Ele dispõe sobre a obrigatoriedade de se intensificar a fiscalização da fumaça preta que os ônibus emitem na atmosfera e que são causadores de poluição devido à má regulação dos motores.

A justificativa do autor é que na cidade de São Paulo 90% dos poluentes lançados no ar provêm dos escapamentos dos veículos motorizados que circulam na rede viária. Devido a essas emissões, a atmosfera da região está completamente saturada, ocasionando várias doenças, dentre as quais a irritação da garganta, dos olhos, asma e bronquite.

As medidas propostas nesse PL deverão ser aplicadas juntamente com a implementação que se espera do controle de emissão de poluentes, a ser realizada nas vistorias anuais obrigatórias para o licenciamento dos veículos automotores, projeto que já foi discutido aqui na Câmara Municipal.

Já foi realizada uma audiência onde foram debatidos e esclarecidos vários problemas relacionados com o tema. Na primeira audiência pública se manifestou o representante da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, da Transurb e também um gerente de operações da empresa de ônibus Autoviação Urubupongá.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Gostaria de convidar o Sr. Antônio Roberto Pavani Jr. Da Transurb. (Pausa) Vai falar depois. Gostaria de convidar o Sr. José Mauro, da Controlauto.

O SR. JOSÉ MAURO - Boa noite. Na realidade, eu não tinha me inscrito para falar. Eu só manifestei interesse nesses dois projetos



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:6 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

de lei, mas já que fui convidado, gostaria apenas de dizer que não tenho neste momento nenhuma crítica a fazer ao projeto, por desconhecer o projeto em si, apenas tenho interesse no mesmo. Mas complementando o que o Dr. Curi havia falado sobre legislação de ruído, a mesma coisa para fumaça preta também existe já no âmbito municipal. Não sei se esse projeto contempla isso. Existe uma portaria municipal do Cades que regulamenta esse assunto, da mesma forma como recentemente o Conama expediu uma resolução que define como se realiza esse controle dos veículos de modo geral, não só do veículo para efeito da fumaça preta. Aliás, no caso de ônibus em si. Qualquer tipo de veículo a diesel existe uma nova regulamentação saída no início deste ano. A nossa empresa, nós somos sócios daquela empresa que está contratada pela Prefeitura, que começou a fazer o programa de controle de emissões e depois o processo foi paralisado contra a nossa vontade, infelizmente.

Mas era só isso. Eu pretendo acompanhar o projeto, verificar o teor do projeto em si e, na medida em que eu tenha algum comentário, oferecer algum auxílio ou observação, eu o farei. Obrigado.

O SR. - Eu queria informar que, segundo o projeto de lei, ele não trata de como regularizar a situação. Ele apenas, constatada a irregularidade, o fiscal apreende o ônibus, coloca um adesivo e o ônibus só será liberado após sanado o problema. Quer dizer, o problema seria da empresa proprietária do ônibus.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Eu pediria para o Roberto para encaminhar uma cópia do projeto de lei para que o senhor pudesse



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 56 to proc. 19 92
O funcionário

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:7 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

apreciar e, na maior brevidade possível, encaminhar novamente às comissões.

O SR. - Eu já havia solicitado essa cópia.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Obrigado. Gostaria de convidar o Sr. Delfim Santos Abreu Filho da Transurb.

O SR. DELFIM SANTOS ABREU FILHO - Boa noite a todos. Meu nome é Delfim, sou engenheiro mecânico, trabalho no Transurb e o motivo da nossa presença aqui hoje é uma certa estranheza por parte desse projeto de lei, já que a gente vai colocar alguns dados que, inclusive já foram falados aqui pela própria SP Trans, posicionando que nós temos uma frota de aproximadamente 10.800 ônibus urbanos e na cidade de São Paulo hoje circulam em torno de 350, já se fala até em 400 mil veículos movidos a diesel por dia. Então, a nossa porcentagem de participação nessa frota de veículos diesel é de menos de 3,5%. Nós temos só de vans e peruas clandestinas o dobro da nossa frota de ônibus, em torno de 20.000 veículos também a diesel.

O que a gente solicita é que esse projeto de lei seja mais abrangente e inclua todos os veículos a diesel que circulam na cidade de São Paulo, e não exclusivamente os ônibus urbanos. Isso porque nos causa estranheza, como eu citei, que demonstra que não está havendo fiscalização ou que os ônibus são os grandes causadores dessa poluição. Eu vou demonstrar mais para frente quais são as atitudes que as empresas de ônibus têm tomado no combate à emissão de fumaça preta.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n. 57 do proc. 19.917
Funcionário

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:8 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

Nós somos fiscalizados por três diferentes entidades. A SP Trans, que é a nossa gestora, que faz fiscalização nas nossas garagens e lacra os nossos ônibus nas nossas garagens. Ele fica lacrado, então nós temos que proceder ao reparo de bico injetor, bomba injetora, o que quer que seja o causador da fumaça preta, solicitando novamente ao SP Trans uma vistoria, em torno de 48 horas depois dessa lacração, e só assim esse carro fica liberado para uso.

Somos fiscalizados pela Cetesb nos trechos de rua onde existe a utilização da escala Ringerman(?), e no caso de se atingir um nível de escala Ringerman 4 ou 5, que é considerado grave, o ônibus é autuado e uma multa pesada, como todos nós sabemos.

Somos fiscalizados também pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que fiscaliza nossas garagens quanto à gestão ambiental.

Nós, empresas de ônibus, possuímos planos de manutenção específicos para o combate à emissão de fumaça preta, onde nós fiscalizamos e fazemos correções quanto ao bico injetor, bomba injetora, filtro de ar, restrição. Nós temos equipamentos que são chamados de opacímetro(?), que são equipamentos de alta precisão que medem a densidade da fumaça preta em si, não apenas o visual.

Esse trabalho que nós temos feito, que eu vou falar a seguir, vem de um protocolo de intenções que foi assinado junto à Cetesb, e desde 95 a Cetesb reconhece que esse trabalho tem sido bem realizado e nós fazemos autofiscalização na nossa própria frota.

Uma das condições importantes que nós também mantemos é a análise do combustível utilizado. O combustível que nós recebemos é analisado quanto a sua procedência, quanto a sua turbidez(?). Nós fazemos exames em laboratório, quando necessário, para que esse combustível esteja dentro dos padrões necessários de emissão.



Câmara Municipal de

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Fls. n.º	58	d. proc.
1997		
DT. 10	P	

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:9 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

Nós entendemos que para a frota a diesel que circula hoje em São Paulo, que está prevista em torno de 400 mil veículos, é necessário um controle principalmente de combustível nos postos de abastecimento, já que nas nossas garagens nós fazemos esse tipo de controle, e como nós sabemos, perueiros e vans clandestinas se utilizam de postos de rua.

A implantação do programa de vistoria veicular envolvendo todos os veículos diesel, não só diesel, mas também de outros combustíveis. O aumento de "blitz" e de apreensões, no caso de clandestinos, que são as vans que poluem mais do que os nossos ônibus, com certeza. A vistoria de frotas de caminhões e de ônibus de fretamento, que são aqueles ônibus intermunicipais que vêm de outras cidades e circulam dentro da nossa cidade.

Como eu citei, o protocolo de intenções que foi assinado entre o Transurb e a Cetesb em abril de 95 tem como principal ponto um trabalho para redução do nível de emissão de fumaça preta. São definidos procedimentos que nós adotamos na manutenção, como citei, do nosso sistema de injeção a diesel, onde são tratados aspectos quanto a (ininteligível) de restrição do ar para verificação da vida útil do filtro de ar, calibragem de bicos injetores, regulagem do ponto de bomba injetora, sistema de escapamento, sistema de freio motor etc., que são todos os aspectos que podem vir a contribuir para uma "pioria"(?) na emissão da fumaça preta.

Nós fazemos treinamento de motoristas com cursos de condução econômica junto ao (ininteligível), treinamento aos mecânicos para utilização desses procedimentos de manutenção. Nós fazemos controle de resíduos de óleos e graxas para evitar que isso seja despejado de alguma forma no meio ambiente devido ao seu alto grau poluidor. Nós



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:10 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

fazemos anais de procedência e da armazenagem de combustível. Da procedência, quando a gente recebe o combustível, primeiro verificando se ele é diesel metropolitano, por causa do teor de enxofre, verificando turbidez, verificando a densidade. No caso da armazenagem, nos nossos tanques de armazenagem que ficam nas garagens são feitos exames contra vazamentos, testes de estanqueidade, contra acúmulo de água.

Nós temos principalmente, um grande aspecto do trabalho contra a emissão de fumaça preta, é o nosso sistema de autofiscalização, ou seja, nós temos equipes das próprias empresas que fiscalizam os carros nas garagens, não permitindo que esses carros saiam da garagem se o teste que é feito com o opacímetro, que é esse equipamento eletrônico que eu citei, em aceleração livre der um valor elevado, a gente não permite que esse carro saia da garagem, e ele é corrigido e só então liberado.

Nas ruas nós temos fiscais das empresas também, com a escala Ringerman, teste de plena carga, ou seja, acompanhando o trecho onde o ônibus está carregado, sai de um farol, sai de uma subida ou de um ponto para ver se ele está emitindo ou não a fumaça preta. Quando é verificado que um desses carros está com o nível de fumaça preta muito elevado, é solicitado o reparo imediato na garagem e só então ele é liberado. Isso em forma de autofiscalização, os nossos próprios fiscais fazem isso nas nossas frotas porque a gente sabe que a multa é elevada. Além do nosso próprio fiscal nós temos, como já citei, a SP Trans e a Cetesb.

Como resultado desse trabalho, que eu disse que a própria Cetesb reconhece, nós tivemos uma redução de quase 65% nas multas por fumaça preta, não por falta de fiscalização - por isso que eu citei a



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:11 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

estranheza do projeto de lei, a fiscalização tem sido rigorosa -, mas devido a esse trabalho que nós estamos fazendo desde 95.

Nós tivemos, como esse gráfico demonstra, por exemplo, no período de julho de 97 a dezembro de 97, 2.119 multas por fumaça preta dos nossos ônibus. No período de julho de 98 a dezembro de 98, ou seja, um ano depois, nós tivemos 748, uma redução de 65% com a emissão de multas com a intensificação da fiscalização.

O próximo gráfico demonstra também esse trabalho e cita as reincidências, ou seja, o mesmo carro multado mais de uma vez. No período de julho de 97 a dezembro de 97 nós tivemos 376 reincidências, ou seja 376 carros multados mais de uma vez. E com todo esse trabalho que nós temos feito, de julho de 98 a dezembro de 98 nós tivemos menos 82%, ou seja, 66 carros multados; e esse número vem decrescendo como a gente pode demonstrar.

Junto desse trabalho que nós temos com a Cetesb, nós fazemos reuniões periódicas com uma comissão de energia formada por diretores e gerentes de algumas das empresas pertencentes ao Transurb, associadas ao Transurb, onde nós definimos planos de ação em conjunto. Recentemente nós realizamos um teste visando provar que a variação da densidade do óleo diesel comercial influi na emissão da fumaça preta. Ou seja, por lei, o óleo diesel comercial tem uma variação de densidade de 0,82 até 0,87. Nós conseguimos demonstrar que se você tiver o mesmo veículo, usar um óleo com densidade 0,82, ele tem uma emissão baixa. Se você, no mesmo veículo, simplesmente substituir e colocar um óleo de densidade 0,87, uma densidade alta, ele tem uma emissão de opacidade alta, maior. Esse relatório final ainda não foi elaborado, está sendo elaborado, mas o teste terminou quinze dias atrás.

41



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Folha n.º 01 do proc. 99
DT-10º

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:12 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

Para completar esse excesso de fumaça, nós temos na qualidade de combustível variações de curva de destilação, índice de (ininteligível), enxofre, por isso o diesel metropolitano, na densidade, como eu citei, mesmo com o veículo bem regulado. Ou seja, você utilizar um combustível de baixa qualidade num veículo bem regulado, ele vai emitir poluentes. Qualidade de combustível é fundamental e nós fazemos controle do nosso combustível, ocorrendo até casos em que o combustível é devolvido quando da entrega, o caminhão nem desabastece.

Pelo SP Trans, Secretaria do Verde e Meio Ambiente e Cetesb, nós fazemos acompanhamento dos resultados obtidos pela manutenção, ou seja, feito o relatório quando eles vistoriam nossas garagens, eles vistoriam o procedimento de manutenção relativo à emissão de poluentes e fazem o relatório a esse respeito para aprimorar esses procedimentos. Nós desenvolvemos fornecedores, fazemos testes inclusive com novas tecnologias, como o engenheiro Corte citou agora há pouco do projeto de lei sobre o gás natural, nós estamos acompanhando esse projeto na Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Nós fazemos discussão de um programa para melhoria de manutenção de veículos diesel, que é um novo projeto que está sendo desenvolvido junto a Cetesb, onde vai englobar e aprimorar esses resultados de manutenção. Levantamento de locais críticos para onde os veículos são multados, como saída de ponto, de semáforo, com trânsito lento, porque a gente sabe que se o veículo fica parado em marcha lenta durante um determinado período, na primeira aceleração ele emite fumaça preta. Isso foi comprovado inclusive no teste que nós fizemos junto a Cetesb.

Nós tivemos nossa frota vistoriada por uma empresa contratada pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que foi a Controlar, que



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:13 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

também fez uma vistoria geral nas nossas garagens. Ou seja, só para demonstrar que nossas empresas estão preocupadas com a gestão ambiental, com a questão da poluição e da emissão de fumaça preta.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Só uma dúvida que eu tenho. Nós ouvimos o representante da empresa Controlar, que até lamentou a quebra de contrato. Eu gostaria de saber se naquelas vistorias que foram feitas já garantem a qualidade da emissão dos poluentes. Quer dizer, ele tem uma validade de quanto tempo nessas vistorias?

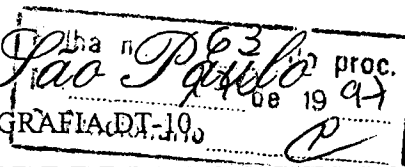
O SR. - Essas vistorias foram feitas no decorrer do ano passado não só na frota dos ônibus como também nos veículos escolares, nos táxis. Foram cerca de 52.000 veículos que foram fiscalizados. A verificação que se obtém naquele momento, à medida que o veículo de maior uso ou menor uso vai sendo utilizado, naturalmente que ele precisa de uma manutenção. O que se verificou... Então, fica difícil dizer que para... qual o tempo de duração de uma verificação. Depende de quanto esse veículo vai rodar. Naturalmente, essa frota de uso intensivo estava prevista a verificação oficial durante duas vezes ao ano. A legislação inclusive prevê essa possibilidade, a legislação municipal que já existe.

Ocorre que - só como ilustração - nessas vistorias que foram feitas nas garagens notou-se uma preocupação também das empresas de ônibus em atingir um padrão adequado, notou-se também uma diversidade muito grande entre empresas. Havia empresas que não tinham, naquela verificação nossa, não houve... não chegou a 2% de reprovação e teve empresa que houve mais de 60% de reprovação na primeira vistoria. E naturalmente a regra era, uma vez reprovado, esse ônibus era passado à



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:14 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

manutenção e submetido a uma nova vistoria no prazo que interessava à própria empresa. Na realidade, as garagens foram feitas uma de cada vez e às vezes dois três dias depois o ônibus já estava em condições de ser revistoriado, e à medida que ele era aprovado, recebia aquele selinho que está no pára-brisa que foi colocado naquele ano.

Então, fica difícil dizer qual o período adequado. Naturalmente que espera-se, uma frota de uso intensivo, uma fiscalização pelo menos duas vezes ao ano, mas que as próprias empresas mantenham essa preocupação, que essa diminuição do nível de poluição da frota de ônibus, principalmente, isso é verídico, é um fato real, isso aconteceu. A gente tem acompanhado, durante esses dois últimos anos realmente houve vários programas, programa não só da vistoria pela Controlar, mas programas feitos pelas próprias empresas e pelo próprio SP Trans, houve uma melhoria sensível.

Na realidade, aqui eu me coloco ao lado do nobre colega que acabou de falar, que não são só os ônibus. O problema dos ônibus é o problema mais fácil de ser equacionado, aliás, já está equacionado porque é fácil de controlar. Acontece que, particularmente em fumaça preta, o maior índice que houve na reprovação não foi da frota de ônibus, foi principalmente das vans, as vans é que apresentaram um índice muito maior de reprovação. É um problema crítico, aí já é um problema técnico que a gente não gostaria de se alongar aqui no momento, mas que ficou bem claro que foi importante naquele período, houve uma conscientização e mesmo aquelas empresas que apresentaram índice muito elevado de reprovação, logo em seguida os ônibus... não posso dizer o que aconteceu depois, mas logo em seguida os ônibus foram colocados em condições normais.



