



Câmara Municipal de São Paulo

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

137

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.

SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

: 01-0778/1997 DE 1997

MATERIA LEGISLATIVA: PL

01-0778/1997 DE 20/08/97

PROMOVENTE: VEREADOR

DEVANIR RIBEIRO

EMENTA:

Condiciona a implantação de programas de restrição a circulação de veículos no âmbito do Poder Público Municipal ao aumento da oferta de ônibus, através da ampliação da frota de ônibus no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, nos moldes que estabelece.

OBSERVAÇÕES:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
3/11/2010 09:35:24

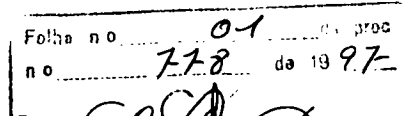
00000015311-74



ARQUIVADO EM

04/01/2001

Maria Isabel Lopes Corrêa
Chefe do Setor Técnico - Substituto



Câmara Municipal de São Paulo

01 - PL
01-0778/1997

PROJETO DE LEI Nº
LIDC ROJE
AS COMISSÕES DE:
20 AGO 1997
CORRUTIPÃO E JUSTIÇA;
PEL SUAS MEZAS EM AIL
ADQUISTIÇÃO PÚBLICA;
TUAIS, TUAIS P. FATOIS, ECOL
FISANÇAS E ORGANIZAD

Condiciona a implantação de programas de restrição à circulação de veículos no âmbito do Poder Público Municipal ao aumento da oferta de ônibus, através da ampliação da frota de ônibus no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, nos moldes que estabelece, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - A implantação de quaisquer programas de restrição à circulação de veículos automotores particulares, no âmbito e no que compete ao Poder Público Municipal, ficam a Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transporte SA obrigadas a aumentar a oferta de transporte coletivo, por meio da ampliação da oferta de lugares para o público usuário, em número compatível ao de veículos que deixarem de circular.

Parágrafo único: O aumento da oferta de lugares, conforme previsto no caput deste artigo, deverá ser alcançado com o aumento do número de ônibus

Art. 2º - A eventual adoção de medidas restritivas para a circulação de veículos automotores somente poderá ocorrer após campanha educativa, indicando o motivo da adoção da restrição e o número de ônibus adicionais ofertados e linhas atingidas.

Parágrafo Único: É vedado ao Executivo Municipal, na campanha que alude este artigo, veicular outra informação não atinente ao que esta Lei estabelece.

Art. 3º - Fica acrescentado ao artigo 11 da Lei 11.037, de 25 de julho de 1991 o seguinte parágrafo único:

“Parágrafo Único: No caso da implantação de quaisquer programas de restrição à circulação de veículos automotores particulares ficam a Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transporte SA obrigadas a aumentar a oferta de transporte coletivo, através da ampliação do número de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, conforme o disposto no caput deste artigo, através de oferta compatível ao aumento no número previsto de passageiros.

Art. 4º - Fica alterada a redação do inciso I do artigo 11 da Lei 11.037 de 25 julho de 1991, para os seguintes termos:

20 AGO 1997

-DT. 10-

[illegible]

1. The first step is to identify the problem. In this case, the problem is that the child is not reading well enough to do the work in the second grade.

6. Explain the difference between a "good" and a "bad" person.

100-441574-1000

[illegible]

2910

1954

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SEGUE(M) JUNTAMENTE COM O(S) ORIGINAL(ES) rubri-
 cado(s) sob n.º 247 de 1991. Encaminhado sob
 n.º 5 de 28/8/91.



Câmara Municipal de São Paulo

"I - as variações de frota não poderão ultrapassar a 4% (quatro por cento) do número de ônibus contratados, excetuando-se os casos onde forem adotadas medidas de restrição à circulação de veículos automotores;"

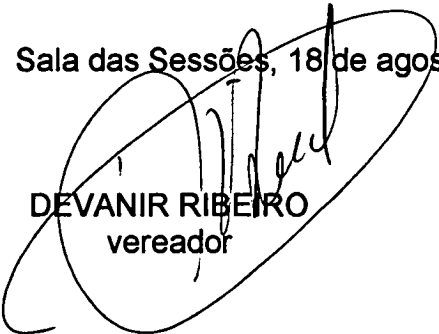
Art. 5º - A Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transporte SA ficam obrigadas a proceder aditamento nos contratos firmados para a operação no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, no prazo de trinta dias, contados a partir de sua publicação, para adequá-los ao teor da presente lei.

