



Câmara Municipal de São Paulo

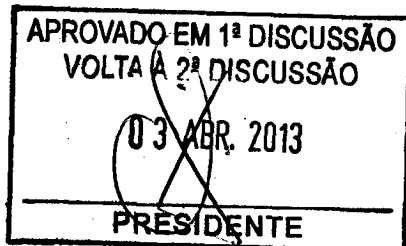
Gabinete do Vereador Mario Covas Neto

Folha nº 01 autuado em 30/03/2015 00:00:00.
Nº 01.26 de 13
Adelina Cicoria - Ass. Parlamentar

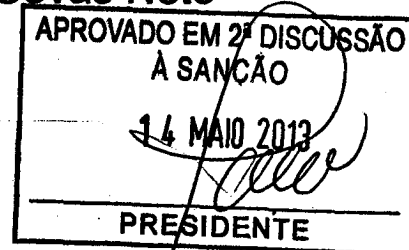
fls. 107

PROJETO DE LEI Nº 12013

01 - PL
01- 00026/2013



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



A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Lei 12.490/97

(...)

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

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

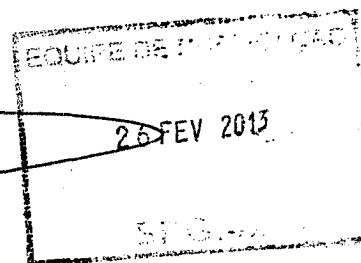
Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 dias, contados da data de sua publicação.

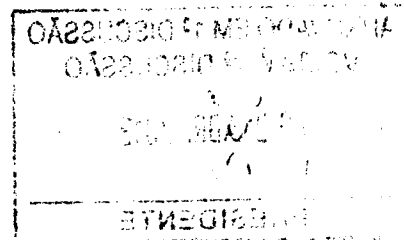
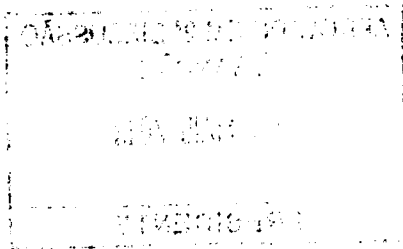
Art. 3º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

Sala das Comissões,


Mario Covas Neto





Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
a 2 e folha de informação
sob nº 3. 27. 2. 1. 3.
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete do Vereador Mario Covas Neto

JUSTIFICATIVA

A Prefeitura Municipal de São Paulo arrecadou em 2012 cerca de R\$832 milhões em decorrência de multas de trânsito. Este valor representa mais do que o dobro do arrecadado em 2008 (cerca de R\$386 milhões de reais) e quase o dobro do arrecadado em 2010 (cerca de R\$528 milhões). Trata-se de um valor 30% maior do que o de 2011.

A arrecadação com multas é tão expressiva que, inclusive, já supera o orçamento de muitas cidades do interior de São Paulo.

Neste passo, para grande parte da população o sentimento é de que a Prefeitura instituiu uma "indústria das multas", um sistema punitivo que serve mais para arrecadação aos cofres municipais do que para melhorar a educação no trânsito.

Muitas dessas infrações da inobservância da restrição do "Rodízio", ocorrem por conta dos congestionamentos crônicos da Capital, logo, a aplicação de multa nestes casos muitas vezes não se justifica. Não é razoável prejudicar o cidadão que sai de um local em horário apropriado, mas, em decorrência de uma situação que foge ao seu controle, é penalizado com multa.

O presente Projeto de Lei visa atenuar a penalidade dos motoristas que sofrem eventualmente deste grave problema de trânsito excessivo de veículos na Cidade, já que ao invés de imputar imediatamente a pena de multa, caso o infrator não seja reincidente nesta infração nos últimos 12 meses, o Poder Público aplicará a pena de advertência por escrito.

Ademais, a pena de advertência por escrito já está prevista na legislação federal de trânsito, todavia, o Poder Público simplesmente a ignora, impondo diretamente a penalidade de multa, sem atender ao anseio do legislador, de analisar o critério do prontuário do infrator, no intuito de adverti-lo de forma educativa.