Câmara Municipal de

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Folha n.º	64	de proc.
São Paulo 94		
C		

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:15 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a manifestação. Eu gostaria de saber do Sr. Delfim qual a opinião do senhor a respeito desse projeto de lei.

O SR. DELFIM SANTOS ABREU FILHO - Nós da Transurb entendemos que a fiscalização é necessária, nós somos fiscalizados, como eu citei, por três entidades, nós temos a nossa autofiscalização e a gente espera que esse projeto seja estendido para abranger os 96% restantes da frota de diesel em São Paulo. A nossa frota está sob controle. Evidentemente, uma empresa ou outra pode apresentar uma pequena variação, mas isso está sendo corrigido, está sendo fiscalizado. Nós mantemos os nossos índices sob controle, isso a gente pode garantir. Então, o que a gente espera é que o projeto abranja vans, peruas, lotações, caminhões, "pick-ups", outros veículos a diesel. A gente sabe que é difícil. Por exemplo, caminhão que circula por São Paulo é difícil você determinar origem e destino desse caminhão, mas dentro da Cidade ele tem que ser fiscalizado, tem que ser parado de alguma forma também, porque nós acreditamos na fiscalização que nós possuímos e que as entidades nos obrigam a manter um nível de controle, e nós estamos colaborando com isso, com o plano de manutenção, temos manutenção preventiva, temos manutenção específica sobre emissão de poluentes. A gente só espera que os outros 96% também participem desse trabalho que nós estamos realizando, e a gente se coloca à disposição para ajudar no que for preciso. Eu gostaria de encaminhar uma cópia disso que eu citei para o nobre Vereador.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10

Fólia do p.º c.
12

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:16 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Claro. (Ininteligível), faz favor, por gentileza.

O SR. - Eu gostaria de aproveitar a oportunidade para fazer uns esclarecimentos. Nós temos constituída no Cades(?) uma comissão para rever a questão da famosa lei que manda substituir o ônibus a diesel por ônibus a gás, e nessa nós estamos fixando os parâmetros, e parâmetros bastante restritivos. Pelo prazo que nos foi dado por esta comissão, amanhã nós vamos ter uma reunião, nós temos que terminar o trabalho no final deste mês para encaminhar ao isso Cades e o Cades remeter essa questão para a frente. Então, eu acharia interessante, uma vez fechado isso e ser remetido, isso ser juntado tudo no processo, que isso vai dar uma outra visão muito mais ampla, porque nós tentamos, através desse projeto de lei que estamos encaminhando para o Executivo, de ser até mais abrangentes. Nós não estamos falando de ônibus, estamos falando de sistema municipal de transportes coletivos. E indo para a frente, onde nós falamos também de todas as emissões, não só do particular, mas falamos também de ruídos, e isso eu acho que é uma coisa muito interessante. Eu não posso adiantar muito porque está numa fase... temos quatro propostas na mesa, e elas terão amanhã que ser discutidas e fechadas para encaminhar. Então, eu gostaria só de alertar que seria uma contribuição muito grande saber que isso está andando.

A segunda parte que eu queria falar seria do I.M. Como falou o representante da Controlar, nós temos uma concessionária contratada para fazer inspeção, e a idéia é a inspeção de todos os veículos, os particulares também. Uma vez ao ano o cidadão, antes de fazer o licenciamento, ele teria que ir num posto fazer a verificação das suas



Câmara Municipal de São Paulo

DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA

Proc. N.º 66.08.1991
DT-10
17.06.99

ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:17 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

emissões e com esse certificado ele iria no Detran fazer o seu licenciamento. Bom, aí como nós temos uma série de problemas, governo do estado e hoje está envolvida a União e está se discutindo de quem é a competência. Por conta disso, esse programa se encontra paralisado, o que eu acho uma pena, porque por discussões, coisas internas do poder público, a população sofre, porque o inverno vem e nós temos esse aumento da incidência de pessoas procurando hospitais, o que causa transtorno para o própria população e para o governo como uma despesa adicional, quer dizer, isso custa. Se todos mantivessem os carros regulados... Então, isso está paralisado, mas eu acredito que isso logo vai ser resolvido. Amanhã vai ter uma reunião do Conama em Brasília, que mais ou menos definiu que as emissões veiculares vão ficar de competência do município e também ele faça um acordo com o estado e, caso num prazo de dois anos, parece que essa é a tendência, que o estado e o município não se entenderem, isso vai para a esfera do governo federal para dar uma equação final nisso. E a inspeção de segurança ficou por conta do governo federal, então eu acho que isso já está alinhavando.

Agora, o que eu queria falar, uma parte muito mais importante disso aí, é que não adianta fazer inspeções, porque o I.M... Eu acho que já saiu, ele pode até confirmar isso. Muitas das vans entravam para fazer inspeção, passavam, viravam a esquina, já tinha um cidadão lá, um mecânico da própria concessionária abrindo o lacre porque o motor da van era muito fraco, não tinha potência para transportar aquele número de pessoas, abria o lacre e saía fazendo fumaça de novo. Então, se não houver uma fiscalização, uma ação de fiscalização em cima, não adianta. Agora, uma fiscalização sem penalidade fica complicado. O grande problema que a Secretaria hoje tem é que nós não



ROD.:X9,10,11,12 FOLHA:18 TAQ.: Vianna

COMISSÃO: P. Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

temos o poder de multa. Nós temos um poder de polícia, e foi dito que as multas, que a ação de penalização será regulamentada pelo Código Ambiental, e esse Código Ambiental não saiu.

Então, é um apelo que eu estou fazendo aqui aos nobres Vereadores, que pensem talvez... não vamos chamar de Código Ambiental, mas fazer uma regulamentação para dar a ação de punição à Secretaria, para ela poder dar as multas. Nós fizemos um levantamento em vários bairros, poluição etc., mas pára o nosso trabalho aí. O máximo que nós podemos é chegar no cidadão é dizer "olha, o senhor está soltando muita fumaça, o senhor está poluindo". O que nós podemos fazer é aplicar uma multa se ele não tiver o selo, que foi aplicado o selo, mas aí ele diz "Está bom, onde que eu vou fazer isso?", e o programa está paralisado. Então, é muito importante nós dispormos de uma ação de punição, porque isso é do ser humano, ele anda no momento que ele sente o peso no bolso.

Era isso que eu gostaria de falar.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - Agradeço a manifestação, mas só citando que em várias vezes, desde o ano passado, nós estamos cobrando do Secretário do Verde e Meio Ambiente, o anterior e o atual, que acelere as tratativas junto ao Executivo, para que encaminhe a esta comissão

...o Código do Meio Ambiente... (Idelci)



ROD.:X13-14-15-16 FOLHA:1 TAQ.:Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

(Aurélio Nomura)

O Código do meio Ambiente, principalmente visando a criação dos agentes do meio ambiente, tão importantes para que possamos realizar, de fato, a fiscalização que a nossa Cidade merece.

Até hoje me parece que o Executivo, a Prefeitura de São Paulo, não tem interesse em fazer esse tipo de análise; mesmo porque, essa solicitação já demonstra a necessidade já de muitos anos. A gente verifica que essa falta de interesse do Executivo é o que segura e trava todo esse processo de fiscalização na nossa cidade.

Gostaria de pedir novamente ao Curt (?) quando encontrar o nosso Secretário, que, por gentileza, leve o apelo desta Comissão, no sentido de sensibilizar o Prefeito para que apresente esse Código do Meio Ambiente, principalmente que ofereça a criação desses agentes do meio ambiente, que são de fundamental importância para que possamos fiscalizar esses problemas quanto à poluição.

O SR. _____ - Vou transmitir essa preocupação ao Sr. Secretário, mas já tem uma outra proposta, inclusive andando lá dentro. Já que o Código Ambiental tem problemas políticos, ou sei lá o quê, que não anda, nós apresentamos uma outra proposta de lei muito menor, só pegando essa questão, porque pelo menos já teremos um instrumento para andar; por estamos parados hoje. Depois faremos uma outra lei. Por exemplo, esta que discutimos agora, é do ruído. Uma outra de ruídos... Juntamos mais um pedaço e compomos um código.



ROD.:X13-14-15-16 FOLHA:2 TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Sim, mesmo porque está em tramitação nesta Casa, até por solicitação do Executivo, em caráter emergencial, o Fundo do Meio ambiente, onde já poderíamos estar arrecadando recursos, tentando minimizar esse problema da poluição em São Paulo. Volto a falar novamente: é imperioso uma ação do Executivo, uma ação emergencial com relação a esses problemas.

O SR. _____ - Obrigado.

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Gostaria de chamar o Sr. Edilson Reis, do SPTrans. (Pausa)

Alguém mais gostaria de se pronunciar? (Pausa)

Vamos passar ao próximo PL. É o 687/98, em 1ª audiência. Ele dispõe sobre a criação do selo antipoluição a ser implantado em todos os veículos que circularem no Município de São Paulo e dá outras providências. O autor é o Vereador Wadih Mutran.

O SR. _____ - O PL 687/98 de autoria do Vereador Wadih Mutran, tem como Relator o Vereador Bruno Féder. Dispõe sobre a criação de um selo antipoluição, que seria colocado em todos os veículos que circulam pelo Município de São Paulo quando o veículo estivesse em boas condições. A justificativa do autor é que a iniciativa tem como objetivo melhorar a qualidade de vida de nossos munícipes, introduzindo normas que os obriguem a cuidar de seus carros para não poluir a atmosfera e, conseqüentemente, teremos uma melhoria do ar ambiente.



Câmara Municipal de São Paulo
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TAQUIGRAFIA DT-10
Proc. n.º 786/97 de 1997

ROD.:X13-14-15-16 FOLHA:3 TAQ.: Idelci

COMISSÃO: Política Urbana

ORADOR:

DATA: 17.06.99

A comissão de Constituição e Justiça deu parecer pela legalidade. O projeto tem como escopo a obtenção de selo a ser distribuído pelo Executivo depois da prévia regulamentação dos veículos efetuada por seu proprietário e vistoria do órgão competente.

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - Tendo em vista a manifestação do Sr. Kurt (?), com relação a um estudo feito pelo CADES, com relação a esse projeto, nós entendemos e solicito à assessoria, que solicite informações à Secretaria do Verde e do Meio ambiente, acerca desse projeto.

- Aparte fora do microfone. Conversas paralelas.

O SR. AURELIO NOMURA (PSDB) - OK. Vamos passar para o próximo projeto. É o 786/97, em 2ª audiência pública. Ele dispõe sobre o estímulo à arborização no Município de São Paulo e dá outras providências. O autor é o Vereador Antonio Goulart.

O SR. _____ - O PL 786/97, de autoria do Vereador Antonio Goulart, tem como Relator o Vereador Bruno Féder. Dispõe sobre o estímulo à arborização no Município de São Paulo. A justificação do Vereador Goulart é que a diminuição da cobertura vegetal da Cidade trouxe consequências como enchentes constantes no verão e ausência de formas naturais de combater a poluição do ar, da água, calor e aridez excessiva. O projeto prevê que os proprietários de terrenos ou lotes localizados dentro do perímetro urbano com área

DEQUE _____, juníado _____, nesta data
documento _____ e parcal de Informação
publicado _____ sob folha _____ n.º 71 - 1 -

Em 17/02/00

MSB

Maria Tereza da Silva Braga
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente



16 - PAR
16-0148/2000

Folha nº 77	do
Processo 170/97	
Maria Tereza da Silva Berti	
Cp. 50450	

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER /99 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA
E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI 170/97

De autoria do Vereador Wadih Mutran, o presente projeto de lei, nº 170/97, dispõe sobre a obrigatoriedade de intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos de todos os ônibus que efetuam o transporte coletivo no Município de São Paulo, causadores de poluição devido à má regulagem do motor, e dá outras providências.

Justifica o autor que, na cidade de São Paulo, 90% dos poluentes lançados para o ar provém dos escapamentos dos veículos motorizados que circulam na rede viária. Devido a essas emissões, a atmosfera da região está completamente saturada, ocasionando várias doenças, entre as quais se pode contar, a irritação da garganta e dos olhos, a asma e a bronquite.

A Comissão de Constituição e Justiça postou-se pela legalidade da propositura, conforme parecer às fls. 5.

Conforme determina a Lei Orgânica do Município, por se tratar de matéria ligada ao meio ambiente, realizamos duas audiências públicas sobre a medida, cujas notas taquigráficas encontram-se às fls. 8 a 70.

Estudada a matéria, consideramos que a medida produzirá uma melhor qualidade do ar de nossa cidade. Os controles que atualmente são feitos por SPTrans não parecem estar sendo suficientes para impedir a circulação de ônibus que estejam com seus motores desregulados, lançando uma carga demasiada de poluição com a chamada fumaça preta, conforme noticiado recorrentemente pela mídia.

Sabemos que uma maior efetividade no combate à poluição provocada por veículos só virá com o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, programa esse em que a Prefeitura, por meio da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, fará inspeções anuais em todos os tipos de veículos, visando minimizar o problema de emissão de poluentes. No entanto, infelizmente, esse programa está *sub-judice*, devido à uma disputa com a Cetesb pela competência legal de quem cabe estabelecê-lo.

Assim, face esta indefinição, consideramos conveniente a medida aqui tratada, pelo menos até à solução desta contenda judicial, que não se sabe quando virá.

Dessa forma, pelo exposto, FAVORÁVEL é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente, em

16/02/2000

Vereador Aurélio Nomura
Presidente

Vereadora Ana Martins
Relatora

17 - RELCOM
17-3004/2000

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 19 / 02 / 2000
página 78 coluna 3.^a
conferir Maria Tereza

A Douta Comissão de
Administração Pública
Em, 21 / 02 / 2000

M.T.S.
Maria Tereza da Silva Berti
Secretária da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente

Recebido na Comissão de
Administração Pública
Em 21.02.00 as 14:20 h,

Ami
AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Oficial Legislativo

Ao nobre Vereador *Enas*
para relatar Regimentalmente até 1 / 1 / .
Sala da Comissão de Administração Pública
23 / 02 / 00.
Pres
Presidente

REDESIGNAÇÃO

Ao nobre Vereador Lídia Correa
para relatar. Regimentalmente até 1 / 1 / .
Sala da Comissão de Administração Pública
21 / 03 / 00.
Pres
Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue juntado nesta data papel p/informação, rubricado sob
Documento
folha nº #72# a) *Hélio*
22/11/00 Hélio Hideki Takahashi
Reg. 11123



PUBLIQUE-SE EM

22/11/00

Folha nº 72 do

Processo 170/97

Hélio Hiseki Takahashi

Rel. 125/00

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 170/97.

O presente projeto, de autoria do nobre Vereador Wadih Mutran, torna obrigatória a intensificação da fiscalização de emissão de fumaça preta proveniente de escapamentos dos ônibus que efetuam o transporte coletivo no Município de São Paulo.

A Secretaria Municipal de Transporte fica incumbida de designar fiscais que deverão analisar o índice de dispersão de poluentes emitidos pelos ônibus.

Constatada a irregularidade, o fiscal proibirá a circulação do veículo, identificando-o com a colocação de adesivo vermelho no vidro dianteiro.

Somente após a regularização, o veículo poderá voltar à circulação.

Na Justificativa que acompanha o projeto, afirma o autor que a região da Grande São Paulo é castigada por níveis quase insuportáveis de poluentes; cerca de 90% da poluição existente na cidade advém dos canos de escape dos veículos automotores.

Em consequência dessas emissões, a atmosfera da região torna-se completamente saturada, ocasionando vários problemas de saúde, mais freqüentemente respiratórios.

A Comissão de Constituição e Justiça manifestou-se pela legalidade da matéria.

No âmbito da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente foram realizadas duas audiências públicas, conforme determina a Lei Orgânica do Município de São Paulo. As informações trazidas às reuniões mostraram que a CETESB, a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e a própria SPTrans executam a fiscalização dos veículos utilizados no transporte urbano.

Entretanto, é fácil constatar que a emissão de fumaça preta continua, prejudicando os munícipes que sofrem as consequências da poluição, principalmente nos meses de inverno.

Assim, esta Comissão entende que, embora seja necessária uma ação mais geral e efetiva para combater a poluição, visto que ela não decorre somente da circulação viária, o projeto ora analisado é oportuno, na medida em que minimiza os efeitos da poluição na cidade de São Paulo.