Art. 6º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias contados de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, 18 de agosto de 1997


DEVANIR RIBEIRO
vereador



Câmara Municipal de São Paulo

JUSTIFICATIVA

A população de São Paulo tem discutido a aplicação de leis que restrinjam a circulação de veículos automotores. As alegações são de que estas medidas podem minimizar os efeitos da poluição e diminuir o trânsito dentro da cidade de São Paulo.

Infelizmente o poder público insiste em adotar medidas de restrição ou proibição, exigindo do cidadão um comportamento mas pouco oferecendo em troca. A ausência de uma política que privilegie o transporte coletivo criou uma situação limítrofe na cidade. Quem tem carro circula pela cidade de carro e quem não tem fica a mercê de um serviço de pouca qualidade, caro, não pontual e, muitas vezes, é obrigado a andar a pé ou em conduções clandestinas que não oferecem segurança. Estatísticas falam de um milhão e meio de pessoas que circulam a pé na cidade de São Paulo.

Esta Câmara não pode ignorar estes fatos. O presente Projeto de Lei é uma forma de discutirmos esta questão oferecendo uma resposta não tão simples como o rodízio, onde o Estado exige algo do cidadão e pouco, muito pouco, dá em contrapartida. Ao criarmos uma pré condição para o estabelecer medidas restritivas de circulação, que no fundo são uma afronta aos direitos de ir e vir e de usufruto de uma propriedade, estamos querendo vincular o poder público a uma prática que privilegie o transporte coletivo de massa.

O projeto é um caminho. A omissão desta Casa só pode gerar confusão. O rodízio, visto como medida isolada, não é solução para o problema do trânsito! Ao contrário, poderemos estar estimulando a circulação de uma frota de veículos usados e sem condições de tráfego.

Cabe ainda comentar que este projeto é a continuidade de uma preocupação já externada pela bancada do PT, notadamente pelo vereador Sérgio Rosa, no PL 240/96, e a justificativa dada naquele projeto é mais do que válida:

“ A Cidade, na verdade, necessita de circulação, de diminuição dos congestionamentos, melhorias que somente serão alcançadas com investimentos em transporte público. A redução da poluição também será decorrência do investimento em transporte coletivo



Folha no	04	da proc
no	778	de 97

Câmara Municipal de São Paulo

não poluente e de qualidade, para que uma parcela significativa daqueles usuários de automóveis se sintam estimulados a utilizá-lo, deixando seu carro em casa”.

O Poder Público deve assumir responsabilidades. É esta a justificativa para o presente Projeto de Lei. Com a palavra, a Câmara de São Paulo.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

05

do processo nº 770 de 19 97 28 / 08 / 97 (a) Adelina

Ao Senhor Assessor Chefe,
Sobre o assunto, consta:
Em 28-08-97
Lei 11.037/91, PL. 240/96.

ADELINA CICONE
Reg. 104406
ATM

A Com. de Const. e Justiça

29/08/97

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

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 25/06/97 às 10h29


CARLOS ROBERTO DA SILVA - RF 11.130
Auxiliar Legislativo

ao Nobre Vereador _____

para relatar.

em 02 de _____ Sala da Comissão de Constituição e Justiça
do 19. 97

SEM EFEITO

Presidente

ao Nobre Vereador _____

para relatar.

em 11 de _____ Sala da Comissão de Constituição e Justiça
do 19. 97

Presidente

SEGUE juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha nº 062-8

Em 26 / 5 / 99

(a) 



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha n.º	06	do pr
N.º	770	97
O funcionário	Am.	

PL 778/97

17/5/99

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Nobre Vereador Devanir Ribeiro, que visa condicionar a implantação de quaisquer programas de restrição à circulação de veículos automotores no Município de São Paulo ao aumento, pela Secretaria Municipal de Transportes e São Paulo Transporte S/A, da oferta de transporte coletivo, fazendo tal condição constar de um parágrafo único, incluído no art. 11, da Lei n. 11.037/91, que disciplina o Sistema Municipal de Transportes Urbanos.

Impõe, ainda, como condição para a ocorrência de tais programas a realização de campanha de esclarecimento à população sobre as medidas adotadas.