A alteração na Lei que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo ("Lei do Rodízio"), pretende única e exclusivamente fazer prevalecer a vontade do legislador federal, no sentido de que, em casos de exceção, como o do presente Projeto de Lei, a autoridade competente, ao invés de imputar a pena de multa, aplicará a advertência por escrito.

Desta forma, tendo em vista que o Código de Trânsito Brasileiro, prevê a imposição da pena de advertência por escrito (Art. 21, VI e Art. 256 – ambos do CTB) nas infrações de natureza leve ou média, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos doze meses (Art. 267 – CTB) e por tratar-se a inobservância da restrição objeto do programa de que trata a Lei 12.490/97 em uma infração de natureza média (Art. 187 – CTB), não existe óbice legal que impeça o prosseguimento deste Projeto de Lei.

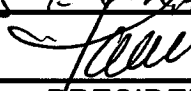


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº03.....

do processo nº01 - 26..... de 20.....13.....,27.2.13..... (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE	
26 FEV 2013	
ÀS COMISSÕES DE:	
<u>COMISSÃO DE JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO;</u>	
<u>POLÍTICA URBANA, METROP. E MEIO AMBIENTE;</u>	
<u>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;</u>	
<u>TRANSPORTE, TRANSPORTE, AT. J. ECO;</u>	
<u>TURISMO, Lazer e Esporte Lazer;</u>	
<u>FINANÇAS E ORÇAMENTO.</u>	
	
PRESIDENTE	

MARCO AURÉLIO CUNHA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

27/2/13


Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DE	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM	28/02/13 15
POR	
SADA:	18/03/13 AS: 18

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue em anexo o(s) documento(s) de
fls. 04 21 18 03 13

Isle Duarte
Técnico Administrativo
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 04
Proc. Nº 01-0026/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0026/13

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 Municipal nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo;
- Decreto Municipal nº 37.085, de 03 de outubro de 1997, que regulamenta a Lei nº 12.490/97, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo – principalmente art. 5º, VI, "j";
- Decreto Municipal nº 37.346, de 20 de fevereiro de 1998, que altera o Decreto nº 37.085/97, regulamentador da Lei nº 12.490/97;
- Decreto Municipal nº 38.815, de 16 de dezembro de 1999, que altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085/97;
- Decreto Municipal nº 39.538, de 20 de junho de 2000, que dá nova redação ao artigo 1º do Decreto nº 37.085/97;
- Decreto Municipal nº 41.600, de 11 de janeiro de 2002, que altera o Decreto nº 37.085/97;
- Decreto Municipal nº 44.099, de 12 de novembro de 2003, que altera o Decreto nº 37.085/97;
- Decreto Municipal nº 45.273, de 13 de setembro de 2004, que altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085/97, com a redação conferida pelo Decreto nº 38.815/99;
- Decreto Municipal nº 47.680, de 12 de setembro de 2006, que altera o Decreto nº 37.085/97;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. Nº 01-0026/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

- PL 0441/2010, do Vereador Claudio Fonseca, que dispõe sobre a sinalização da área de rodízio de veículos na cidade de São Paulo.

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

À SGP-22 para providências e, em seguida, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 18 de março de 2013.

Christiana Samara Chebib
Procuradora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

Marcella Falco Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 11.393

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 05
Proc. Nº 07.205.713
Isis Duarte Resende
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 12490

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Celso Pitta

Regulamentação: Decreto nº 37.085/1997 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

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

Notas complement.: - Decreto nº 37.408/1998 - Suspende o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores, autorizado por esta Lei.

- Decreto nº 37.658/1998 - Exclui do Rodízio os veículos de propriedade do TRE e os requisitados por esse órgão, do Estado e da Prefeitura.

- Lei nº 12.632/1998 - Dispõe sobre a exclusão dos médicos da restrição imposta quanto a circulação de veículos.

- Decreto nº 39.645/2000 - Exclui do Rodízio os veículos de propriedade do TRE e os requisitados por esse órgão, do Estado e da Prefeitura.