Face ao exposto, e considerado o mérito da proposta, manifestamo-nos FAVORAVELMENTE à aprovação da matéria.

Sala da Comissão de Administração Pública,
em 22/11/00.

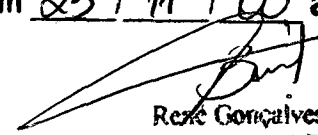
Presidente

Relator

A Douta Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em, 23 / 11 / 00.

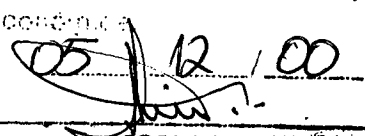

HÉLIO HIDEKI TAKAHASHI
Secretário - RF. 11.123

Recebido na Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em 23 / 11 / 00 às 18 h 35

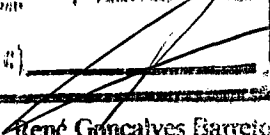

René Gonçalves Barreto
Secretário - RF. 11.069

no nobre Vereador Marina Helena
para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e
Atividade Econômica

05 / 12 / 00

PRESIDENTE

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO	
SEQUE, JORNADA DE 08H 00M, INDETERMINADA	
folha n.º	<u>73</u> <u>29</u> / <u>12</u> / <u>00</u>


René Gonçalves Barreto
Secretário - RF. 11.069



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

#734

do processo nº

130

de 13

97

29

12

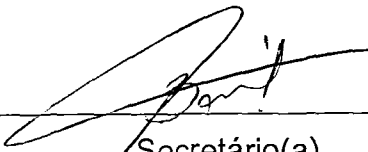
00

(a)

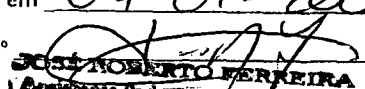
René Gonçalves Barreto
Secretário - RF. 11.069

Ao DT-94,

Nos termos do "caput" do art. 275
do Regimento Interno desta Casa.
Em 29 de dezembro de 2000.


Secretário(a)

Reg. nº 11.069

DEPARTAMENTO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO	
Proc. encerrado c/	73 fls.
Arquivado em	04.01.2001
C Func.º	
JOSÉ ROBERTO FERREIRA Assessor Parlamentar - RF 100.702	

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....74.....e folha de informação
sob nº.....75.....06.....1.0.3.....2001

DJALMA DE OLIVEIRA SANTOS

Ass. do Secretário I



Câmara Municipal de São Paulo

REQUERIMENTO

13 - RDS
13-0082/2000

Folha nº 74 do Processo
nº 01.0170 de 1997

JOELMA DE OLIVEIRA SANTOS

Ass. do Secretário

Requeiro a Douta Mesa a volta à tramitação e o desarquivamento dos Projetos abaixo arrolados, do Vereador Wadih Mutran:

PLs nº : 456/93, 477/93, 590/93, 736/93, 848/93, 865/93, 883/93, 13/94,,
127/94, 157/94, 169/94, 180/94, 439/94, 446/94, 487/94, 555/94, 569/94,
570/94, 592/94, 598/94, 599/94, 600/94, 22/95, 24/95, 80/95, 197/95, 198/95,
257/95, 275/95, 304/95, 305/95, 315/95, 347/95, 367/95, 386/95, 475/95,
550/95, 651/95, 735/95, 741/95, 839/95, 934/95, 1079/95, 1224/95, 1280/95, +
1305/95, 1330/95, 1337/95, 1416/95, 1421/95, 1422/95, 1424/95, 26/96,
202/96, 221/96, 222/96, 223/96, 327/96, 342/96, 351/96, 368/96, 388/96,
421/96, 422/96, 446/96, 461/96, 565/96, 595/96, 617/96, 618/96, 642/96,
643/96, 644/96, 645/96, 646/97, 697/96, 791/96, 808/96, 825/98, 848/96,
+ 75/97, 93/97, 124/97, 170/97, 171/97, 217/97, 237/97, 242/97, 243/97, 287/97,
326/97, 327/97, 328/97, 329/97, 330/97, 331/97, 357/97, 358/97, 431/97,
471/97, 523/97, 532/97, 542/97, 688/97, 689/97, 690/97, 692/97, 693/97,
727/97, 728/97, 760/97, 790/97, 791/97, 812/97, 813/97, 861/97, 862/97,
886/97, 993/97, 996/97, 1033/97, 1144/97, 1185/97, 1187/97, 45/98, 52/98,
91/98, 92/98, 100/98, 125/98, 198/98, 222/98, 237/98, 313/98, 314/98, 336/98,
503/98, 505/98, 506/98, 507/98, 509/98, 511/98, 512/98, 541/98, 610/98,
684/98, 687/98, 688/98, 717/98, 718/98, 727/98, 728/98, 729/98, 738/98,
739/98, 744/98, 761/98, 764/98, 780/98, 790/98, 18/99, 24/99, 47/99, 61/99,
62/99, 64/99, 77/99, 78/99, 82/99, 83/99, 91/99, 140/99, 147/99, 152/99,
191/99, 194/99, 196/99, 203/99, 240/99, 241/99, 261/99, 294/99, 295/99,
304/99, 305/99, 306/99, 346/99, 347/99, 348/99, 349/99, 365/99, 385/99,
391/99, 393/99, 394/99, 395/99, 396/99, 397/99, 401/99, 402/99, 410/99,
419/99, 433/99, 434/99, 435/99, 445/99, 446/99, 483/99, 484/99, 516/99,
527/99, 532/99, 569/99, 610/99, 615/99, 617/99, 628/99, 13/00, 14/00, 15/00,
16/00, 34/00, 49/00, 90/00, 91/00, 160/00, 183/00, 222/00, 243/00, 244/00,
286/00, 289/00, 294/00, 295/00, 346/00, 347/00, 366/00, 367/00, 398/00,
403/00 e 426/00.

Sala das Sessões,

ERASMO DIAS
Líder PPB



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 75

do processo nº 01.0170 de 1997.06.03.2001 (a) 1

DIALMA DE OLIVEIRA SANTOS
Ass. do Secretário I

Ao DT.94 – Sra. Chefe:

Solicito providenciar o desarquivamento dos projetos assinalados.

02/03/2001


BRENO GANDELMAN
Assessor Téc. Legislativo Chefe
ATM

À ATM
Sr. Assessor Chefe,

Conforme o solicitado pelo RDS 13.0082/2001
segue o presente expediente para volta à tramitação.

DT. 94, em 06/03/2001


DIALMA DE OLIVEIRA SANTOS
Ass. do Secretário I

A Com. de Trânsito
13/03/01

BRENO GANDELMAN
Assessor Técnico Legislativo Chefe
C. M.

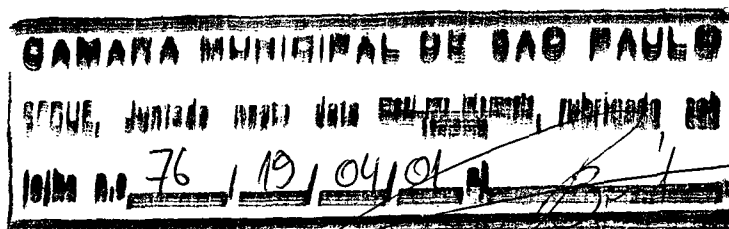
Recebido na Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em 14/03/01 às 11 h 45 min

Remy Gonçalves Barreto
Secretário – RF. 11.069

do nobre Vereador Goulart
para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e
Atividade Econômica.

20/03/2001
[Signature]
PRESIDENTE



René Gonçalves Barreto
Secretário - R.F. 11.059



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 76 do
Processo 170/97
René Gonçalves Barreto
Reg. 1059

16 - PAR
16-0167/2001

DA COMISSÃO TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0170/1997.

Propositura do nobre Vereador Wadih Mutran visa a tornar obrigatória a intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos de todos os ônibus que efetuam o transporte coletivo no Município de São Paulo, causadores de poluição devido à má regulagem do motor.

A fiscalização ficaria a cargo da Secretaria Municipal de Transportes, que constando a irregularidade interditaria o ônibus com a colocação de adesivos vermelhos no vidro dianteiro, o que impediria sua circulação até sanar o problema causador da emissão de poluentes, comprovada através de vistoria dos fiscais.

Verificando os depoimentos das audiências públicas realizadas pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, verificamos que a vistoria já ocorre pela São Paulo Transportes - SPTrans, pela Companhia Estadual de Tecnologia e Saneamento Ambiental - CETESB e pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, e que o modo mais eficaz de apuração dos efeitos poluidores é através do aparelho "opacímetro", que podem ser feita pelas próprias empresas e com custos baixíssimos.

Os problemas da emissão de poluentes persistem diante da indefinição quanto à implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, visto que os ônibus, por representarem uma parcela insignificante, tem o menor índice de poluição, ao contrário dos caminhões e carros que transitam na nossa malha viária, porém não serão objeto da intensificação da fiscalização..

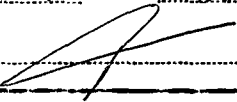
As empresas, declarando que com a cooperação da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, SPTrans e CETESB, já desenvolvem programas para a troca de informações no desenvolvimento dos procedimentos da manutenção dos veículos, no treinamento de seus funcionários para evitar a circulação dos ônibus com motores em má condições, ainda submetem-se à fiscalização da SPTrans a cada 45 dias e, quando os ônibus são multados devem ser recolhidos e consertados, só podendo voltar a operar após inspeção do SPTrans, demonstraram nas audiências a ineficácia das medidas propostas.

Diante do exposto, como na prática já é atendido o objetivo que o nobre autor pretendia alcançar, contrário é nosso parecer.

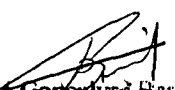
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, em 19/04/01.

Presidente

Relator

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 26 / 04 / 01
página 114 coluna 2
Conferido: 

A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em, 08/5/01


René Gonçalves Barreto
Secretário - RF. 11.069

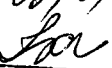
Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento.
Em 08/05/2001 às 11h.

Elaine Gonçalves Gavioli
Assistente Parlamentar
Registro 100.465

Ao Nobre Vereador Ricardo Montoro
para relatar

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 10 de 05 de 2001

Cláudio Antônio
Presidente

SEGUE _____, juntado _____, nesta data
documento _____ e parcel de informação
n.º 77
Em 14/08/01

ISABE: P. _____
Of. Aux. Geral III



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VOTO VENCIDO

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 170/97

Folha n.º 77 do proc.
n.º 170 de 1997
o funcionário [assinatura]

RAFAEL P. S. H. NASHIRO
Assessor

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Wadih Mutran, visa tornar obrigatória a intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos de todos os ônibus que efetuam o transporte coletivo no Município de São Paulo.

De acordo com a propositura, a Secretaria Municipal de Transportes ficaria incumbida de fornecer os fiscais que efetuariam a análise do índice de dispersão de poluentes emitidos pelos escapamentos dos ônibus.

Constatada alguma irregularidade, o ônibus seria interditado pelo fiscal, com a colocação de adesivos vermelhos no vidro dianteiro, e só poderia voltar a circular após resolver o problema que causou a interdição e passado por vistoria dos fiscais acima citados.

Em audiência pública, realizada pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, foi explicado que a São Paulo Transportes já tem um programa de fiscalização de campo, em que uma equipe roda as empresas fazendo uma avaliação nos ônibus. Essa inspeção ocorre normalmente a cada 45 dias. Quando há anormalidade no veículo, ele é lacrado. Os ônibus também são fiscalizados pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, quanto à gestão ambiental, e pela Cetesb. Além disso, a frota de ônibus corresponde a apenas 4% dos veículos a diesel de São Paulo. O projeto não abrange, por exemplo, as vans, peruas, lotações, caminhões, pick-ups, e outros.

Diante do exposto nas audiências, esta Comissão entende que os ônibus já estão suficientemente fiscalizados, sendo portanto inócua mais uma lei para exigir algo que já está sendo feito. Contrário, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 14.8.01

Presidente - [assinatura]
(contrário)

Relator - [assinatura]

contrário

contrário

Fica indicado o
mbr vereador Uman Feres
p/ elaborar o parecer venado
14/08/2001
Olimbinael

SEGUE _____, jurado _____, nesta data
documento _____ e papel de informação
elaborado sob folha n.º 78
Em 18/09/01

Isabel

ISABEL P. S. HANASHIRO
Ot. Adm. Geral III



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-1006/2001

PARÉCER N.º DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 170/97

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Wadih Mutran, visa tornar obrigatória a intensificação da fiscalização da fumaça preta proveniente dos escapamentos de todos os ônibus que efetuam o transporte coletivo no Município de São Paulo.

A Secretaria Municipal de Transportes ficaria incumbida de fornecer os fiscais para efetuar a análise do índice de dispersão de poluentes emitidos pelos escapamentos dos ônibus.

Caso for constatada alguma irregularidade, o fiscal terá que interditar o ônibus, com a colocação de adesivos vermelhos no vidro dianteiro. Esse ônibus só poderia voltar a circular após resolver o problema causador de grande emissão de poluentes e passar por vistoria de aprovação de circulação dos fiscais.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor, porquanto as despesas de sua execução correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 18.9.01

Presidente - *[assinatura]*

Autor do voto vencedor - *[assinatura]*

[assinatura]
[assinatura]

[assinatura]
[assinatura]

[assinatura]

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 22 / 09 / 2001
pagina 58 coluna 01
Conferido: *ha*

A. A. T. M.

Em, 02 / 10 / 01

[Signature]
Maria Fátima Pinto Ravenna
Secretária - RF. 11.085

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) e folha de
informação rubricados sob
nº 79
Em 05 / 01 / 2005
Ass: *[Signature]*

LUZIA A. LEITE

Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP-21



Câmara Municipal de São Paulo

SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 79

do processo n.º 170 de 20 1997 05/01/2005 (a) LUZIA ALEITE
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP-21

À SGP-33 – Sra. Supervisora:

Solicito arquivar o presente processo de acordo com o art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura).

05 / 01 / 2005


Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)

sob nº 80 e 81 e folha de informação sob nº

17/02/05 a

M. Aparecida M. G. Nicker

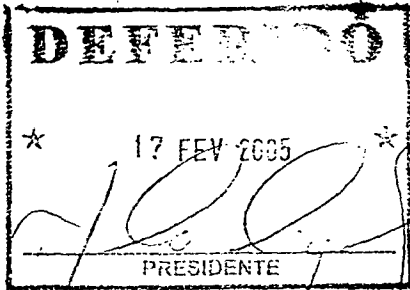
MARIA APARECIDA M. G. NICKER

Agente de Apoio Legislativa

RF 11.110



Câmara Municipal de São Paulo



Folha nº 80	do proc.
nº 120	de 20 1997

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

REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 0047/2005

Requeiro a Douta Mesa nos termos regimentais, a volta à tramitação e o desarquivamento dos Projetos de Lei abaixo arrolados, de autoria do Nobre Vereador Wadih Mutran:

PLs nºs:

1993 - 456/93, 477/93, 590/93, 736/93, 848/03, 865/93, 883/93, 884/93,

1994 - 13/94, 91/94, 127/94, 157/94, 169/94, 170/94, 180/94, 192/94, 439/94, 446/94, 487/94, 531/94, 542/94, 545/94, 547/94, 555/94, 570/94, 592/94, 598/94, 599/94, 600/94,

1995 - 21/95, 22/95, 24/95, 79/95, 80/95, 83/95, 197/95, 198/95, 257/95, 258/95, 275/95, 305/95, 315/95, 347/95, 367/95, 386/95, 414/95, 475/95, 550/95, 572/95, 640/95, 641/95, 643/95, 644/95, 651/95, 735/95, 736/95, 741/95, 742/95, 839/95, 877/95, 880/95, 933/95, 934/95, 935/95, 940/95, 1012/95, 1079/95, 1224/95, 1225/95, 1248/95, 1280/95, 1305/95, 1312/95, 1330/95, 1337/95, 1416/95, 1421/95, 1422/95, 1423/95, 1424/95,

1996 - 25/96, 26/96, 36/96, 202/96, 221/96, 222/96, 223/96, 327/96, 332/96, 342/96, 351/96, 367/96, 368/96, 388/96, 400/96, 421/96, 422/96, 438/96, 446/96, 461/96, 500/96, 501/96, 565/96, 595/96, 597/96, 618/96, 642/96, 643/96, 644/96, 645/96, 646/96, 697/96, 791/96, 808/96, 825/96, 848/96, 874/96,