A proposta tem por objetivo, também, alterar a redação do inciso I, do art. 11, da Lei n. 11.037/91, que permite à Secretaria Municipal de Transportes, atendendo às conveniências do transporte do Município e na vigência do contrato, exigir o aumento ou a redução do número de veículos de cada lote, respeitados os critérios que elenca, dentre eles o do inciso I, referente ao limite de 4% para a variação mensal da frota, ficando excepcionados, de acordo com a nova redação proposta, os casos em que tal variação seja necessária em decorrência da adoção de medidas de restrição à circulação de veículos.

O projeto não pode prosperar, como veremos a seguir.

A proposta cria uma medida específica que interfere na prestação de um serviço público, como definido abaixo por Odete Medauar:

"Serviço Público, como capítulo do direito administrativo, diz respeito à atividade realizada no âmbito das atribuições da Administração, inserida no Executivo. E refere-se a atividade prestacional, em que o poder público propicia algo necessário à vida coletiva, como por exemplo: água, energia elétrica, transporte urbano (...) são atividades que propiciam diretamente benefícios e bens aos administrados" (in "Direito Administrativo Moderno", 2ª ed., Ed. RT, págs. 329/330).

A Constituição Federal, por sua vez, define o transporte coletivo como serviço público de caráter essencial (art. 30, V) e a Lei Orgânica do Município reserva ao Executivo a iniciativa de leis que disponham sobre serviços públicos e sobre regime de concessão e permissão de serviços públicos (art. 37, parágrafo 2º, inciso IV c/c art. 69, IX, LOM).

Aliás, como ensina Hely Lopes Meirelles, "a execução das obras e serviços públicos está sujeita, portanto, em toda a sua plenitude, à direção do Prefeito, sem interferência da Câmara, tanto no que se refere às atividades internas das repartições da Prefeitura (serviços burocráticos ou técnicos) quanto às atividades externas (obras e serviços públicos) que o Município



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 07 do proc.
Nº. 770 de 19 94
O funcionário *[assinatura]*

realiza e põe à disposição da coletividade" (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Malheiros Ed., pág. 553).

Além disso, a propositura, uma vez aprovada, teria como consequência a quebra do equilíbrio econômico-financeiro da relação que se estabelece entre os custos da execução do serviço de transporte coletivo e a remuneração em contrapartida percebida pela empresa, equilíbrio este que deve ser mantido sob pena de não restarem cumpridos os princípios básicos que regem a prestação do serviço público, quais sejam o da permanência, da continuidade e da modicidade da tarifa, obrigando por isso a municipalidade a recompor aquele equilíbrio, mediante a subvenção das tarifas ou indenização à empresa prestadora do serviço.

Veja-se sobre o assunto a jurisprudência abaixo:

"Medidas específicas relativas à execução dos serviços de transportes coletivos são de alçada exclusiva do Poder Executivo Municipal. Permitindo o transporte gratuito, obriga o texto legal a municipalidade a subsidiar as tarifas ou indenizar as empresas. Trata-se, como é evidente, de ingerência na atuação do Executivo Municipal".

(Plenário do Tribunal de Justiça de São Paulo, ADIn 12.904-0, j. 16.10.91)
Por outro lado, ao atribuir funções à Secretaria Municipal de Transportes, cuida o projeto de normas atinentes a organização administrativa, que segundo Odete Medauar, englobam, exemplificativamente, preceitos relativos a "divisão em órgãos, vínculo entre órgãos, distribuição de competências entre os órgãos, administração direta, administração indireta etc." (ob. cit., pág. 31). Também aqui, a Carta Municipal dispõe ser iniciativa privativa do Sr. Prefeito o impulso inicial ao processo legislativo, nos termos do art. 37, parágrafo 2º, inciso IV c/c art. 69, XVI.

Resulta, do acima exposto, violado o princípio constitucional da independência e harmonia entre os poderes, previsto no art. 2º, da Carta Magna e repetido no art. 6º, de nossa Lei Orgânica.

Ressalte-se que sequer o fato de existirem no ordenamento jurídico municipal propostas cuidando de matéria similar à aqui tratada, de iniciativa desta Casa e com sanção do Prefeito, é argumento que possa levar a manifestação a conclusão diversa.