- Decreto nº 42.227/2002 - Exclui do rodízio os veículos de propriedade do TRE e os requisitados por esse órgão, do Estado e da Prefeitura.

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

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

[\[Back \]](#)

Folha 07
Proc. Nº 01-003-113
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI N. 12.490 - DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - motocicletas e similares;

III - táxis;

IV - de transporte escolar;

V - guinchos;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Revogadas as disposições em contrário, esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, à exceção dos artigos que cuidam da aplicação de penalidades, que vigorarão a partir do 8º dia de sua vigência.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14751

Total de referências : 1

Proc. Nº 07-002613
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Jooji Hato; Miriam Athiê

Regulamentação: Decreto nº 49.800/2008 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

[\[Back \]](#)

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. Nº

Isis Duarte R. 102
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 37085

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 37.085 03/10/1997 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

Notas: - A ser implantado nos meses de fevereiro a junho e de agosto a dezembro nos períodos compreendidos entre 7 h 00 e 10 h 00 e entre 17 h 00 e 20 h 00 horas, de segunda a sexta-feira exceto feriados. Os artigos que cuidam da aplicação de penalidades vigorarão a partir do 8º dia da vigência da Lei.

Notas complement.: - Decreto nº 37.408/1998 - Suspende o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores, estabelecido por este Decreto.
- Decreto nº 49.636/2008 - Dispõe sobre o trânsito dos veículos urbanos de carga (rodízio) na Zona de Máxima Restrição de Circulação, nos períodos e nos horários que especifica.Alterações: Dec. 37.346/1998 - Altera este Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 38.815/1999 - Altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 39.538/2000 - Altera o art. 1º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 41.600/2002 - Altera o art. 1º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 44.099/2003 - Altera o inciso VI do art. 5º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 45.273/2004 - Altera a alínea "c" do inciso VI do art. 5º deste Decreto.; ([ver documento](#))
Dec. 47.680/2006 - Altera o inciso VI do artigo 5º deste Decreto. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 37.085 , DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

Regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, CONSIDERANDO o disposto na Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997;

CONSIDERANDO que a melhoria da fluidez viária aumenta o nível de qualidade de vida da população;

CONSIDERANDO que a implantação do programa de reescalamento de horários de circulação de veículos automotores é importante instrumento para alcançar o objetivo mencionado,

DECRETO A:

Art. 1º - Fica criada o "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", em caráter experimental, a ser implantado nos meses de fevereiro a junho e de agosto a dezembro, nos períodos compreendidos entre 7h00 e 10h00 e entre 17h00 e 20h00 horas, de segunda a sexta-feira, exceto feriados.

Art. 2º - O Programa ora criado objetiva a melhoria das condições do trânsito, por meio da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, com base no dígito final da placa de licenciamento, ficando proibida a circulação, nos horários fixados no artigo 1º deste decreto, na seguinte conformidade:

- I - 2ª feiras: finais 1 e 2;
- II - 3ª feiras: finais 3 e 4;
- III - 4ª feiras: finais 5 e 6;
- IV - 5ª feiras: finais 7 e 8;
- V - 6ª feiras: finais 9 e 0a.

Art. 3º - O Programa abrange a área compreendida no Centro Expandido (mini-anel viário), conforme Anexos I - Relação das Vias e II - Mapa, integrantes deste decreto, e é delimitada pelas seguintes vias, inclusive: Marginal de Rio Tietê, Marginal do Rio Pinheiros, Avenida dos Bandeirantes, Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Avenida das Juntas Provisórias, Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luís Inácio de Anhaia Melo e Avenida Salim Farah Maluf.

Art. 4º - As disposições deste decreto são aplicáveis aos veículos que circulem na região delimitada no artigo anterior, durante o período de execução do Programa, independentemente da localidade de seu licenciamento.

Parágrafo único - Os caminhões poderão circular pelas vias que delimitam o Centro Expandido, mencionadas no artigo anterior.