1997 - 75/97, 93/97, 124/97, 170/97, 171/97, 217/97, 237/97, 242/97, 243/97, 287/97, 326/97, 327/97, 328/97, 329/97, 330/97, 331/97, 357/97, 358/97, 421/97, 431/97, 471/97, 506/97, 523/97, 532/97, 542/97, 688/97, 690/97, 692/97, 693/97, 727/97, 728/97, 760/97, 790/97, 791/97, 812/97, 813/97, 861/97, 862/97, 886/97, 993/97, 996/97, 1033/97, 1144/97, 1185/97, 1187/97,



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 81 do proc.
nº 170 de 26/1997

MARIA APARECIDA M. G. NUNES
Agente de Apoio Legislativo

1998 - 45/98, 52/98, 71/98, 91/98, 92/98, 100/98, 125/98, 198/98, 222/98, 237/98, 313/98, 314/98, 336/98, 503/98, 505/98, 506/98, 507/98, 509/98, 511/98, 512/98, 541/98, 684/98, 687/98, 688/98, 717/98, 718/98, 727/98, 728/98, 729/98, 738/98, 739/98, 744/98, 761/98, 764/98, 780/98, 790/98,
1999 - 18/99, 24/99, 47/99, 61/99, 62/99, 64/99, 77/99, 78/99, 82/99, 83/99, 91/99, 147/99, 152/99, 191/99, 194/99, 196/99, 203/99, 240/99, 241/99, 261/99, 294/99, 295/99, 304/99, 305/99, 306/99, 346/99, 347/99, 348/99, 349/99, 365/99, 385/99, 391/99, 393/99, 394/99, 395/99, 396/99, 397/99, 401/99, 410/99, 419/99, 433/99, 434/99, 435/99, 445/99, 446/99, 483/99, 516/99, 527/99, 532/99, 569/99, 610/99, 617/99, 628/99,
2000 - 13/00, 14/00, 15/00, 34/00, 49/00, 90/00, 91/00, 160/00, 183/00, 222/00, 243/00, 244/00, 286/00, 289/00, 294/00, 295/00, 346/00, 347/00, 366/00, 367/00, 398/00, 403/00, 426/00,
2001 - 11/01, 60/01, 68/01, 83/01, 108/01, 109/01, 110/01, 111/01, 112/01, 113/01, 114/01, 122/01, 123/01, 124/01, 125/01, 126/01, 127/01, 128/01, 129/01, 130/01, 131/01, 132/01, 133/01, 139/01, 159/01, 190/01, 192/01, 194/01, 206/01, 218/01, 220/01, 221/01, 222/01, 224/01, 225/01, 327/01, 344/01, 405/01, 449/01, 478/01, 506/01, 689/01, 704/01, 726/01,
2002 - 40/02, 41/02, 63/02, 127/02, 157/02, 207/02, 208/02, 242/02, 277/02, 362/02, 413/02, 481/02, 574/02, 631/02, 632/02, 633/02, 634/02, 649/02, 696/02, 697/02, 728/02,
2003 - 16/03, 44/03, 74/03, 125/03, 131/03, 226/03, 227/03, 266/03, 297/03, 323/03, 466/03, 470/03, 656/03, 705/03, 706/03, 735/03, 738/03, 804/03, 805/03, 874/03, 904/03,
2004 - 155/04, 374/04, 375/04, 397/04, 419/04, 447/04, 448/04, 465/04, 530/04, 531/04, 550/04, 551/04, 568/04.

Sala das Sessões,

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
Líder do P.P.

Seguem juntado(s) nesta data,
documento(s) e folha de
informação rubricado(s) sob
nº 82

Em 05/01/2009

Lizia Oshiro
Técnico Administrativo
RF 11.020



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

Papel para informação, rubricado como folha nº 82

do processo n.º 01-170 de 19 98 05/01/2009

(a) SA

Lizia Oshiro
Técnico Administrativo
RF 11.020 SGP-21

À SGP-2

Sra. Secretária

Nos termos do art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura), o presente processo preenche os requisitos para arquivamento.

05/01/2009

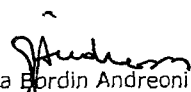

Lúzia de Almeida Leite
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP - 21

À SGP - 33

Sra. Supervisora,

Encaminho os presentes autos para arquivamento.

05/01/2009


Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em 06/03/2001

Arquivado novamente em 28/01/2009

Com 82 fls.

O Func°

Aparecido
Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075

Segue(m) Juntado(s), nesta data,

documento(s) rubricado(s) sob

n° 83-84 e folha de informação

sob n° 85 10/02/09

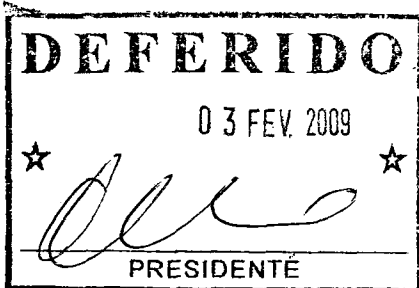
Ubirajara
UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215



Folha N.º 83 do proc.
N.º 001-0170 de 1998
O funcionário Ubirajara
UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

13 - RDS
13-00008/2009



REQUERIMENTO

Requeiro a Douta Mesa nos termos regimentais, a volta à tramitação e o desarquivamento dos Projetos de Lei abaixo arrolados, de autoria do Nobre Vereador Wadih Mutran:

PLs nºs:

1993 - 456/93, 477/93, 590/93, 736/93, 848/03, 865/93, 883/93, 884/93,

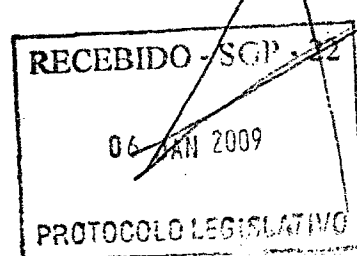
1994 - 13/94, 127/94, 157/94, 169/94, 170/94, 180/94, 192/94, 439/94, 446/94, 487/94, 531/94, 542/94, 545/94, 555/94, 570/94, 592/94, 598/94, 599/94, 600/94,

1995 - 21/95, 22/95, 24/95, 79/95, 80/95, 83/95, 197/95, 198/95, 257/95, 275/95, 305/95, 315/95, 347/95, 367/95, 386/95, 414/95, 475/95, 550/95, 572/95, 640/95, 641/95, 643/95, 644/95, 651/95, 735/95, 736/95, 741/95, 742/95, 839/95, 877/95, 880/95, 933/95, 934/95, 935/95, 940/95, 1012/95, 1079/95, 1224/95, 1225/95, 1248/95, 1280/95, 1305/95, 1312/95, 1330/95, 1337/95, 1416/95, 1421/95, 1423/95, 1424/95,

1996 - 25/96, 26/96, 36/96, 202/96, 221/96, 222/96, 223/96, 327/96, 332/96, 342/96, 351/96, 367/96, 368/96, 388/96, 400/96, 421/96, 422/96, 438/96, 446/96, 461/96, 500/96, 501/96, 565/96, 595/96, 618/96, 642/96, 643/96, 644/96, 645/96, 646/96, 697/96, 791/96, 808/96, 825/96, 848/96,

1997 - 75/97, 93/97, 124/97, 170/97, 171/97, 217/97, 237/97, 242/97, 243/97, 287/97, 326/97, 327/97, 328/97, 329/97, 330/97, 331/97, 357/97, 358/97, 431/97, 471/97, 523/97, 532/97, 542/97, 688/97, 690/97, 692/97, 693/97, 727/97, 728/97, 760/97, 790/97, 791/97, 812/97, 813/97, 861/97, 886/97, 993/97, 996/97, 1033/97, 1144/97, 1185/97,

1998 - 45/98, 52/98, 91/98, 92/98, 100/98, 125/98, 198/98, 222/98, 237/98, 313/98, 314/98, 503/98, 505/98, 506/98, 507/98, 511/98, 512/98, 541/98, 684/98, 687/98, 688/98, 717/98, 718/98, 727/98, 728/98, 729/98, 738/98, 739/98, 744/98, 761/98, 764/98, 780/98, 790/98,





Folha N.º 84 do proc
N.º 01-0110 de 1998
O funcionário Ubirajara

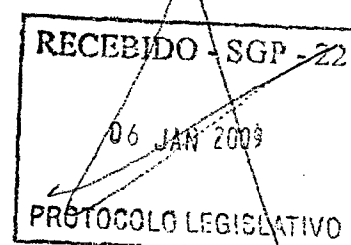
UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

1999 - 18/99, 24/99, 47/99, 61/99, 62/99, 64/99, 77/99, 78/99, 82/99, 83/99, 91/99, 147/99, 152/99, 191/99, 194/99, 196/99, 203/99, 240/99, 241/99, 294/99, 295/99, 304/99, 305/99, 306/99, 346/99, 347/99, 348/99, 349/99, 365/99, 385/99, 391/99, 393/99, 394/99, 395/99, 396/99, 397/99, 401/99, 410/99, 433/99, 434/99, 435/99, 445/99, 483/99, 516/99, 527/99, 532/99, 569/99, 610/99, 617/99,
2000 - 13/00, 14/00, 15/00, 34/00, 49/00, 160/00, 183/00, 222/00, 243/00, 286/00, 289/00, 294/00, 346/00, 367/00, 398/00, 403/00,
2001 - 11/01, 60/01, 68/01, 83/01, 108/01, 109/01, 111/01, 112/01, 113/01, 114/01, 122/01, 123/01, 124/01, 125/01, 127/01, 128/01, 129/01, 130/01, 131/01, 132/01, 133/01, 139/01, 159/01, 190/01, 192/01, 194/01, 206/01, 218/01, 220/01, 221/01, 222/01, 224/01, 225/01, 327/01, 344/01, 405/01, 449/01, 478/01, 506/01, 689/01, 704/01, 726/01,
2002 - 40/02, 41/02, 63/02, 127/02, 157/02, 207/02, 208/02, 242/02, 277/02, 362/02, 413/02, 481/02, 574/02, 631/02, 632/02, 633/02, 634/02, 649/02, 696/02,
2003 - 16/03, 125/03, 227/03, 266/03, 297/03, 323/03, 466/03, 470/03, 656/03, 705/03, 706/03, 735/03, 738/03, 804/03, 805/03, 904/03,
2004 - 155/04, 374/04, 375/04, 397/04, 419/04, 447/04, 448/04, 465/04, 530/04, 531/04, 550/04, 551/04, 568/04,
2005 - 48/05, 49/05, 167/05, 179/05, 224/05, 264/05, 266/05, 292/05, 341/05, 344/05, 345/05, 346/05, 347/05, 348/05, 350/05, 351/05, 352/05, 353/05, 354/05, 355/05, 356/05, 455/05, 456/05, 494/05, 520/05, 580/05, 600/05,
2006 - 84/06, 259/06, 323/06, 347/03, 421/06, 440/06, 457/06, 513/06, 567/06, 600/06, 612/06, 679/06,
2007 - 115/07, 214/07, 224/07, 244/07, 322/07, 323/07, 324/07, 325/07, 326/07, 327/07, 350/07, 351/07, 399/07, 400/07, 411/07, 451/07, 491/07, 602/07,
2008 - 29/08, 257/08, 276/08, 313/08, 324/08, 337/08, 338/08, 389/08, 575/08, 659/08,

Sala das Sessões,

Wadih Mutran
WADIH MUTRAN
Líder do P.P.





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

Papel para informação, rubricado como folha nº 85

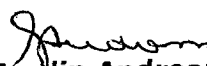
do processo n.º 01-0170 de 20 1992 10/02/09

(a) Ubirajara
UBIRAJARA DE F. PRESTES FILHO
CONSULTOR TÉCNICO - HISTÓRIA
RF. 11.215

À SGP-33 - Sra. Supervisora:

Solicito o desarquivamento do processo citado no requerimento retro para volta à tramitação.

06/02/09

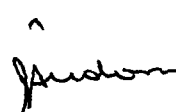

Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

A SGP-2
Sra. Secretária,
Conforme solicitado pelo E.O. nº <u>13.0008/2009</u>
segue o presente expediente para volta à tramitação.
SGP-33 em <u>10/02/09</u>
O Func.º <u>Ubirajara F.F.</u>

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

Ao Setor de Pesquisa e Assessoria de
Análise Prévia das Proposituras.

03/03/09


ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO À ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSTURAS

EM 04/03/09 ÀS 19:00 hs
POR *Raimundo*

SAÍDA: AS: h ASS:

Sr(a). *Adriane*

Efetuar pesquisa.

SP. 05 / 03 / 2009.

Raimundo
Raimundo Batista
Procurador Legislativo Supervisor
Setor de Pesquisa e Apoio à Análise Prévia
Câmara Municipal de São Paulo

*Pesquisa efetuada
04/03/09
(Ass)*

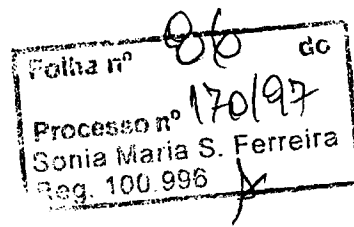
CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. *064123* S.P. 19/03/10

Sônia
Assistente Parlamentar



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROCURADORIA



SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

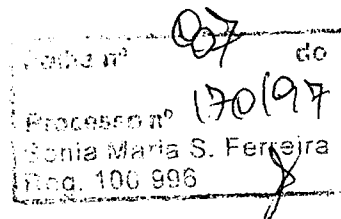
PL Nº 0170/97

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, **que em seu art. 105, V, estabelece ser equipamento obrigatório dos veículos, entre outros, dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;**
- Resolução CONAMA nº 315, de 29 de outubro de 2002, que dispõe sobre a nova etapa do Programa de Controle de Emissões Veiculares - PROCONVE, o qual aprova a inspeção de emissão de poluentes e ruídos;
- Resolução CONAMA nº 403, de 11 de novembro de 2008, que dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE para veículos pesados novos (Fase P-7) e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências, alterada pela Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, e dá outras providências, cujo art 1º foi revogado e o art. 3º recebeu nova redação parcial pela Lei nº 14.717, de 17 de abril de 2008;
- Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de passageiros na cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução, a qual **em seu art. 8º, III, "h" e "j", estabelece que é atribuição do Poder Público zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de segurança, manutenção dos equipamentos e atualidade tecnológica e estimular a preservação do meio ambiente, e em seu art. 9º, V, VI e VIII, estabelece ser obrigação das operadoras utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes, promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico dos equipamentos, com vistas a assegurar a preservação do meio ambiente, e adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo, e em seu art. 11, III, que as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a prestação do serviço de transporte coletivo será determinada por Decreto do Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos;**
- Lei Municipal nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, **que em seu art. 6º, estabelece que as políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos e do uso de combustíveis renováveis,**



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



e, quanto às emissões, implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores;

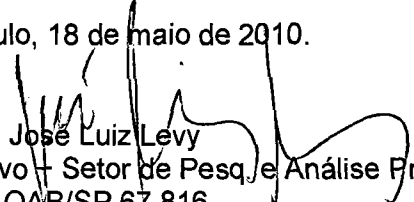
– PL nº 0873/97, de autoria do Vereador Jooji Hato, que dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de catalisadores nos escapamentos de todos ônibus de todas as empresas de transporte coletivo do Município, e dá outras providências;

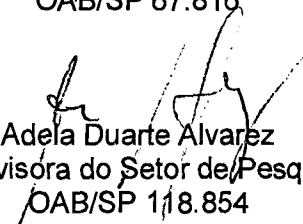
– PL nº 0264/01, de autoria do Vereador Jooji Hato, que dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de catalisadores nos escapamentos de todos ônibus de todas as empresas de transporte coletivo do Município, e dá outras providências.

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

À SGP 21, para prosseguimento.

São Paulo, 18 de maio de 2010.

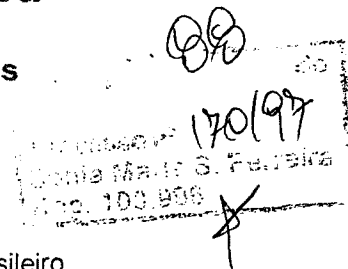

José Luiz Levy
Procurador Legislativo – Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 67.816


Adela Duarte Alvarez
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 118.854



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.



Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Vide texto compilado

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

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

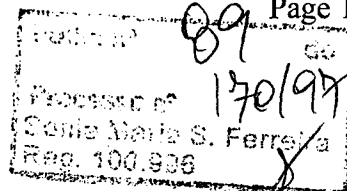
Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

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

Seção II
Da Segurança dos Veículos



Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.

§ 1º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos deverão emitir certificado de segurança, indispensável ao cadastramento no RENAVAM, nas condições estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN deverá especificar os procedimentos e a periodicidade para que os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores comprovem o atendimento aos requisitos de segurança veicular, devendo, para isso, manter disponíveis a qualquer tempo os resultados dos testes e ensaios dos sistemas e componentes abrangidos pela legislação de segurança veicular.