De fato, nossa análise deve cingir-se ao termos desta propositura. Ademais, é pacífico na jurisprudência, que nem mesmo a sanção tem o condão de afastar a inconstitucionalidade formal decorrente do vício de iniciativa, senão vejamos:

"Ação Direta de Inconstitucionalidade – Lei Municipal 762/91, de Araçoiaba da Serra – Criação do Conselho Municipal de Saúde – Prerrogativa do Chefe do Executivo – Violação dos princípios da iniciativa reservada e da independência dos poderes – Inconstitucionalidade declarada – Ação procedente. Se a Câmara, desatendendo à privatividade



Folha nº	08
Nº	770
O funcionário	com 91 Am

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

do Executivo para esses projetos, votar e aprovar lei sobre tais matérias, caberá ao Prefeito vetá-las por inconstitucionais. Sancionadas e promulgadas que sejam, nem por isso se nos afigura que convesçam do vício inicial, porque o Executivo não pode renunciar às prerrogativas institucionais inerentes às suas funções, como não pode delegá-las ou aquiescer em que o Legislativo as exerça".

(Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 13.882-0, TJESP, trecho do acórdão relatado pelo Desembargador Márcio Bonilha).

"Processo Legislativo e Estado-membro: A atuação dos membros da Assembléia Legislativa dos Estados acha-se submetida, no processo de formação das leis, à limitação imposta pelo art. 63, I, da Constituição, que veda – ressalvadas as proposições de matéria orçamentária – oferecimento de emendas parlamentares de que resulte o aumento de despesa prevista nos projetos sujeitos ao exclusivo poder de iniciativa do Governador do Estado.

Usurpação de Iniciativa e Sanção Executiva: A sanção a projeto de lei que veicule norma resultante de emenda parlamentar aprovada com transgressão à cláusula inscrita no art. 63, I, da Carta Federal não tem o condão de sanar o vício de inconstitucionalidade formal, eis que a só vontade do Chefe do Executivo – ainda que deste seja a prerrogativa institucional usurpada – revela-se juridicamente insuficiente para convalidar o defeito radical oriundo do descumprimento da Constituição da República. Precedente".

(Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 1.070, Supremo Tribunal Federal, j. 23.11.94)

Dessa forma, pelas razões expostas, somos
PELA ILEGALIDADE E INCONSTITUCIONALIDADE

Marcella F. Giacaglia
Marcella F. Giacaglia (Assessor
Técnico Legislativo – Juri)

Marilena C. Andreoli
Marilena C. Andreoli - (Assessor
Técnico Legislativo Chefe)

Encaminhe-se, em 11/6/99

Roberto Tripoli
Roberto Tripoli/Presidente da CCJ

De acordo para emissão de relatório
em, 1/1/

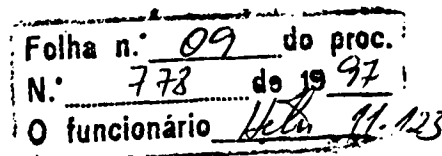
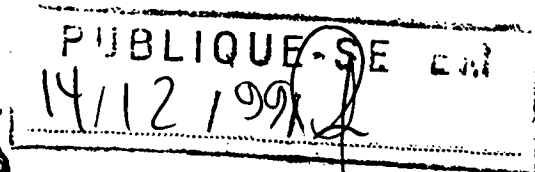
Relator (contrário)

SEGUIE. Junjado nesta data: 20.06.1964 Publicado sob

folha n.º 04/10, 14, 12, 99 a) Declar. 11.123



16 - FAR
16-1782/1999



Câmara Municipal de São Paulo

PARECER Nº
PROJETO DE LEI No. 778/97.

/99 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O

Trata-se do projeto de lei 778/97 do Vereador Devanir Ribeiro, que condiciona a circulação de veículos no âmbito do Poder Público Municipal ao aumento da oferta de ônibus, através da ampliação da frota de ônibus no Sistema Municipal de Transporte Coletivo, nos moldes que estabelece.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do Trânsito. A Constituição Federal, no seu art. 22, XI, reserva privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte. Porém, atribuiu ao Município a competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo, que são atividades de interesse local. (art.30, I e V).

Entendendo-se o transporte coletivo de passageiros como serviço público que é, poderia cogitar-se vício de iniciativa, já que o art. 37 da Lei Orgânica do Município reserva ao prefeito a iniciativa de leis que disponham sobre serviços públicos. Entretanto, cumpre ressaltar a inconstitucionalidade do referido artigo.