Art. 5º - Excetua-se da proibição de circulação de que trata este decreto os seguintes veículos:

- I - de transporte coletivo e de lotação, devidamente autorizados a operar o serviço;
- II - motocicletas e similares;
- III - táxis;
- IV - de transporte escolar;
- V - guincho;
- VI - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência, assim considerados, para os fins deste decreto:

a) ambulâncias;

b) policiamento, corpo de bombeiros, defesa civil e veículos militares devidamente identificados como tais;

c) serviço funerário, água, luz, telefone, gás, trânsito, coleta de lixo e correio, devidamente identificados como tais;

d) transporte de combustível e insumos diretamente ligados a atividades hospitalares;

e) transporte de sangue e derivados, de órgão para transplante e de materiais para análises clínicas;

f) transporte de material necessário a campanhas de saúde pública;

g) transporte de combustível aeronáutico e ferroviário;

h) transporte e segurança de valores;

i) órgãos de imprensa;

j) dirigidos por pessoas portadoras de deficiência ou por quem as transportem.

Art. 6º - A inobservância da restrição objeto do Programa acarretará a autuação da infração prevista no artigo 83, inciso X, de Código Nacional de Trânsito, ou do dispositivo equivalente que vier a substituí-lo quando da vigência do novo Código, observando-se as regras de reincidência pertinentes.

§ 1º - Caracteriza-se a infração por período de utilização irregular do veículo no dia e na área especificados neste decreto.

§ 2º - Das penalidades aplicadas caberá recurso às Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARIS/DSV, no prazo legal.

Art. 7º - Compete ao Diretor do Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, fiscalizar, com a participação da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e de Comando de Policiamento de Trânsito - CPTRAN, o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 8º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT avaliará a conveniência de celebração de convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando a plena execução do Programa de que cuida este decreto.

Art. 9º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio do Departamento de Operações do Sistema Viário - DSV, fará publicar no Diário Oficial do Município, anualmente, relatório informativo apresentando os resultados técnicos obtidos.

Art. 10 - Decorrido o prazo de 6 (seis) meses a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, mediante avaliação técnica ou pesquisa de população, verificará a necessidade de dar continuidade, ser cancelada ou alterado o Programa de Restrição ao Trânsito.

Art. 11 - No caso de ocorrências extraordinárias, a execução do Programa a que se refere este decreto poderá sofrer alterações ou ser suspensa, pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, mediante Portaria da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo único - Entende-se por ocorrências extraordinárias, aquelas que afetem a fluidez do trânsito, tais como, enchentes, calamidades, greves, acidentes na infra-estrutura viária, etc, ou quando for previsível a baixa de volume de tráfego, em datas próximas a feriados.

Art. 12 - Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a manter entendimentos com o Governo Estadual e as Prefeituras dos Municípios limítrofes, no sentido de estabelecer um programa integrado de transportes coletivos na região metropolitana.

Art. 13 - Revogadas as disposições em contrário, este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, à exceção dos artigos que cuidam da aplicação de penalidades, que vigorarão a partir do 8º dia de sua vigência.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 3 de outubro de 1997, 444ª da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 3 de outubro de 1997.

EDVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

ANEXOS I e II INTEGRANTES DO DECRETO Nº 37.085 , DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

ANEXO I - RELAÇÃO DAS VIAS

Vias que compõem o perímetro do Mini Anel Viário:

Marginal Tietê / Sentido Rodovia Presidente Castelo Branco / Rodovia Ayrton Senna

Avenida Embaixador Macedo Soares, entre Ponte dos Remédios e Ponte da Freguesia do Ó.

Avenida Presidente Castelo Branco, entre Ponte da Freguesia do Ó e ponte Presidente Jânio Quadros.

Avenida Condessa Elizabeth de Robiano, entre Ponte Presidente Jânio Quadros (antiga Ponte Vila Maria) e Ponte do Tatuapé.

Marginal Tietê / Sentido Rodovia Ayrton Senna / Rodovia Presidente Castelo Branco

Avenida Morvan Dias de Figueiredo, entre Ponte do Tatuapé e Ponte das Bandeiras.