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

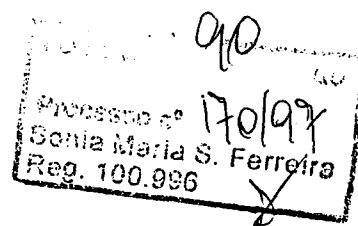
§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

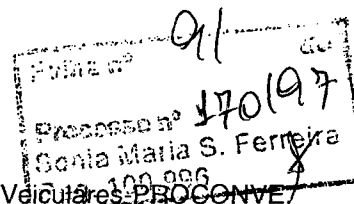
§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)



RESOLUÇÃO Nº 315, DE 29 DE OUTUBRO DE 2002



Dispõe sobre a nova etapa do Programa de Controle de Emissões Veiculares-PROCONVE. O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso de suas competências atribuídas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno, Anexo à Portaria nº 326, de 15 de dezembro de 1994; e

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui significativamente para a deterioração da qualidade ambiental, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que os veículos automotores do ciclo Otto são fontes relevantes de emissão evaporativa de combustível;

Considerando que a utilização de tecnologias automotivas adequadas, de eficácia comprovada, permite atender as necessidades de controle da poluição, economia de combustível e competitividade de mercado;

Considerando a necessidade e os prazos para promover a qualidade dos combustíveis automotivos nacionais para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de combustíveis e de controle de poluição;

Considerando as necessidades de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição; e

Considerando a necessidade de estabelecer novos padrões de emissão para os motores veiculares e veículos automotores nacionais e importados, leves e pesados, visando manter a redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível, resolve que:

Art. 1º Ficam instituídas novas etapas para o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, em caráter nacional, para serem atendidas nas homologações dos veículos automotores novos, nacionais e importados, leves e pesados, destinados exclusivamente ao mercado interno brasileiro, com os seguintes objetivos:

I - reduzir os níveis de emissão de poluentes pelo escapamento e por evaporação, visando o atendimento aos padrões nacionais de qualidade ambiental vigentes;

II - promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia de projeto e fabricação, como também em métodos e equipamentos para o controle de emissão de poluentes; e

III - promover a adequação dos combustíveis automotivos comercializados, para que resultem em produtos menos agressivos ao meio ambiente e à saúde pública, e que permitam a adoção de tecnologias automotivas necessárias ao atendimento do exigido por esta Resolução.

Art. 2º Fica estabelecido, a partir de cento e oitenta dias da data de publicação desta Resolução, para as novas homologações, o limite de dois gramas de hidrocarbonetos totais por ensaio para a emissão evaporativa de todos os veículos automotores leves que utilizam motores do ciclo Otto, exceto os que utilizam unicamente o gás natural (PROCONVE L-4).

Art. 3º Ficam estabelecidos, a partir de 01 de janeiro de 2007, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves de passageiros (PROCONVE L-4):

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente para veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,16 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores do ciclo Otto: 0,25 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores do ciclo Diesel: 0,60 g/km;
- f) aldeídos (HCO), somente para motores do ciclo Otto (exceto gás natural): 0,03 g/km;
- g) material particulado (MP), somente para motores ciclo Diesel: 0,05 g/km;
- h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente para motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 4º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2009, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves de passageiros (PROCONVE L-5):

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
- b) hidrocarbonetos totais (THC), somente para veículos a gás natural: 0,30 g/km;
- c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
- d) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores do ciclo Otto: 0,12 g/km;
- e) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores do ciclo Diesel: 0,25 g/km;

- f) aldeídos (HCO), somente para motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,02 g/km;
g) material particulado (MP), somente para motores ciclo Diesel: 0,05 g /km;
h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente para motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 5º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2007, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes do ar para veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a um mil e setecentos kg (PROCONVE L-4):

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
b) hidrocarbonetos totais (THC), somente para veículos a gás natural: 0,30 g/km;
c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,16 g/km;
d) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores ciclo Otto: 0,25 g/km;
e) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores ciclo Diesel: 0,60 g/km;
f) aldeídos (HCO), somente para motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,03 g/km;
g) material particulado (MP), somente para motores ciclo Diesel: 0,08 g /km;
h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente para motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 6º Ficam estabelecidos, a partir de 1º de janeiro de 2009, os seguintes limites máximos de emissão de poluentes provenientes do escapamento dos veículos leves comerciais, com massa do veículo para ensaio menor ou igual a um mil e setecentos kg (PROCONVE L-5):

- a) monóxido de carbono (CO): 2,0 g/km;
b) hidrocarbonetos totais (THC), somente para veículos a gás natural: 0,30 g/km;
c) hidrocarbonetos não metano (NMHC): 0,05 g/km;
d) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores ciclo Otto: 0,12 g/km;
e) óxidos de nitrogênio (NOx) para motores ciclo Diesel: 0,25 g/km;
f) aldeídos (HCO), somente para motores ciclo Otto (exceto gás natural): 0,02 g/km;
g) material particulado (MP), somente para motores ciclo Diesel: 0,05 g /km;
h) teor de monóxido de carbono em marcha lenta, somente p/ motores do ciclo Otto: 0,50% vol.

Art. 15. Ficam estabelecidos os limites máximos de emissão de poluentes e respectivas datas de implantação, conforme Tabela 1 e Tabela 2, a seguir, para os motores destinados a veículos automotores pesados, nacionais e importados, segundo os ciclos padrão de ensaio ESC, ELR e ETC, definidos no Anexo I da presente Resolução.

§ 1º Os motores e veículos para aplicações especiais que não possam ser utilizados para o transporte urbano e rodoviário poderão ser dispensados parcial ou totalmente das exigências desta Resolução, mediante decisão motivada do IBAMA.

§ 2º Não são abrangidos por esta Resolução os motores marítimos, ferroviários e industriais, bem como aqueles destinados a máquinas de terraplenagem e agrícolas, definidas conforme as Normas Brasileiras NBR 6142 e TB - 66, respectivamente.

§ 3º Os motores convencionais do ciclo Diesel e aqueles munidos de equipamentos de injeção eletrônica de combustível, recirculação de gases de escapamento (EGR) e/ou catalisadores de oxidação deverão atender aos limites de emissão expressos na Linha 1, da Tabela 1, sendo ensaiados segundo os ciclos ESC e ELR, e para o atendimento aos limites da Linha 2 da Tabela 1 o motor deverá atender, adicionalmente, aos limites da Linha 2, da Tabela 2, segundo o ciclo ETC.

§ 4º Os motores do ciclo Diesel equipados com sistemas de pós-tratamento dos gases de escapamento, como catalisadores de NOx e/ou filtros de partículas, além de atender aos limites expressos na Linha 1, da Tabela 1, deverão atender adicionalmente aos limites de emissões estabelecidos para o ciclo de ensaio ETC, de acordo com a Linha 1, da Tabela 2.

§ 5º Os motores a gás natural deverão atender aos limites de emissão estabelecidos na Tabela 2, segundo o ciclo de ensaio ETC.

§ 6º O IBAMA deverá confirmar os limites de emissão para os motores a gás natural, estabelecidos no § 5º deste artigo.

§ 7º Até 31 de dezembro de 2004, os motores a gás natural poderão ser dispensados parcialmente das exigências desta Resolução, mediante decisão motivada do IBAMA.

§ 8º Para os ônibus urbanos a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 1, da Tabela 1, será 1º de janeiro de 2004, observado o § 4º deste artigo.

§ 9º Para os micro-ônibus a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 1, da Tabela 1, será 1º de janeiro de 2005, observado o § 4º deste artigo.

§ 10. Para os veículos pesados, exceto ônibus urbano e micro-ônibus, para quarenta por cento da produção anual, por fabricante ou importador, a data de implantação dos limites de emissão

estabelecidos na Linha 1, da Tabela 1, será 1º de janeiro de 2005, observado o § 4º deste artigo.

§ 11. Alternativamente ao disposto no § 8º deste artigo, o fabricante ou importador poderá atender os limites de emissão com um mínimo de sessenta por cento da produção anual de ônibus urbano, a ser complementado obrigatoriamente até 1º de janeiro de 2005, e, neste caso, ficará obrigado ao atendimento do estabelecido no § 10 com o mínimo de sessenta por cento da produção anual dos demais veículos pesados.

§ 12. Para os veículos pesados, para cem por cento da produção anual, por fabricante ou importador, a data de implantação dos limites de emissão estabelecidos na Linha 2, das Tabelas 1 e 2, será 1º de janeiro de 2009.

Tabela 1: Valores limites - ensaios ESC e ELR

Data de Atendimento	Monóxido de Carbono CO - (g/kWh)	Hidrocarbonetos Totais THC - (g/kWh)	Óxidos de Nitrogênio NOx - (g/kWh)	Material Particulado MP - (g/kWh)	Opacidade (ELR) m ⁻¹
Linha 1- A partir de 01/jan/2006 (PROCONVE P-5)	2,1	0,66	5,0	0,10 ou 0,13 ⁽¹⁾	0,8
Linha 2 - A partir de 01/jan/2009 (PROCONVE P-6)	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5

(1) Para motores de cilindrada unitária inferior a 0,75 dm³ e rotação à potência nominal superior a 3000 min⁻¹.

Tabela 2: Valores limites - ensaios ETC (1)

Data de Atendimento	Monóxido de Carbono CO - (g/kWh)	Hidrocarbonetos não metano NMHC - (g/kWh)	Metano CH ₄ ⁽²⁾ - (g/kWh)	Óxidos de Nitrogênio NOx - (g/kWh)	Material Particulado MP ⁽³⁾ - (g/kWh)
Linha 1-A partir de 01/jan/2006 (PROCONVE P-5)	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ou 0,21 ⁽⁴⁾
Linha 2 - A partir de 01/jan/2009 (PROCONVE P-6)	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03

(1) Para motores a gás natural, as condições de ensaio, segundo o ciclo ETC, e os valores limites estabelecidos deverão ser confirmados pelo IBAMA até 31 de dezembro de 2004;

(2) Apenas para motores a gás natural;

(3) Não é aplicável a motores alimentados a gás natural;

(4) Para motores de cilindrada unitária inferior a 0,75 dm³ e rotação à potência nominal superior a 3000 min⁻¹.

Art. 16. Para efeitos de homologação, na comprovação de atendimento aos limites de emissão de escapamento dos motores do ciclo Diesel dos veículos pesados, não serão aplicados os Fatores de Deterioração da Emissão, contudo, o fabricante se obriga a manter as respectivas emissões dentro dos limites do PROCONVE por cento e sessenta mil quilômetros rodados do veículo ou o prazo de cinco anos, o que se suceder primeiro.

RESOLUÇÃO CONAMA nº 403, de 11 de novembro de 2008
Publicada no DOU nº 220, de 12 de novembro de 2008, Seção 1, página 92

Dispõe sobre a nova fase de exigência do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE para veículos pesados novos (Fase P-7) e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE-CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo art. 8o, inciso VII, da Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981, e pelo art. 2o, § 9o, e art. 3o da Lei no 8.723, de 28 de outubro de 1993, tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno; e

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui significativamente para a deterioração da qualidade ambiental, especialmente nos centros urbanos;

Considerando a utilização de tecnologias automotivas adequadas, de eficácia comprovada, associadas a especificações de combustíveis que permitem atender as necessidades de controle da poluição, economia de combustível e competitividade de mercado;

Considerando a necessidade de prazo e de investimentos para promover a melhoria da qualidade dos combustíveis automotivos nacionais para viabilizar a introdução de modernas tecnologias de alimentação de combustíveis e de controle de poluição;

Considerando a necessidade de prazo para a adequação tecnológica de motores veiculares e de veículos automotores às novas exigências de controle da poluição;

Considerando a necessidade de estabelecer novos padrões de emissão para os motores veiculares e veículos automotores pesados, nacionais e importados, visando a redução da poluição do ar nos centros urbanos do país e a economia de combustível;

Considerando a necessidade de aprimorar o conhecimento sobre a emissão de dióxido de carbono e de aldeídos por motores do ciclo Diesel, resolve:

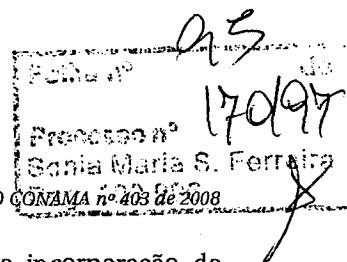
CAPÍTULO I
DOS LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA VEÍCULOS PESADOS NOVOS

Art. 1º Ficam estabelecidos, a partir de 1o de janeiro de 2012, novos limites máximos de emissão de poluentes para os motores do ciclo Diesel destinados a veículos automotores pesados novos, nacionais e importados, doravante denominada Fase P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-PROCONVE, conforme tabela constante do Anexo I desta Resolução.

§ 1º Para o atendimento dos limites de hidrocarbonetos não-metano (NMHC) serão aceitos os valores de medições de total de hidrocarbonetos (THC) desde que atendam aos limites de NMHC.

§ 2º Para efeito de homologação dos veículos automotores de que trata esta Resolução, a garantia de atendimento aos limites de emissões deverá atender ao disposto no art. 16 da Resolução CONAMA no 315, de 29 de outubro de 2002, sendo que, após três anos da entrada em vigor dos limites de emissão desta Resolução, esta garantia passará para os veículos com peso bruto total (pbt) acima de 16 toneladas para 500.000 km ou o prazo de sete anos de uso, o que se suceder primeiro.

§ 3º Os ensaios de medição de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e material particulado no gás de escapamento de motores destinados a veículos automotores pesados deverão ser efetuados, conforme os métodos e procedimentos estabelecidos para o Ciclo de Regime Constante (ESC), o Ciclo Europeu de Resposta em Carga (ELR) e o Ciclo de Regime Transiente (ETC) da Diretiva 1999/96 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, suas sucedâneas e complementos, até a publicação de norma brasileira equivalente.



Art. 2º Fica estabelecido para a fase P-7 a obrigatoriedade de incorporação de dispositivos ou sistemas para autodiagnose (OBD), das funções de gerenciamento do motor que exerçam influência sobre as emissões de poluentes do ar, dotados de indicadores de falhas ao motorista e de recursos que reduzam a potência do motor em caso de falhas que persistam por mais de dois dias consecutivos, para todos os veículos pesados.

Art. 3º Os fabricantes e importadores de motores do ciclo Diesel ou de veículos a Diesel destinados ao mercado nacional devem apresentar ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA, até 31 de dezembro de 2012, relatório de valores típicos das emissões de dióxido de carbono e de aldeídos totais, bem como do consumo específico de combustível, medidos nos ensaios de Ciclo de Regime Transiente (ETC) e Ciclo de Regime Constante (ESC) e expressos em g/kWh.

§ 1º São aceitos como valores típicos os resultados de ensaios obtidos em motores representativos de um ou mais modelos de motores em produção, cujos critérios utilizados para a obtenção e conclusão dos resultados devem ser definidos, justificados e apresentados por seu fabricante.

§ 2º As emissões de aldeídos totais (CHO) devem ser medidas conforme procedimento a ser determinado, até 31 de dezembro de 2010, pelo IBAMA.

CAPÍTULO II

DAS CARACTERÍSTICAS DO ÓLEO DIESEL PADRÃO DE ENSAIO

Art. 4º As características do óleo Diesel padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação, necessárias ao atendimento dos limites estabelecidos nesta Resolução, serão estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis-ANP, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

Parágrafo único. Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características do óleo Diesel padrão de ensaios de emissão, para fins de desenvolvimento e homologação.

Art. 5º À ANP caberá especificar o óleo Diesel padrão de ensaio de emissão de acordo com as características do Anexo II desta Resolução, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.

Parágrafo único. Na falta de especificação no prazo estabelecido pela Lei será adotada a indicação constante no Anexo II.

CAPÍTULO III

DA CARACTERIZAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DO ÓLEO DIESEL COMERCIAL

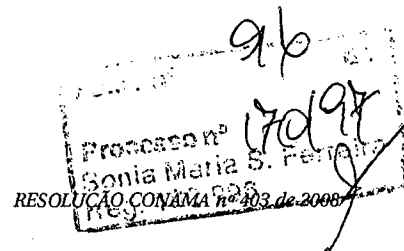
Art. 6º As características do óleo Diesel comercial, para fins de distribuição e consumo serão estabelecidas pela ANP, em prazo compatível com o cumprimento do disposto no caput do art. 7º da Lei nº 8.723, de 1993.