Ao tratar do Processo Legislativo a Constituição Federal divide a competência para apresentação de projetos de lei entre competência exclusiva e concorrente. Elenca em seu parágrafo primeiro as matérias atribuídas exclusivamente ao Presidente da República, não elencado entre essas os serviços públicos em geral.

A questão de divisão de competência do poder legislativo é extensivo aos Estados e Municípios. Como assevera José Celso de Mello Filho "A norma restritiva do poder de iniciativa das leis é extensível, em caráter obrigatório e dentro dos limites, aos Estados Membros e Municípios. As unidades federadas não poderão ampliar nem restringir a relação das matérias submetidas à iniciativa reservada ou exclusiva do Chefe do Executivo. O modelo federal é de observância obrigatória."

Também podemos observar na obra "Processo Legislativo" de Hilda de Souza a compilação de recentes julgados:

"Processo Legislativo: consolidação da jurisprudência do STF no sentido de que – não obstante a ausência de regra explícita na Constituição de 1998 – impõem-se a observância no processo legislativo dos Estados – Membros as linhas básicas do correspondente modelo federal, particularmente as de reserva de iniciativa (Min. Sepúlveda Pertenza, ADI 872/RS, 03/06/1993)."

"A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal é no sentido da observância compulsória pelos Estados- Membros das regras básicas do processo legislativo federal, como, por exemplo,



Folha n.º	02	de 10
N.º	778	de 97
O funcionário	Helton	11.123

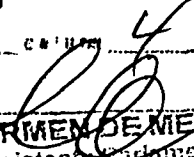
Câmara Municipal de São Paulo

daquelas que dizem respeito da iniciativa reservada."(Min. Carlos Velloso, ADIN1060/RS, 01/08/1994).

Observa-se que tanto as Constituições Estaduais como as Leis Orgânicas dos Municípios devem observar os limites impostos pela Constituição.

Diante do exposto, somos pela LEGALIDADE.

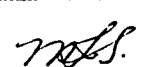
Sala da Comissão de Constituição e Justiça. 14/12/97.

Publicado, no DIÁRIO OFICIAL
de 16 de dezembro 1999
página 39
conferido: 
CARMEN DE MELLO
Assistente Parlamentar

À Douça Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em 16/12/99

Carlos Roberto da Silva
Secretário
11.130

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metropol. e Meio
Ambiente
Em 16.12.99 as 15 h.


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

AO NOBRE VEREADOR A. SPOSATI
PARA RELATAR.

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

21 / 12 / 99

PRESIDENTE

SEGUE _____, juntado _____, nesta data
documento _____ e papel de informação
rubricado _____ sob folha _____ n.º 11 e 12
Em 28 / 06 / 00


AMÉLIA MAYUMI IGUCHI
Secretária - RF 11.133



16 - PAR
16-0812/2000

**PARECER N.º DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PL 778/97**

O PL 778/97, de autoria do Vereador Devanir Ribeiro, condiciona a implantação de programas de restrição à circulação de veículos no âmbito do Poder Público Municipal ao aumento da oferta e ônibus, através da ampliação da frota de ônibus no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, nos moldes que estabelece. A Secretaria Municipal de Transporte e a São Paulo Transporte SA ficam obrigadas a ampliar a oferta de lugares para o público usuário, em número compatível ao de veículos que deixarem de circular. Dispõe também sobre a obrigação de ocorrer uma campanha educativa, indicando o motivo da restrição e o número de ônibus adicionais ofertados e linhas atingidas.

Em sua justificativa, o autor relata que a população de São Paulo sempre debateu leis que restrinjam a circulação de veículos automotores, como forma de minimizar os efeitos da poluição e diminuir o trânsito dentro da cidade de São Paulo.

A propositura em questão salienta que o Poder Público insiste em adotar medidas de restrição ou proibição, exigindo do cidadão um comportamento mas pouco oferecendo em troca. A ausência de uma política que privilegie o transporte coletivo criou uma situação limítrofe na cidade. Quem tem carro circula pela cidade de carro e quem não tem fica à mercê de um serviço de pouca qualidade, caro, não pontual e, muitas vezes, é obrigado a andar a pé ou em conduções clandestinas que não oferecem segurança. Estatísticas falam de um milhão e meio de pessoas que circulam a pé na cidade de São Paulo.

