



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Coronel Salles

PROJETO DE LEI Nº /2023

*Altera a [Lei nº 12.490, de 04 de outubro de 1997](#), para
DISPOR SOBRE A
EXCLUSÃO DOS
PROFISSIONAIS DA
ÁREA DE SEGURANÇA
PÚBLICA DA RESTRIÇÃO
IMPOSTA QUANTO À
CIRCULAÇÃO DE
VEÍCULOS NO
MUNICÍPIO DE SÃO
PAULO.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º A [Lei nº 12.490, de 04 de outubro de 1997](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....
.....
.....
.....
“Art. 2º



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Coronel Salles

...

VII – veículos dos profissionais da área da segurança pública que exerçam suas atividades no Município de São Paulo, devidamente identificados, quando utilizados no trabalho diário, comprovado o exercício dessa atividade pelos respectivos Órgãos de Segurança Pública.

a) para efeito de identificação do veículo, os profissionais de segurança deverão portar documento funcional.

b) a presente isenção é válida para um único veículo de cada profissional de segurança.

c) consideram-se profissionais da área da segurança pública, para os efeitos da presente lei integrantes da: Polícia Militar; Corpo de Bombeiros; Polícia Civil; Polícia Técnico Científica; Polícia Penal; Polícia Federal; Guarda Civil Metropolitana e Defesa Civil. ”

.....

.....

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Coronel Salles

Sala das Sessões, às Comissões competentes, ____ de maio de 2023.

CORONEL SALLES

Vereador-PSD



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Coronel Salles

JUSTIFICATIVA

A [LEI Nº 12.490, DE 04 DE OUTUBRO DE 1997](#), que autorizou o Executivo a implantar, em caráter experimental, o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo estabeleceu algumas isenções, como os de transporte coletivo, motocicletas e similares, táxis, transporte escolar, guinchos, e outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, conforme definido em regulamento.

A Lei que implantou o Programa de Restrição de Veículos Automotores no Município de São Paulo foi inicialmente regulamentada por Decreto que estabeleceu a restrição ao Centro Expandido. O Decreto regulamentador previu inúmeras exceções, e outras foram sendo acrescentadas de acordo com a necessidade, contemplando inclusive os dos médicos residentes na Região Metropolitana de São Paulo que atuem nos serviços públicos de saúde municipal, estadual ou federal prestados no Município de São Paulo, comprovado o exercício dessa atividade profissional pelo Conselho Regional de Medicina do Estado de São Paulo.

Esta inclusão dos profissionais de saúde foi de extrema importância, pois desempenham uma atividade com uma dinâmica que exige prontidão para as mais diversas emergências, não podendo assim ter nenhuma restrição de pronto deslocamento.

Nesse mesmo diapasão encontram-se os profissionais da área de Segurança Pública dado o seu caráter de pronta-resposta aos mais diversos cenários emergenciais que possam surgir em nossa cidade. No entanto, o legislador deixou de fora os veículos utilizados pelos profissionais desta tão importante área de interesse público essencial.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Coronel Salles

Os profissionais da segurança pública necessitam deste olhar específico, em razão de muitas vezes serem chamados a comparecer nos mais diversos locais, necessitando de um deslocamento imediato diante da urgência, não podendo depender de horários pré-estabelecidos dos transportes públicos, pois as escalas são totalmente irregulares e pautadas pelas necessidades da prestação do serviço público, pouco importando as diversas dificuldades que os profissionais de segurança possuem para chegar ao local de trabalho.

Não rara as vezes que as convocações emergenciais ocorrem para manter a ordem quando ocorrem greves dos motoristas dos transportes públicos, metroviários, dificultando ainda mais nessas circunstâncias o deslocamento daqueles profissionais aos locais de sua apresentação.

Outro exemplo clássico que afeta os agentes de segurança é na condução de ocorrências policiais, prisões de infratores da lei aos distritos policiais, não raramente excedendo o seu horário de trabalho, sendo por vezes “punido” em ter que esperar o horário de possível deslocamento, em razão das restrições impostas pelo rodízio.

A Prefeitura do nosso município, buscando melhorar as condições de segurança em nossa cidade vem ampliando a Operação Delegada com a participação de policiais, mas um dos fatores que desmotivam a sua adesão é a restrição de mobilidade dos interessados. Isto é um fato.

O tema é eminentemente de interesse público, pois trará muitos benefícios aos paulistanos e não somente aos profissionais, uma vez que haverá mais profissionais da área, transitando nos horários de maior tráfego e auxiliando, indiretamente, na melhoria da segurança pública, visto que estes poderão atuar no acionamento de apoio ao se depararem com algum tipo de crime, ou mesmo atuar sozinhos, quando a situação assim o permitir. Por diversas vezes se foi



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Coronel Salles

noticiado que policiais em seus trajetos de deslocamentos, quando nos seus próprios veículos, foram determinantes para a dissolução de uma atividade criminosa que estava em curso. Todos sabemos que o policial, assim o é considerado quando está com farda ou sem farda. O tempo todo estes profissionais estão em ação.

Sabemos que a referida Lei impôs à população um quinhão de sacrifício, mas o pleito para o segmento dos profissionais de segurança pública está revestido no estrito cumprimento do dever de ofício e não em nenhuma vantagem pessoal, o que se deseja é que eles cheguem o mais rápido possível onde há urgência de intervenção.

Ao analisar a proposta vemos que o impacto dessa autorização é irrelevante, frente aos benefícios que ela irá proporcionar, pois dela nem todos os profissionais de segurança se valeriam, devido à alternância de seus horários de serviço, distribuídos, via de regra, em quatro turnos de 12 horas a cada 48 horas, em horário conhecido como 12 X 36h.

Observe-se que, se a restrição em forma de rodízio atinge diariamente somente 20% da frota de veículos da cidade, e se o número aproximado desses profissionais de segurança nela residentes está em torno de 30.000, seguindo este raciocínio, 20% desse universo corresponde a 6.000 veículos/dia, entretanto, como teríamos somente 1/4 desse efetivo atuando diariamente, devido à sua escala, seriam apenas hipoteticamente 1.500 veículos a mais em determinados horários restritivos, e por pequena parcela de tempo, pois ao assumir o serviço esse profissional não estará mais fazendo uso de seu carro, impactando ainda menos o trânsito na cidade, e por motivo de extrema relevância.

É sabido que muitos desses profissionais possuem motocicletas, já isentas do rodízio, reduzindo ainda mais o eventual impacto que, ressaltando novamente, é mínimo. Percentualmente, em um universo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Coronel Salles

de um milhão e duzentos mil veículos restritos diariamente, isso significaria 0,1%.

Por fim, salienta-se que há competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), bem como competência do Município para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local (art. 30, I, da Constituição Federal).

Portanto, a necessidade de aprovação de matéria de tal relevância, parece-nos imprescindível, e manifesta-se em efetiva contribuição dessa Casa de leis à melhoria das condições dos profissionais de segurança da cidade, refletindo diretamente em uma melhor prestação de serviços à população. Sempre o interesse público vai prevalecer.

Considerando a questão estratégica envolvida, solicito o apoio dos nobres colegas para o acima sugerido, com todas as razões de interesse público que motivam a adoção da sugestão apresentada.