§ 1º Ficam estabelecidas, conforme Anexo II, com caráter eminentemente indicativo, as características do óleo Diesel comercial, para fins de distribuição e consumo.

§ 2º A ANP, como órgão federal regulador, poderá especificar o combustível para fins de comercialização em margens diferentes daquelas indicadas no Anexo II, garantindo o teor de enxofre máximo de 10 ppm e características compatíveis com as do óleo Diesel padrão de ensaio e de modo a não alterar significativamente o desempenho dos motores obtido com Diesel padrão de ensaio.

Art. 7º Competirá à ANP a apresentação do plano de abastecimento de combustíveis necessários ao cumprimento desta Resolução, dando ampla publicidade ao seu conteúdo, especialmente aos Ministérios do Meio Ambiente e de Minas e Energia.

§ 1º Na concepção e execução do plano de abastecimento, o combustível para



atendimento à fase P-7 será disponibilizado, prioritariamente, para veículos novos em todo território nacional e, posteriormente, no prazo máximo de doze meses, aos demais veículos dos municípios e micro-regiões da Resolução CONAMA nº 373, de 9 de maio de 2006, podendo esse prazo ser revisto pelo CONAMA mediante justificativa.

§ 2º Produtores, importadores, distribuidores e revendedores de combustíveis deverão apresentar à ANP, nos prazos por ela determinados, as informações necessárias para a elaboração desse plano.

§ 3º O plano elaborado pela ANP deverá prever a disponibilidade do combustível no volume e antecedência necessários, bem como a sua distribuição em postos geograficamente localizados, que permitam a um veículo da fase P-7 percorrer o território nacional sempre abastecendo com o Diesel especificado pela ANP nos termos do art. 9º desta Resolução.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 8º A Câmara Técnica de Controle e Qualidade Ambiental apresentará ao CONAMA, em 60 dias a partir da publicação desta Resolução, proposta de revisão da Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, no que diz respeito à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE - CAP.

Art. 9º No período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012, será admitido o fornecimento do Diesel comercial que atenda a especificação de que trata a Resolução ANP nº 32, de 16 de outubro de 2007, para utilização em veículos da fase P-7, no lugar do Diesel S10 comercial.

Art. 10. O CONAMA elaborará e deliberará em regime de urgência proposta de Resolução estabelecendo os novos limites máximos de emissão de poluentes e a respectiva data de implantação, para veículos leves dotados de motor do ciclo Diesel.

Parágrafo único. O IBAMA apresentará a proposta de que trata o caput no prazo de 30 dias.

Art. 11. O IBAMA regulamentará a aplicação de tecnologias de controle de emissão específica para permitir o gerenciamento adequado de sistemas que visem a introduzir sensores de óxidos de nitrogênio, controlar a qualidade e a correta dosagem de agente redutor líquido, a disponibilidade deste produto no tanque, alterações de desempenho do motor quando houver falta do reagente redutor e emissão de novos poluentes indesejáveis.

§ 1º O sistema de autodiagnose (OBD) deverá ser definido com funções de gerenciamento do motor que detectem ausência de reagente e outras falhas que potencializem aumento das emissões de poluentes do ar e deverão ser dotados de indicadores de falhas ao motorista e de recursos que reduzam a potência do motor em caso de falhas que persistam por mais de dois dias consecutivos, bem como a aplicação de outras medidas que desencorajem a adulteração dos sistemas de redução de emissões.

§ 2º As tecnologias de controle previstas no caput deste artigo devem considerar as definições da estratégia de calibração do motor de forma a limitá-las, para que não se caracterizem como dispositivos de ação indesejável, estabelecidos na Resolução CONAMA nº 230, de 22 de agosto de 1997.

§ 3º O IBAMA deverá regulamentar, até 30 de novembro de 2008, a especificação do agente redutor líquido de NOx (solução de uréia) com base nas características estabelecidas nas normas DIN 70070 e ISO 22241-1:2006.

Art. 12. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

CARLOS MINC
Presidente do CONAMA

Comissão de Controle da Qualidade Ambiental

ANEXO I
Limites de emissão (g/kWh)

	NOx	HC	CO	CH ₄ ⁽¹⁾	MP	NMHC	Opacidade (m-1)	NH ₃ (ppm, valor médio)
Ensaio ESC/ELR	2,00	0,46	1,5	N.A.	0,02	N.A.	0,5	25
Ensaio ETC ⁽¹⁾	2,00	N.A.	4,00	1,10	0,03 ⁽³⁾	0,55	N.A.	25

(1) Motores a gás são ensaiados somente neste ciclo

(2) Somente motores a gás são submetidos a este limite

(3) Motores a gás não são submetidos a este limite

ANEXO II
Características indicativas do óleo Diesel (padrão e comercial)

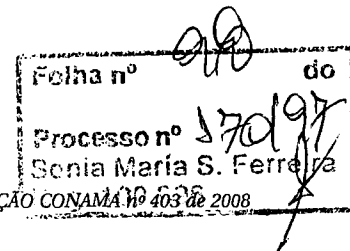
Parâmetro	Unidade	Limites ¹		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano ⁽²⁾		52	54	EN-ISO 5165
Densidade a 15°	Kg/m ³	833	837	EN-ISO 3675
Destilação: - ponto de 50% - ponto de 95% - ponto de ebulição final	°C °C °C	245 345 -	- 350 370	EN-ISO 3405 EN-ISO 3405 EN-ISO 3405
Ponto de fulgor	°C	55		EN 227 19
Ponto de entupimento de filtro a frio	°C		-5	EN 11 6
Viscosidade a 40°C	mm ² /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos	% em massa	2,0	6,0	IP 391
Teor de enxofre ⁽³⁾	mg/kg		10	ASTM D 5453
Ensaio de corrosão em cobre		-	Classe 1	EN-ISO 21 60
Resíduo de carbono Ramsbottom no resíduo dos 10% finais da destilação	% em massa		0,2	EN-ISO 10370
Teor e cinzas	% em massa		0,01	EN-ISO 6245
Teor de água	% em massa		0,02	EN-ISO 12937
Índice de neutralização (ácido forte)	mg KOH/g		0,02	ASTM D 974
Estabilidade à oxidação ⁽⁴⁾	mg/ml		0,025	EN-ISO 12205
Lubricidade	µm		400	CEC F-06-A-96

1 - Os valores citados nas especificações são "valores reais". Para fixar os valores-limite foi aplicada a norma ISO 4259, "Petroleum products – Determination and application of precision data in relation to methods of test" e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima do zero; na fixação de um valor máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Embora esta medida seja necessária por razões técnicas, o fabricante de combustíveis deve, no entanto, tentar obter o valor zero, quando o valor máximo estabelecido for 2R, e o valor médio, no caso de serem indicados os limites máximo e mínimo. Caso seja necessário determinar se um combustível atende ou não as condições das especificações, aplica-se a norma ISO 4259.

2 - O intervalo indicado para o índice de cetano não está em conformidade com os requisitos de um mínimo de 4R. No entanto, no caso de divergência entre o fornecedor e o utilizador do combustível, pode aplicar-se a norma ISO 4259 para resolver tais divergências, desde que se efetue um número suficiente de medições repetidas para obter a precisão necessária em vez de realizar medições únicas.

3 - O teor real de enxofre do combustível utilizado no ensaio do Tipo 1 deve ser indicado.

4 - Embora a estabilidade da oxigenação seja controlada é provável que o prazo de validade do produto seja limitada. Recomenda-se a consulta ao fornecedor sobre as condições de armazenamento e durabilidade.



ANEXO III Definições

1. Ciclo E.L.R. - denominado Ciclo Europeu de Resposta em Carga - ciclo de ensaio que consiste numa seqüência de quatro patamares a rotações constantes e cargas crescentes de dez a cem por cento, para determinação da opacidade da emissão de escapamento;

2. Ciclo E. S. C - denominado Ciclo Europeu em Regime Constante - consiste de um ciclo de ensaio com 13 modos de operação em regime constante;

3. Ciclo E.T.C. - denominado Ciclo Europeu em Regime Transiente - ciclo de ensaio que consiste de mil e oitocentos modos transientes, segundo a segundo, simulando condições reais de uso;

4. CH₄ - metano;

5. CHO - aldeídos totais

6. CO - monóxido de carbono;

7. CO₂ - dióxido de carbono;

8. Dispositivos e/ou sistemas da autodiagnose (OBD) - dispositivos ou sistemas instalados a bordo do veículo e conectados ao módulo eletrônico de controle, visando identificar deterioração ou mau funcionamento dos componentes do sistema de controle de emissões, alertar ao usuário do veículo para proceder à manutenção ou reparo do sistema de controle de emissões, armazenar e prover acesso às ocorrências de defeitos e ou desregulagens nos sistemas de controle e disponibilizar informações para interessados sobre estado de manutenção e reparo nos sistemas de controle de emissões;

9. HC - hidrocarbonetos;

10 - NMHC- hidrocarbonetos não metano - parcela dos hidrocarbonetos totais, descontada a fração de metano;

11. MP- material particulado;

12. NH₃ - amônia;

13. Novas Homologações - são aquelas que abrangem as novas configurações de veículos ainda não em produção ou as configurações já existentes com alterações no sistema de controle de emissão, excetuando-se, contudo as revalidações de homologações já existentes.

14. THC - Total de Hidrocarbonetos - total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de ionização de chama.

15. Veículos automotores - veículos automotores de uso rodoviário.

Este texto não substitui o publicado no DOU, de 12 de novembro de 2008.

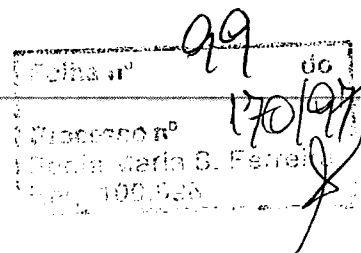
Controle da Poluição Sonora e do Ar

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 11733

Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 11.733 27/03/1995 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veiculos em Uso", e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 522/1994 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Regulamentação: Decreto nº 36.305/1996 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 49.463/2008 - Regulamenta esta Lei, revogando a regulamentação anterior.; ([ver documento](#))Decreto nº 50.232/2008 - Regulamenta esta Lei, revogando a regulamentação anterior. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 34.099/1994 - Cria, no Município de Sao Paulo, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veiculos em Uso" - I/M- SP.

Alterações: Lei 12.157/1996 - Introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veiculos em Uso", instituido por esta Lei.; ([ver documento](#))Lei 14.717/2008 - Altera os arts. 4º, 5º e 6º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

LEI Nº 11.733, DE 27 DE MARÇO DE 1995

Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e das outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de março de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado, no Município de São Paulo, no âmbito da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, órgão do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, o "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso".

Art. 2º - Para implementação do Programa serão instalados no território do Município de São Paulo centros de inspeção e certificação de veículos, de forma a controlar as emissões de poluentes pela frota licenciada no Município de São Paulo.

Art. 3º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA selecionará, por concorrência pública, empresa ou consórcio de empresas tecnicamente capacitadas para, por concessão, e pelo prazo de 10 (dez) anos, renovável por igual período, prestar serviços de implantação e operação dos centros de inspeção.

§ 1º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA fiscalizará a prestação dos serviços de que trata o "caput" deste artigo.

§ 2º - A concessionária cobrará dos proprietários de veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo prego público pelos serviços de que trata o "caput" deste artigo, nos valores aprovados pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, no procedimento licitatório.

§ 3º - O laudo de emissão de poluentes realizado pela concessionária deverá ser emitido em 2 (duas) vias, sendo uma delas, obrigatoriamente, remetida à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA.

Art. 4º - A concessionária deverá repassar mensalmente ao poder concedente 6% (seis por cento) do produto arrecadado em razão da prestação dos serviços objeto da concessão.

Art. 5º - A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias e deverão ser feitas anualmente, com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para licenciamento anual dos veículos.

Parágrafo único - No primeiro ano de funcionamento do programa serão obrigatórias a inspeção e a certificação dos veículos de ano modelo 1989 em diante, e, em cada ano subsequente, a inspeção e a certificação abrangerão também os veículos de modelos anteriores a 1989, incorporando um modelo anual, em ordem decrescente, a cada novo ano.

Art. 6º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, através do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites constantes dos Anexos à Resolução nº 7, de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único - Competirá aos Agentes Ambientais do Departamento de Controle da Qualidade Ambiental exercer a fiscalização e proceder à autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados.

Art. 7º - A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA divulgará, em conjunto com os demais órgãos municipais, através de campanhas educativas e de esclarecimento, a implantação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", dando ampla publicidade dos locais onde se encontram instalados os centros de inspeção e certificação obrigatória de veículos integrantes da frota licenciada do Município de São Paulo.

Art. 8º - O disposto na presente lei será regulamentada pelo Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias, se necessário.

Art. 9º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de março de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de março de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

100
179/97
S. Paulo, 27 de março de 1995
Pag. 100 896

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 12157

Total de referências : 1

108
170/97
X

1/1

Título: LEI Nº 12.157 09/08/1996 ([ver documento](#))

Revogado(a) parcialmente

Ementa: Introduz alterações no "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 262/1996 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Paulo Maluf

Revogação: Lei nº 14.717/2008 - Revoga o art. 1º desta Lei. ([ver documento](#))Alterações: Lei 14.717/2008 - Altera o art. 3º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

LEI N. 12.157 - DE 9 DE AGOSTO DE 1996

102
170/97
Reg. 104.526

Introduz alterações no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 262/96, do Executivo)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 8 de agosto de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a antecipar o cronograma de implantação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei n. 11.733, de 27 de março de 1995.

Art. 2º Os veículos que em razão de sua destinação ou emprego devam circular com maior intensidade poderão ser obrigados a se submeter a mais de uma inspeção anual.

Art. 3º O proprietário que circular com veículo, sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura, sofrerá a aplicação de multa no valor de 300 (trezentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIRs, por evento, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º Os débitos oriundos da aplicação das penas previstas nesta Lei serão inscritos como Dívida Ativa do Município.

§ 2º As penalidades referidas nesta Lei serão aplicadas pelos órgãos e entidades competentes, vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 4º Poderá ser adotado, a critério da autoridade, sistema eletrônico de fiscalização de veículos.

Art. 5º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 6º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : Lei AND 14717

Total de referências : 1

103
170/97
Comissão de Legislação
Reg. 100.097

1/1

Título: LEI Nº 14.717 17/04/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

Projeto: Projeto de Lei Nº 122/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.717, DE 17 DE ABRIL DE 2008
(Projeto de Lei nº 122/08, do Executivo)

Altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, que dispõe sobre a criação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, bem como a Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, que introduz alterações no referido Programa.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 16 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Os arts. 4º, 5º e 6º da Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º. O proprietário do veículo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o reembolso do valor do serviço pago à concessionária, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

I - o proprietário do veículo, ou o arrendatário mercantil, não poderá estar inscrito no Cadastro Informativo Municipal - CADIN MUNICIPAL, instituído pela Lei nº 14.094, de 6 de dezembro de 2005;

II - o veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;

III - não haver débito vencido do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA ou de multa por infração de trânsito lavrada por qualquer ente da Federação, em nome do proprietário, ou do arrendatário mercantil, do veículo inspecionado.

Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo será definido anualmente pelo Executivo, por meio de decreto, e poderá ser de até 100% (cem por cento) do valor pago pelo proprietário do veículo, ou pelo arrendatário mercantil, à concessionária." (NR)

"Art. 5º.

Parágrafo único. O Executivo, por meio de decreto, estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos integrantes da frota licenciada no Município de São Paulo." (NR)

"Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, por meio do Departamento de Controle de Qualidade Ambiental, estabelecerá os padrões máximos de emissão de poluentes atmosféricos pela frota circulante, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes vinculados à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e à Companhia de Engenharia de Tráfego - CET proceder à fiscalização e autuação dos veículos que estiverem em desacordo com os padrões adotados." (NR)

Art. 2º. O art. 3º da Lei nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. O proprietário que circular com veículo sem a devida certificação ambiental na forma estabelecida pela Prefeitura fica sujeito à aplicação de multa no valor de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por circulação, sem prejuízo das sanções de trânsito aplicáveis e das restrições ao licenciamento anual de veículos.

§ 1º.

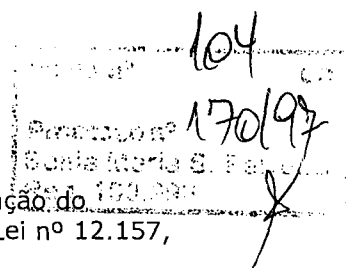
§ 2º.