Avenida Assis Chateaubriand, entre Ponte das Bandeiras e Ponte da Casa Verde.

Avenida Otaviano Alves de Lima, entre Ponte da Casa Verde e Ponte Atilio Fontana.

Avenida Marginal Direita do Tietê, entre Ponte Atilio Fontana e Ponte dos Remédios.

Trevo de 32 ("Cebolão"), entre Ponte dos Remédios e Rua André Beauneveu.

Marginal Pinheiros / Sentido Rodovia Presidente Castelo Branco / Interlagos

Avenida da Marginal Esquerda do Rio Pinheiros, Via Expressa saída da Rodovia Castelo Branco, entre saída do Trevo de 32 ("Cebolão") e Avenida Engenheiro Billings.

Rua André Beauneveu, entre saída do Trevo de 32 ("Cebolão") e Avenida Engenheiro Billings, Via Expressa.

Avenida Engenheiro Billings, Via Expressa e Local, entre Avenida André Beauneveu e Ponte da Cidade Universitária.

Avenida Magalhães de Castro, Via Local, entre Ponte Cidade Universitária e Ponte Engenheiro Ary Torres.

Avenida Marginal do Rio Pinheiros, Via Expressa, entre Ponte Cidade Universitária e Ponte Engenheiro Ary Torres.

Marginal Pinheiros / Sentido Interlagos / Rodovia Presidente Castelo Branco

Avenida das Nações Unidas, entre Viaduto República da Armênia e Ponte dos Remédios.

Rua Hungria, Via Local, entre Ponte Engenheiro Roberto R. Zuccolo (antiga Ponte Cidade Jardim) e Rua Manduri.

Rua General Furtado Nascimento, Via Local, entre Rua Miraita e Avenida Arruda Botelho.

Ponte Engenheiro Ary Torres

Ponte Tatuapé

Folha 1
Proc. nº 01-0028/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

DECRETO N. 37.346 - DE 20 DE FEVEREIRO DE 1998

Altera o Decreto n. 37. 085, de 3 de outubro de 1997, regulamentador da Lei n. 12. 490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

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

CONSIDERANDO a necessidade de melhor adequar o "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores", implantado pela Lei n. 12. 490, de 3 de outubro de 1997, e regulamentado pelo Decreto n. 37. 085, de 3 de outubro de 1997, decreta:

Art. 1º A alínea "h" do inciso VI do artigo 5º do Decreto n. 37. 085, de 3 de outubro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º

h) transporte e segurança de valores, devidamente autorizado pelo Departamento de Polícia Federal."

Art. 2º Ficam acrescentadas alíneas "l" e "m" ao inciso VI do artigo 5º do Decreto n. 37. 085, de 3 de outubro de 1997, com a seguinte redação:

"Art. 5º

l) transporte de produtos alimentares perecíveis;

m) veículos especialmente adaptados (unidades móveis) para prestação de serviços médicos."

Art. 3º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

15 fls. 123
Proc. Nº 01-926/13
Isis Duarte Reis
RF. 11.207

Decreto n. 38.815 de 16 de dezembro de 1999

Altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º do Decreto n. 37.085, de 3 de outubro de 1997.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, DECRETA:

Art. 1º A alínea "c" do inciso VI do artigo 5º do Decreto n. 37.085, de 3 de outubro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º

VI -

c) serviço funerário, água, luz, telefone, gás, fiscalização de trânsito e transporte, coleta de lixo e correio, devidamente identificados como tais;"

Art. 2º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CELSO PITTA - PREFEITO

16
01-086/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Decreto n. 39.538 de 20 de junho de 2000

Dá nova redação ao artigo 1º do Decreto n. 37.085, de 3 de outubro de 1997.