O presente projeto de lei é uma forma de discutirmos esta questão oferecendo uma resposta não tão simples como o rodízio, que é uma afronta aos direitos de ir e vir e de usufruto de uma propriedade. A redução da poluição também será decorrência do investimento em transporte coletivo não poluente e de qualidade, para que uma parcela significativa daqueles usuários de automóveis se sintam estimulados a utilizá-lo, deixando seu carro em casa.

A douta Comissão de Constituição e Justiça exarou parecer pela legalidade da propositura. A matéria encontra amparo no artigo 37, da Lei Orgânica do Município, que trata da obrigação do Poder público providenciar o transporte coletivo de passageiros, assim como ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo.

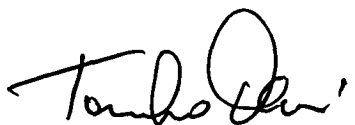


Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 12 # do
Processo 778/97
Câmara Municipal de São Paulo
Reg. 11133

Sendo assim, com base nas informações contidas acima, este referido Projeto de Lei, ao se tratar de matéria que visa a Obrigação do Poder Público em providenciar ao cidadão oferta de transporte coletivo compatível com a demanda restringida pela política de restrição da circulação, **favorável é nosso parecer.**

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 28.06.00.


TONINHO PAIVA
PRESIDENTE


ALDAÍZA SPOSATI
RELATORA









PUBLIQUE-SE EM

01/11/2000

Folha nº 13# do

Processo 778/97
Hélio Hideki Takahashi
Reg. 11123

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-1211/2000

DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 778/97.

De autoria do nobre Vereador Devanir Ribeiro, o presente projeto de lei condiciona a implantação de programas de restrição à circulação de veículos no âmbito do Poder Público Municipal à ampliação da frota de ônibus no Sistema de Transporte Coletivo Municipal, e dá outras providências.

Dispõe que a eventual adoção de medidas restritivas para a circulação de veículos automotores somente poderá ocorrer após campanha educativa, indicando o motivo da adoção da restrição, o número de ônibus adicionais ofertados e as linhas atingidas.

O artigo 5º do projeto estabelece que a Secretaria Municipal de Transportes e a São Paulo Transportes S/A ficam obrigadas a proceder a aditamento nos contratos firmados para a operação no Sistema de Transporte Coletivo Municipal.

Justifica o autor que o Poder Público insiste em adotar medidas de restrição da circulação de veículos, exigindo sacrifícios da população sem oferecer contrapartida. O rodízio não é solução para os problemas de trânsito e de poluição. Ao contrário, é uma medida isolada, que estimula a circulação de uma frota de veículos usados e sem condições de trafegar, piorando o trânsito caótico de nossa cidade e colocando em risco a segurança da população.

É preciso, portanto, investir em transporte coletivo de qualidade, para que uma parcela significativa dos usuários de automóveis sejam incentivados a utilizar o transporte público, melhorando a circulação viária e contribuindo para a redução dos níveis de emissão de poluentes.

Nos aspectos do mérito que nos cabe analisar, entendemos que a medida é justa e oportuna, não havendo óbices para o seu normal prosseguimento.

Favorável, assim, é o nosso parecer.

Sala da Comissão de Administração Pública, 01/11/2000.

Presidente

Relator

17 - RELCOM
17-4039/2000

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 02 / 11 / 00
página 44 coluna 4ª
conferido: Hélio

HÉLIO HIDEKI TAKAHASHI
Secretário - RF 11.123

A Doutra Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em, 06/11/00.

HÉLIO HIDEKI TAKAHASHI
Secretário - RF 11.123

Recebido na Comissão de Trânsito,
Transporte e Atividade Econômica.
Em 06/11/00 às 17 h 40

René Gonçalves Barreto
Secretário - RF. 11.069

ao nobre Vereador
para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte e
Atividade Econômica

05/12/00
PRESIDENTE

Devanir Ribeiro *lgo Natália Bezerra*

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO
SEGUE, JUNTO ÀS...
folha n.º 14 / 29 / 12 / 00

René Gonçalves Barreto
Secretário - RF. 11.069



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº

7144

do processo nº

778

de 19

57

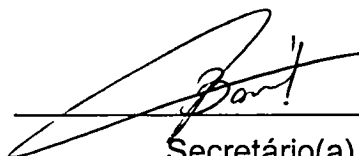
29, 12, 00

(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 11069