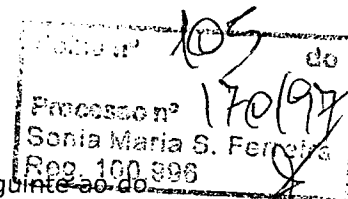
§ 3º. A multa deverá ser recolhida na forma, condições e prazos regulamentares.

§ 4º. A importância prevista no "caput" deste artigo será atualizada na forma do disposto no art. 2º, e seu parágrafo único, da Lei nº 13.105, de 29 de dezembro de 2000.

§ 5º. Caso a multa prevista no "caput" deste artigo não seja paga até a data do vencimento, haverá incidência de:

I - correção monetária, pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, da data de vencimento da multa até a data em que for efetuado o pagamento;





II - juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, a partir do mês seguinte ao do vencimento, contando-se como mês completo qualquer fração dele." (NR)

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

Art. 4º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o art. 1º da Lei nº 12.157, de 1996.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 17 de abril de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de abril de 2008.

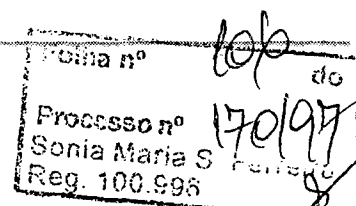
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 13241

Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Publico a delegar a sua execução, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.

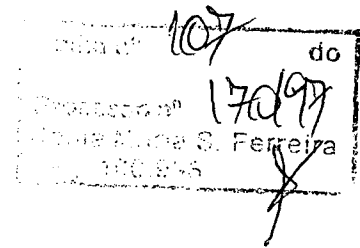
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[\[Back \]](#)



LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

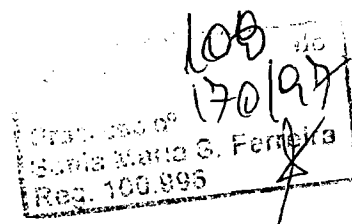
II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das



condições que serão definidas no edital e no contrato.

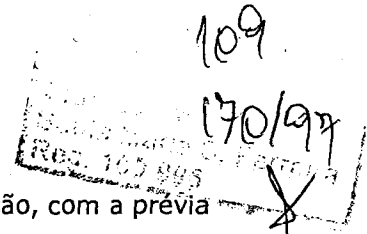
Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
 - b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
 - c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
 - d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
 - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 - l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequêntes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

- I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;



VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

§ 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.

§ 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

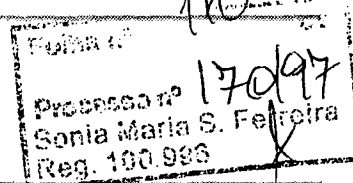
IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : lei AND 14933

Total de referências : 1



1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

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

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

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

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

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de junho de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

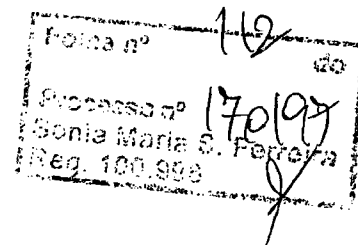
Princípios

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

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

Seção II

Conceitos



Art. 2º. Para os fins previstos nesta lei, em conformidade com os acordos internacionais sobre o tema e os documentos científicos que os fundamentam, são adotados os seguintes conceitos:

I - adaptação: conjunto de iniciativas e estratégias que permitem a adaptação, nos sistemas naturais ou criados pelos homens, a um novo ambiente, em resposta à mudança do clima atual ou esperada;

II - adicionalidade: critério ou conjunto de critérios para que determinada atividade ou projeto de mitigação de emissões de GEE represente a redução de emissões de gases do efeito estufa ou o aumento de remoções de dióxido de carbono de forma adicional ao que ocorreria na ausência de determinada atividade;

III - análise do ciclo de vida: exame do ciclo de vida de produto, processo, sistema ou função, visando identificar seu impacto ambiental no decorrer de sua existência, incluindo desde a extração do recurso natural, seu processamento para transformação em produto, transporte, consumo/uso, reutilização, reciclagem, até a sua disposição final;

IV - Avaliação Ambiental Estratégica: conjunto de instrumentos para incorporar a dimensão ambiental, social e climática no processo de planejamento e implementação de políticas públicas;

V - biogás: mistura gasosa composta principalmente por metano (CH₄) e gás carbônico (CO₂), além de vapor de água e outras impurezas, que constitui efluente gasoso comum dos aterros sanitários, lixões, lagoas anaeróbias de tratamento de efluentes e reatores anaeróbios de esgotos domésticos, efluentes industriais ou resíduos rurais, com poder calorífico aproveitável, que pode ser usado energeticamente;

VI - ecoponto: área destinada a transbordo e triagem de resíduos da construção civil e resíduos volumosos;

VII - emissões: liberação de gases de efeito estufa e/ou seus precursores na atmosfera, e em área específica e período determinado;

VIII - evento climático extremo: evento raro em função de sua frequência estatística em determinado local;

IX - fonte: processo ou atividade que libera gás de efeito estufa, aerossol ou precursor de gás de efeito estufa na atmosfera;

X - gases de efeito estufa: constituintes gasosos da atmosfera, naturais e antrópicos, que absorvem e reemitem radiação infravermelha e identificados pela sigla GEE;

XI - linha de base: cenário para atividade de redução de emissões de gases de efeito estufa, o qual representa, de forma razoável, as emissões antrópicas que ocorreriam na ausência dessa atividade;

XII - Mecanismo de Desenvolvimento Limpo: um dos mecanismos de flexibilização criado pelo protocolo de Quioto, com o objetivo de assistir as partes não incluídas no Anexo I da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima ao cumprimento de suas obrigações constantes do Protocolo, mediante fornecimento

113
170/97

de capital para financiamento a projetos que visem à mitigação das emissões de gases de efeito estufa em países em desenvolvimento, na forma de sumidouros, investimentos em tecnologias mais limpas, eficiência energética e fontes alternativas de energia;

XIII - mitigação: ação humana para reduzir as fontes ou ampliar os sumidouros de gases de efeito estufa;

XIV - mudança do clima: mudança de clima que possa ser direta ou indiretamente atribuída à atividade humana que altera a composição da atmosfera mundial, e se some àquela provocada pela variabilidade climática natural observada ao longo de períodos comparáveis;

XV - reservatórios: componentes do sistema climático no qual fica armazenado gás de efeito estufa ou precursor de gás de efeito estufa;

XVI - serviços ambientais: serviços proporcionados pela natureza à sociedade, decorrentes da presença de vegetação, biodiversidade, permeabilidade do solo, estabilização do clima, água limpa, entre outros;

XVII - sumidouro: qualquer processo, atividade ou mecanismo, incluindo a biomassa e, em especial, florestas e oceanos, que tenha a propriedade de remover gás de efeito estufa, aerossóis ou precursores de gases de efeito estufa da atmosfera;

XVIII - vulnerabilidade: grau em que um sistema é suscetível ou incapaz de absorver os efeitos adversos da mudança do clima, incluindo a variação e os extremos climáticos; função da característica, magnitude e grau de variação climática ao qual um sistema é exposto, sua sensibilidade e capacidade de adaptação.

Seção III

Diretrizes

Art. 3º. A Política Municipal sobre Mudança do Clima deve ser implementada de acordo com as seguintes diretrizes:

I - formulação, adoção e implementação de planos, programas, políticas, metas e ações restritivas ou incentivadoras, envolvendo os órgãos públicos, incluindo parcerias com a sociedade civil;

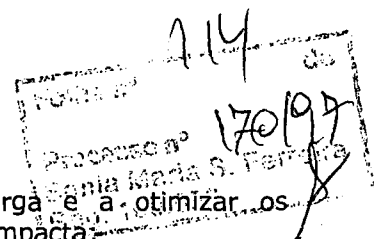
II - promoção de cooperação com todas as esferas de governo, organizações multilaterais, organizações não-governamentais, empresas, institutos de pesquisa e demais atores relevantes para a implementação desta política;

III - promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa, excetuada a energia nuclear;

IV - formulação e integração de normas de planejamento urbano e uso do solo, com a finalidade de estimular a mitigação de gases de efeito estufa e promover estratégias da adaptação aos seus impactos;

V - distribuição de usos e intensificação do aproveitamento do solo de forma equilibrada em relação à infra-estrutura e equipamentos, aos transportes e ao meio

ambiente, de modo a evitar sua ociosidade ou sobrecarga e a otimizar os investimentos coletivos, aplicando-se o conceito de cidade compacta;



VI - priorização da circulação do transporte coletivo sobre transporte individual na ordenação do sistema viário;

VII - promoção da Avaliação Ambiental Estratégica dos planos, programas e projetos públicos e privados no Município, com a finalidade de incorporar a dimensão climática nos mesmos;

VIII - apoio à pesquisa, ao desenvolvimento, à divulgação e à promoção do uso de tecnologias de combate à mudança do clima e das medidas de adaptação e mitigação dos respectivos impactos, com ênfase na conservação de energia;

IX - proteção e ampliação dos sumidouros e reservatórios de gases de efeito estufa;

X - adoção de procedimentos de aquisição de bens e contratação de serviços pelo Poder Público Municipal com base em critérios de sustentabilidade;

XI - estímulo à participação pública e privada nas discussões nacionais e internacionais de relevância sobre o tema das mudanças climáticas;

XII - utilização de instrumentos econômicos, tais como isenções, subsídios e incentivos tributários e financiamentos, visando à mitigação de emissões de gases de efeito estufa;

XIII - formulação, adoção, implantação de planos, programas, políticas, metas visando à promoção do uso racional, da conservação e do combate ao desperdício da água e o desenvolvimento de alternativas de captação de água e de sua reutilização para usos que não requeiram padrões de potabilidade;

XIV - estímulo à minimização da quantidade de resíduos gerados, ao reúso e à reciclagem dos resíduos urbanos, à redução da nocividade e ao tratamento e depósito ambientalmente adequado dos resíduos remanescentes;

XV - promoção da arborização das vias públicas e dos passeios públicos, com ampliação da área permeável, bem como da preservação e da recuperação das áreas com interesse para drenagem, e da divulgação à população sobre a importância, ao meio ambiente, da permeabilidade do solo e do respeito à legislação vigente sobre o assunto.

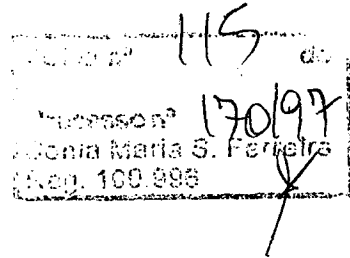
TÍTULO II

OBJETIVO

Art. 4º. A Política Municipal de Mudança do Clima tem por objetivo assegurar a contribuição do Município de São Paulo no cumprimento dos propósitos da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, de alcançar a estabilização das concentrações de gases de efeito estufa na atmosfera em um nível que impeça uma interferência antrópica perigosa no sistema climático, em prazo suficiente a permitir aos ecossistemas uma adaptação natural à mudança do clima e a assegurar que a produção de alimentos não seja ameaçada e a permitir que o desenvolvimento econômico prossiga de maneira sustentável.

TÍTULO III

META



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

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

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

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

I - de gestão e planejamento:

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

116
170/97
Carla S. Pereira

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

II - dos modais:

- a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metروviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;
- b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;
- c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;
- d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;
- e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

- a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;
- b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;
- c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

- a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;
- b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;
- c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;
- d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;
- e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Seção II

Energia

Art. 7º. Serão objeto de execução coordenada entre os órgãos do Poder Público Municipal as seguintes medidas:

I - criação de incentivos, por lei, para a geração de energia descentralizada no Município, a partir de fontes renováveis;

II - promoção de esforços em todas as esferas de governo para a eliminação dos subsídios nos combustíveis fósseis e a criação de incentivos à geração e ao uso de energia renovável;

III - promoção e adoção de programas de eficiência energética e energias renováveis em edificações, indústrias e transportes;

IV - promoção e adoção de programa de rotulagem de produtos e processos eficientes, sob o ponto de vista energético e de mudança do clima;

V - criação de incentivos fiscais e financeiros, por lei, para pesquisas relacionadas à eficiência energética e ao uso de energias renováveis em sistemas de conversão de energia;

VI - promoção do uso dos melhores padrões de eficiência energética e do uso de energias renováveis na iluminação pública.

Seção III

Gerenciamento de Resíduos

Art. 8º. Serão objeto de execução conjunta entre órgãos do Poder Público Municipal a promoção de medidas e o estímulo a:

I - minimização da geração de resíduos urbanos, esgotos domésticos e efluentes industriais;

II - reciclagem ou reúso de resíduos urbanos, inclusive do material de entulho proveniente da construção civil e da poda de árvores, de esgotos domésticos e de efluentes industriais;

III - tratamento e disposição final de resíduos, preservando as condições sanitárias e promovendo a redução das emissões de gases de efeito estufa.

Art. 9º. Os empreendimentos de alta concentração ou circulação de pessoas, como grandes condomínios comerciais ou residenciais, shopping centers, centros varejistas, dentre outros conglomerados, deverão instalar equipamentos e manter programas de coleta seletiva de resíduos sólidos, para a obtenção do certificado de conclusão, licença de funcionamento ou alvará de funcionamento, cabendo aos órgãos públicos o acompanhamento do desempenho desses programas.

117
170/97
Mário S. Ferreira
Leg. 100.236

118
170/98
Parágrafo único. As Secretarias Municipais do Verde e do Meio Ambiente e de Serviços definirão os parâmetros técnicos a serem observados para os equipamentos e programas de coleta seletiva.

Art. 10. O Município de São Paulo deverá adotar medidas de controle e redução progressiva das emissões de gases de efeito estufa provenientes de suas estações de tratamento na gestão dos esgotos sanitários e dos resíduos sólidos.

Art. 11. O Poder Público Municipal e o setor privado devem desestimular o uso de sacolas plásticas ou não-biodegradáveis, bem como de embalagens excessivas ou desnecessárias, no âmbito do Município.

Seção IV

Saúde

Art. 12. O Poder Executivo deverá investigar e monitorar os fatores de risco à vida e à saúde decorrentes da mudança do clima e implementar as medidas necessárias de prevenção e tratamento, de modo a evitar ou minimizar seus impactos sobre a saúde pública.

Art. 13. Cabe ao Poder Executivo, sob a coordenação da Secretaria Municipal da Saúde, sem prejuízo de outras medidas:

I - realizar campanhas de esclarecimento sobre as causas, efeitos e formas de se evitar e tratar as doenças relacionadas à mudança do clima e à poluição veicular;

II - promover, incentivar e divulgar pesquisas relacionadas aos efeitos da mudança do clima e poluição do ar sobre a saúde e o meio ambiente;

III - adotar procedimentos direcionados de vigilância ambiental, epidemiológica e entomológica em locais e em situações selecionadas, com vistas à detecção rápida de sinais de efeitos biológicos de mudança do clima;

IV - aperfeiçoar programas de controle de doenças infecciosas de ampla dispersão, com altos níveis de endemicidade e sensíveis ao clima, especialmente a malária e a dengue;

V - treinar a defesa civil e criar sistemas de alerta rápido para o gerenciamento dos impactos sobre a saúde decorrentes da mudança do clima.

Seção V

Construção

Art. 14. As edificações novas a serem construídas no Município deverão obedecer critérios de eficiência energética, sustentabilidade ambiental, qualidade e eficiência de materiais, conforme definição em regulamentos específicos.

Art. 15. As construções existentes, quando submetidas a projetos de reforma e ampliação, deverão obedecer critérios de eficiência energética, arquitetura

119
170/97
S. Maria S. Ferraz
sustentável e sustentabilidade de materiais, conforme definições em regulamentos específicos.

Art. 16. O Poder Público Municipal deverá introduzir os conceitos de eficiência energética e ampliação de áreas verdes nas edificações de habitação popular por ele desenvolvidas.

Art. 17. O projeto básico de obras e serviços de engenharia contratados pelo Município que envolvam o uso de produtos e subprodutos de madeira somente poderá ser aprovado pela autoridade competente caso contemple, de forma expressa, a obrigatoriedade do emprego de produtos e subprodutos de madeira de origem exótica, ou de origem nativa que tenha procedência legal.

§ 1º. A exigência prevista no "caput" deste artigo deverá constar de forma obrigatória como requisito para a elaboração do projeto executivo.

§ 2º. Nos editais de licitação de obras e serviços de engenharia que utilizem produtos e subprodutos de madeira contratados pelo Município de São Paulo, deverá constar da especificação do objeto o emprego de produtos e subprodutos de madeira de origem exótica, ou de origem nativa que tenha procedência legal.