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

CONSIDERANDO que a Lei Municipal n. 12.490(2), de 3 de outubro de 1997, autorizou o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores neste Município;

CONSIDERANDO que o artigo 1º, § 2º da mencionada lei previu a edição de normas regulamentares, que deverão definir critérios adotados para a implantação da medida;

CONSIDERANDO que houve um aumento considerável do volume de veículos em circulação no mês de julho de 1999, apesar das férias escolares no período, sendo esperada a repetição de tal situação;

CONSIDERANDO os termos do Relatório "Operação Horário de Pico - 2º Avaliação", de outubro de 1999, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, recomendando a implantação, também nos meses de julho, do "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", DECRETA:

Art. 1º O artigo 1º do Decreto n. 37.085, de 3 de outubro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Fica criado o "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", em caráter experimental, a ser implantado nos meses de fevereiro a dezembro, nos períodos compreendidos entre 7h00 e 10h00 e entre 17h00 e 20h00, de segunda a sexta-feira, exceto feriados."

Art. 2º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CELSO PITTA - PREFEITO

01-09-2013
Isis Duda
RF. 11.207

DECRETO Nº 41.600, 11 DE JANEIRO DE 2002

Altera o Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

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

CONSIDERANDO que a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, autorizou o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, bem como a definir os respectivos critérios;

CONSIDERANDO o significativo aumento da frota de veículos do Município, com a intensificação do fluxo veicular mesmo no mês de janeiro, acarretando aumento da média de lentidão máxima, conforme estudos elaborados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET;

CONSIDERANDO, por fim, a necessidade da adoção de medidas tendentes a garantir maior fluidez do tráfego na Cidade,

DECRETA:

Art. 1º - O artigo 1º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, com a alteração introduzida pelo Decreto nº 39.538, de 20 de junho de 2000, passa a vigorar acrescido de parágrafo único, com a seguinte redação:

"Parágrafo único - Fica a Secretaria Municipal de Transportes autorizada a implantar o Programa no mês de janeiro, mediante portaria do Secretário da qual deverão constar as razões de sua edição".

Art. 2º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de janeiro de 2002, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ILZA REGINA DEFILIPPI DIAS, Respondendo pelo Cargo de Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal em 11 de janeiro de 2002.

UBIRATAN DE PAULA SANTOS, Respondendo pelo Cargo de Secretário do Governo Municipal

18
01.0026/13
Isis Duarte Rosa
RF. 11.203

DECRETO Nº 44.099, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2003

Altera o Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

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

CONSIDERANDO que o Conselho Tutelar é órgão permanente e autônomo, incumbido de zelar pelo cumprimento dos direitos da criança e do adolescente;

CONSIDERANDO que o exercício efetivo da função de conselheiro tutelar constitui serviço público relevante;

CONSIDERANDO que, nos termos do disposto na Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, a restrição ao trânsito não se aplica, entre outros, aos veículos utilizados em serviços essenciais e de emergência;

CONSIDERANDO, por fim, que o conselheiro tutelar presta atendimento a criança e adolescente vítimas de violência e sob risco social,

D E C R E T A:

Art. 1º. O inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, passa a vigorar acrescido da letra l, com a seguinte redação:

"Art. 5º.

VI -

l) a serviço dos Conselhos Tutelares." (NR)

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de novembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de novembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal]

Retificação da publicação do dia 13 de novembro de 2003

DECRETO Nº 44.099, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2003

No Art. 1º, leia-se como segue e não como constou:

....., passa a vigorar acrescido da letra n, com a seguinte redação:

".....

VI -.....

n) a serviço dos Conselhos Tutelares."(NR)

.....

Folha 18
Proc. Nº 01-00-3113
Isis Duarte Reis
RF. 11.207

DECRETO Nº 45.273, DE 13 DE SETEMBRO DE 2004

Altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, com a redação conferida pelo Decreto nº 38.815, de 16 de dezembro de 1999.

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

D E C R E T A:

Art. 1º. A alínea "c" do inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, alterada pelo Decreto nº 38.815, de 16 de dezembro de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º.

VI -

c) serviço funerário, água, luz, telefone, gás, fiscalização de trânsito e transporte, coleta de lixo, tapa-buracos e correio, devidamente identificados como tais;

....." (NR)

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 13 de setembro de 2004, 451º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

GERSON LUIZ BITTENCOURT, Secretário Municipal de Transportes

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal das Subprefeituras

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 13 de setembro de 2004.

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário do Governo Municipal

rubrica
Proc. Nº 01/0126/13
Isis Duarte Rocha
RF. 11.207

DECRETO Nº 47.680, DE 12 DE SETEMBRO DE 2006

Altera o Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que a Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ presta serviço de transporte público de passageiros, de caráter essencial para a Cidade de São Paulo,

D E C R E T A:

Art. 1º. O inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, passa a vigorar acrescido da alínea "o", com a seguinte redação:

"Art. 5º.

VI -

o) a serviço da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ, utilizados na segurança do transporte metroviário nos termos da Lei Federal nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, bem como os destinados à manutenção de emergência do sistema metroviário, devidamente identificados com o logotipo do METRÔ na traseira, frente e laterais, acrescido das palavras Manutenção ou Segurança, de acordo com a finalidade de uso do veículo."(NR)

Art. 2º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de setembro de 2006, 453º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de setembro de 2006.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

fls. 129
Proc. 01-0026/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

PUBLICADO DOC 29/09/2010, PÁG. 139

PROJETO DE LEI 01-0441/2010 do Vereador Claudio Fonseca (PPS)

"Dispõe sobre a sinalização da área de rodízio de veículos na cidade de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art.1º. Fica obrigatória sinalização indicando as vias que estão incluídas no sistema de rodízio de veículos automotores da cidade de São Paulo na seguinte conformidade:

I- Placas indicativas nas fronteiras, informando o início da área de rodízio de veículos;

II- Sinalização nas vias dentro da área de rodízio.

Parágrafo único. As placas indicativas e a sinalização prevista nos incisos I e II deste artigo, respectivamente, serão regulamentadas em decreto.

Art.2º O Executivo fica autorizado a celebrar convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta lei.

Art.3º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias da sua publicação.

Art.4º. As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art.5º. - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
22 a 23 e folha de informação
sob nº —. 19.1.3...1.3...
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Pat. — tar



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



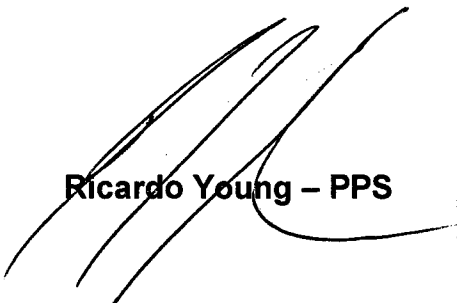
Folha nº 22 do proc. fls. 131
Nº 01-26 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

REQUERIMENTO

13 - RDS
13-00112/2013

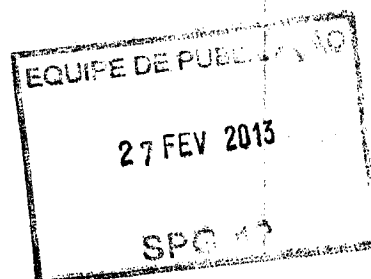
REQUEIRO, nos termos regimentais a coautoria no **Projeto de Lei nº 26/2013** que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97, de autoria do vereador Mario Covas Neto.

Sala das Sessões,


Ricardo Young – PPS

De acordo


Mario Covas Neto (PSDB)

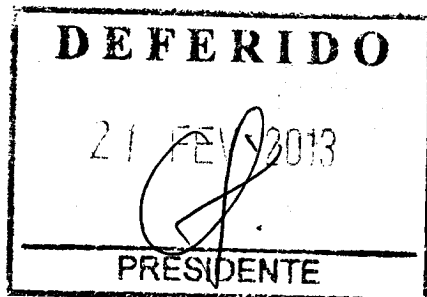




CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 23 do proc. fls. 132
Nº 01-26 de 13

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406



REQUERIMENTO

13 - RDS
13-00086/2013

REQUEIRO, nos termos regimentais a coautoria no **Projeto de Lei nº 26/2013** que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97, de autoria do vereador Mario Covas Neto.