§ 3º. Para efeito da fiscalização a ser efetuada pelo Poder Público Municipal, quanto à utilização de madeira de origem exótica, ou de origem nativa que tenha procedência legal, o contratado deverá manter em seu poder os respectivos documentos comprobatórios.

§ 4º. Os órgãos municipais competentes deverão exigir, no momento da assinatura dos contratos de que trata este artigo, a apresentação, pelos contratantes, de declaração firmada sob as penas da lei, do compromisso de utilização de produtos e subprodutos de madeira de origem exótica, ou de origem nativa que tenha procedência legal.

Seção VI

Uso do Solo

Art. 18. A sustentabilidade da aglomeração urbana deverá ser estimulada pelo Poder Público Municipal e norteadada pelo princípio da cidade compacta, fundamental para o cumprimento dos objetivos desta lei, bem como pautada pelas seguintes metas:

I - redução dos deslocamentos por meio da melhor distribuição da oferta de emprego e trabalho na cidade;

II - promoção da distribuição de usos e da intensidade de aproveitamento do solo de forma equilibrada em relação à infra-estrutura, aos transportes e ao meio ambiente, de modo a evitar sua ociosidade ou sobrecarga e otimizar os investimentos públicos, fazendo uso do estoque de área construída por uso estabelecido no Quadro 8 anexo à Parte III da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, com alterações subseqüentes;

III - estímulo à ocupação de área já urbanizada, dotada de serviços, infra-estrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada com redução de custos;

IV - estímulo à reestruturação e requalificação urbanística e ambiental para melhor aproveitamento de áreas dotadas de infra-estrutura em processo de esvaziamento populacional, com potencialidade para atrair novos investimentos.

Art. 19. O Poder Público deverá, com auxílio do setor privado e da sociedade, promover a requalificação de áreas habitacionais insalubres e de risco, visando oferecer condições de habitabilidade para a população moradora e evitar ou minimizar os riscos decorrentes de eventos climáticos extremos.

Art. 20. O Poder Público deverá, com auxílio do setor privado e da sociedade, promover a recuperação de áreas de preservação permanente, especialmente as de várzeas, visando evitar ou minimizar os riscos decorrentes de eventos climáticos extremos.

Art. 21. No licenciamento de empreendimentos, observada a legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, deverá ser reservada área permeável sobre terreno natural, visando à absorção de emissões de carbono, à constituição de zona de absorção de águas, à redução de zonas de calor, à qualidade de vida e à melhoria da paisagem.

Parágrafo único. A área de permeabilidade deverá, observada a legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, ter tamanho mínimo equivalente ao estabelecido para a zona de uso em que se localiza o lote, podendo o que exceder o mínimo da área permeável ser aplicado em reflorestamento de espaço de igual tamanho, em parques públicos, praças, áreas de preservação permanente ou áreas degradadas, dando-se preferência aos bairros com baixo índice de arborização, mediante acordo a ser firmado e fiscalizado pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente.

Art. 22. O Poder Público Municipal implantará programa de recuperação de áreas degradadas em áreas de proteção aos mananciais, em áreas de preservação permanente e na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde de São Paulo, com o fim de criação de sumidouros de carbono, garantia da produção de recursos hídricos e proteção da biodiversidade.

Art. 23. O Poder Público Municipal promoverá a arborização das vias públicas e a requalificação dos passeios públicos com vistas a ampliar sua área permeável, para a consecução dos objetivos desta lei.

TÍTULO V

INSTRUMENTOS

Seção I

Instrumentos de Informação e Gestão

Art. 24. O Poder Executivo publicará, a cada 5 (cinco) anos, um documento de comunicação contendo inventários de emissões antrópicas por fontes e de remoções antrópicas por sumidouros de gases de efeito estufa em seu território, bem como informações sobre as medidas executadas para mitigar e permitir adaptação à mudança do clima, utilizando metodologias internacionalmente aceitas.

§ 1º. Os estudos necessários para a publicação do documento de comunicação deverão ser financiados com o apoio do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - FEMA.

§ 2º. O Poder Público Municipal, com o apoio dos órgãos especializados, deverá implementar banco de dados para o acompanhamento e controle das emissões de gases de efeito estufa.

Art. 25. O Poder Público Municipal estimulará o setor privado na elaboração de inventários de emissões antrópicas por fontes e de remoções antrópicas por sumidouros de gases de efeito estufa, bem como a comunicação e publicação de relatórios sobre medidas executadas para mitigar e permitir a adaptação adequada à mudança do clima, com base em metodologias internacionais aceitas.

Art. 26. O Poder Executivo divulgará anualmente dados relativos ao impacto das mudanças climáticas sobre a saúde pública e as ações promovidas na área da saúde, no âmbito do Município.

Art. 27. O Poder Executivo disponibilizará banco de informações sobre projetos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa passíveis de implementação no Município e de habilitação ao utilizar o Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL), a fim de serem beneficiados no Mercado de Carbono decorrente do Protocolo de Quioto e de outros mercados similares.

Seção II

Instrumentos de Comando e Controle

Art. 28. As licenças ambientais de empreendimentos com significativa emissão de gases de efeito estufa serão condicionadas à apresentação de um plano de mitigação de emissões e medidas de compensação, devendo, para tanto, os órgãos competentes estabelecer os respectivos padrões.

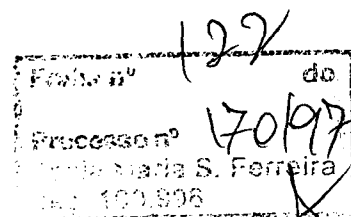
Parágrafo único. O Poder Executivo promoverá a necessária articulação com os órgãos de controle ambiental estadual e federal para aplicação desse critério nas licenças de sua competência.

Art. 29. O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos, previsto na legislação nacional e estadual de trânsito, constitui instrumento da política ora instituída e deverá garantir a conformidade da frota veicular registrada no Município de São Paulo aos padrões de emissão de poluentes e gases de efeito estufa adequados aos objetivos desta lei.

Parágrafo único. Em conformidade com a legislação nacional de trânsito e a Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, com alterações subsequentes, o Poder Público Municipal estabelecerá formas de integração com os órgãos competentes das outras esferas da União para comunicação e penalização pelo descumprimento dos padrões nacionais de emissões veiculares por veículos provenientes de outros municípios.

Seção III

Instrumentos Econômicos



Art. 30. O Poder Executivo poderá reduzir alíquotas de tributos ou promover renúncia fiscal para a consecução dos objetivos desta lei, mediante aprovação de lei específica.

Art. 31. O Poder Executivo definirá fatores de redução de Outorga Onerosa de Potencial Construtivo Adicional para empreendimentos que promovam o uso de energias renováveis, utilizem equipamentos, tecnologias ou medidas que resultem em redução significativa das emissões de gases de efeito estufa ou ampliem a capacidade de sua absorção ou armazenamento, a ser inserida no fator social constante da equação prevista no art. 213 do Plano Diretor Estratégico, com as alterações subseqüentes.

Art. 32. O Poder Executivo promoverá renegociação das dívidas tributárias de empreendimentos e ações que resultem em redução significativa das emissões de gases de efeito estufa ou ampliem a capacidade de sua absorção ou armazenamento conforme critérios e procedimentos a serem definidos em lei específica.

Art. 33. O Poder Executivo definirá fatores de redução dos impostos municipais incidentes sobre projetos de mitigação de emissões de gases de efeito estufa, em particular daqueles que utilizem o Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL), a fim de serem beneficiados pelo Mercado de Carbono decorrente do Protocolo de Quioto e de outros mercados similares, conforme critérios e procedimentos a serem definidos em lei específica.

Art. 34. O Poder Público estabelecerá compensação econômica, com vistas a desestimular as atividades com significativo potencial de emissão de gases de efeito estufa, cuja receita será destinada ao Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - FEMA, vinculada à execução de projetos de redução de emissão desses gases, sua absorção ou armazenamento, ou investimentos em novas tecnologias, educação, capacitação e pesquisa, conforme critérios e procedimentos a serem definidos em lei específica.

Art. 35. O Poder Público Municipal estabelecerá critérios e procedimentos para a elaboração de projetos de neutralização e compensação de carbono no território do Município.

Art. 36. O Poder Público Municipal estabelecerá, por lei específica, mecanismo de pagamento por serviços ambientais para proprietários de imóveis que promoverem a recuperação, manutenção, preservação ou conservação ambiental em suas propriedades, mediante a criação de Reserva Particular do Patrimônio Natural - RPPN ou atribuição de caráter de preservação permanente em parte da propriedade, destinadas à promoção dos objetivos desta lei.

§ 1º. A propriedade declarada, no todo ou em parte, de preservação ambiental ou Reserva Particular do Patrimônio Natural - RPPN poderá receber incentivo da Administração Municipal, passível de utilização para pagamento de tributos municipais, lances em leilões de bens públicos municipais ou serviços prestados pela Prefeitura Municipal de São Paulo em sua propriedade.

§ 2º. O pagamento por serviços ambientais somente será disponibilizado ao proprietário ou legítimo possuidor após o primeiro ano em que a área tiver sido declarada como de preservação ambiental ou RPPN.

§ 3º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e outros órgãos municipais prestarão orientação técnica gratuita aos proprietários interessados em

123
170/97
mo de preservação

2

Contratações Sustentáveis

Educação, Comunicação e Disseminação



- I - causas e impactos da mudança do clima;
- II - vulnerabilidades do Município e de sua população;
- III - medidas de mitigação do efeito estufa;
- IV - mercado de carbono.

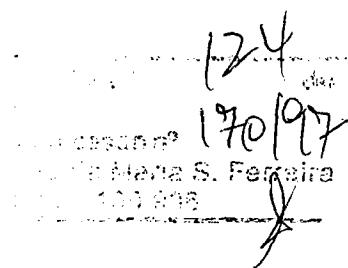
Defesa Civil

Art. 40. O Poder Público Municipal adotará programa permanente de defesa civil e auxílio à população voltado à prevenção de danos, ajuda aos necessitados e reconstrução de áreas atingidas por eventos extremos decorrentes das mudanças climáticas.

Art. 41. O Poder Público Municipal instalará sistema de previsão de eventos climáticos extremos e alerta rápido para atendimento das necessidades da população, em virtude das mudanças climáticas.

TÍTULO VI

ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL



Art. 42. Fica instituído o Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia, órgão colegiado e consultivo, com o objetivo de apoiar a implementação da política ora instituída, contando com a representação do Poder Público Municipal e Estadual, da sociedade civil, especialmente das entidades populares que atuam nas políticas ambientais e urbanas, do trabalhador, do setor empresarial e acadêmico.

TÍTULO VII

FUNDO ESPECIAL DO MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL - FEMA

Art. 43. Os recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - FEMA, previsto na Lei nº 13.155, de 29 de junho de 2001, deverão ser empregados na implementação dos objetivos da política ora instituída, sem prejuízo das funções já estabelecidas pela referida lei.

TÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 44. Os projetos que proporcionem reduções de emissões líquidas e sujeitos ao licenciamento ambiental terão prioridade de apreciação, no âmbito do respectivo processo administrativo, pelo órgão ambiental competente.

Art. 45. O Poder Público Municipal deverá publicar o segundo inventário de emissões por fontes e de remoções antrópicas por sumidouros de gases de efeito estufa em seu território até o ano de 2010.

Art. 46. O inventário, inspeção, manutenção e controle das emissões de gases de efeito estufa e poluentes de motocicletas serão objeto de programa específico, a ser implementado a partir de 2009, para adequação da frota de motocicletas aos princípios e diretrizes desta lei, observada a legislação federal vigente.

Art. 47. O Poder Público Municipal estabelecerá, por lei específica, no prazo de 60 dias, as regras gerais de circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como a definição de bolsões de estacionamento para este modal.

Parágrafo único. O Poder Executivo implementará as medidas de sua competência até a edição da lei específica de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 48. Em consonância com as normas federais sobre a matéria, constitui diretriz ambiental do Município de São Paulo a utilização de óleo diesel com teor máximo de enxofre inferior a 50 ppm (cinquenta partes por milhão), a partir de 2009, com vistas ao alcance da meta de redução para o nível de 10 ppm (dez partes por milhão), a partir de 2012.

Processo nº 125 do
170/98

Art. 49. O Poder Público Municipal implementará programa obrigatório de coleta seletiva de resíduos no Município, bem como promoverá a instalação de ecopontos, em cada um dos distritos da Cidade, no prazo de 2 (dois) anos a contar da entrada em vigor desta lei.

Art. 50. Os programas, contratos e autorizações municipais de transportes públicos devem considerar redução progressiva do uso de combustíveis fósseis, ficando adotada a meta progressiva de redução de, pelo menos, 10% (dez por cento) a cada ano, a partir de 2009 e a utilização, em 2018, de combustível renovável não-fóssil por todos os ônibus do sistema de transporte público do Município.

Parágrafo único. A meta e a prioridade previstas no "caput" deste artigo aplicam-se nas hipóteses de aquisição e locação de veículos utilizados no transporte e serviços do Poder Público Municipal, bem como na expansão e renovação de sua frota, ressalvados os casos de impossibilidade técnica, devidamente justificados.

Art. 51. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de junho de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de junho de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal



01 - PL
01-0873/1997

Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de catalisadores nos escapamentos de todos Ônibus de todas as empresas de transporte coletivo do Município, e dá outras providências.

Art. 10 - Ficam todas empresas de transporte coletivo do Município obrigadas a instalar, no prazo de 30 (trinta) dias da publicação desta lei, catalisador nos escapamentos dos ônibus de suas respectivas frotas.

Art. 2º - O descumprimento ao disposto nesta lei acarretará a apreensão imediata do veículo, que só será liberado após a instalação do dispositivo a que se refere seu art. 1º.

Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 42 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sesões, 17 de Setembro de 1997.

JOOJI HATO
VEREADOR



Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

A presente proposição visa contribuir para a diminuição da poluição atmosférica no nosso Município.

A poluição atmosférica tem atingido, nos últimos tempos, proporções alarmantes, seja em decorrência de mudanças climáticas radicais, ocorridas em nosso planeta, seja pelo crescimento excessivo de frota de veículos automotores em São Paulo. Nos meses de inverno, com a seca, o ar poluído transtorna a vida dos paulistanos acarretando inúmeras doenças respiratórias e de pele.

Essa situação deplorável é agravada pelo descuido com que as empresas de ônibus tratam do interesse da população, não se importando com medidas mínimas que assegurem a preservação desse bem maior que é o ar que respiramos.

Este projeto de lei tem por objetivo obrigar essas empresas a colocar catalisadores no escapamento de seus ônibus de modo a diminuir a emissão de fuligem e monóxido de carbono nas vias de nossa cidade.

Diante de seu alto interesse público, peço a meus nobres pares a rápida aprovação deste projeto de lei.

PROJETO DE LEI 01-0264/2001, do Vereador Jooji Hato.

"Dispõe sobre a obrigatoriedade da instalação de catalisadores e abafadores de ruídos nos escapamentos de todos os ônibus de todas as empresas de transporte coletivo do Município, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Ficam todas as empresas de transporte coletivo do Município obrigadas a instalar, no prazo de 30 (trinta) dias da publicação desta lei, catalisador e abafador de ruídos nos escapamentos dos ônibus de suas respectivas frotas.

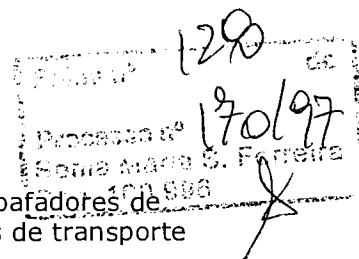
Art. 2º - O descumprimento ao disposto nesta lei acarretará à apreensão imediata do veículo, que só será liberado após a instalação do dispositivo a que se refere seu artigo 1º.

Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Maio/2001. Às Comissões competentes."



RECEBIDO SGP-21

Em 08 105 10

g

Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº(s)
1 a 1 e folha de informação
sob nº 128. 02 101 13

RP

Roberto Casero Gonçalves
Assistente Parlamentar
RF 101.252 - SGP.21



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 129
do processo nº 170 de 1997, 02 / 01 / 2013 (a)

Roberto Cassio Gonçalves
Oper. de Computador
RF 101.252

À SGP-33

PARA ARQUIVAMENTO, face ao disposto no artigo 275, caput, do Regimento Interno.

São Paulo, 02/01/2013.

Jader Augusto Pimenta
Jader Augusto Pimenta
Supervisor SGP-21
RF 10.860

358

DOCUMENTAÇÃO	
Requisitado em 10/02/2009	GERAL
Processo requerido em 129	folhas.
Arquivado em 05/02/2013	
Eliete L.S.	

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33