Sala das Sessões,

[Signature]
Flaviano Penna

[Signature]
Aurea Neto

[Signature]
Claudio

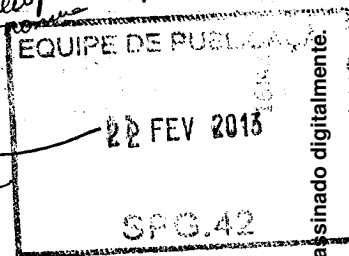
[Signature]
Eduardo Lima
[Signature]
Covas Neto
Telhada

[Signature]
Aurea Neto
[Signature]
Aurea Neto

De acordo

[Signature]
Mario Covas Neto (PSDB)

[Signature]
Patricia Bezerra



A Comissão de Justiça
Em 23/03/13

Solange
Solange Raimone dos Santos
Supervisora - SGP.22
RF. 10.801

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 25/03/13 às 15:20
RF

17/04

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Para Relevar:
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 26/03/2013

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 26/03/13 AS 18:04
POR 704

SAÍDA: 04/01/13 AS: 17h30 ASS.: Lina

REDISTRIBUÍDO

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

George Hato
Para Relevar:
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 03/04/2013

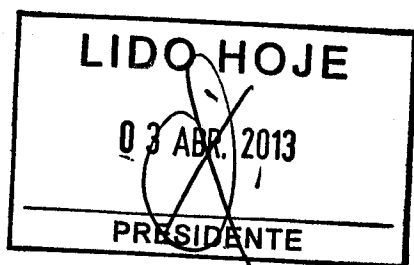
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segun(n) juntado(a) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 74 e 75 e folha de informação nº
em 03/04/13

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

174

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 29 de 44

Processo nº 21-26/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-1216 - PAR
16-00207/2013

pl026-13

PARECER COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 26/13

Trata-se de projeto de lei de autoria do nobre Vereador Mario Covas Neto, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 (doze) meses da infração de inobservância do rodízio.

Segundo a justificativa, a intenção da propositura é "atenuar a penalidade dos motoristas que sofrem eventualmente deste grave problema de trânsito excessivo de veículos na Cidade, já que ao invés de imputar imediatamente a pena de multa, caso o infrator não seja reincidente nesta infração nos últimos 12 meses, o Poder Público aplicará a pena de advertência por escrito".

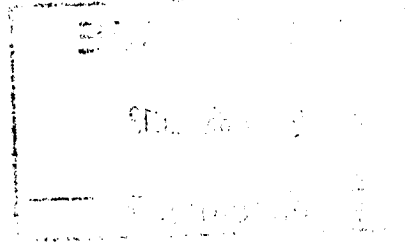
O projeto pode prosperar, como veremos a seguir.

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que, embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (in "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363).

Ademais, o Código Nacional de Trânsito (Lei n. 9.503/97), em seu art. 24, II e XVI, determina a competência do Município para "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas", bem como para "planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes".

Importa dizer que a penalidade ora prevista na propositura, qual seja, a advertência por escrito, já é prevista na legislação federal, no Código de Trânsito Brasileiro, nos artigos 21, VI, 256, I, e 267.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl026-13

O art. 187 do Código de Trânsito Brasileiro, combinado com o disposto pela Lei nº 12.490/97, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo e da outras providências, estabelece que o desrespeito ao rodízio é infração de natureza média.

O art. 267 do Código de Trânsito Brasileiro dispõe sobre a possibilidade de imposição de pena de advertência por escrito às infrações de natureza leve ou média, não sendo reincidente o infrator, na mesma infração, nos últimos 12 (doze) meses.

Vê-se, portanto, que sob o ponto de vista jurídico, o projeto merece prosperar.

Por derradeiro, importa destacar, ainda, que o projeto está amparado no art. 30, I e V, da Constituição Federal, e arts. 13, I, 37, *caput*, e 179, I, da Lei Orgânica do Município.

Por se tratar de matéria sujeita ao quorum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa à Comissão Permanente de Trânsito e Transporte, na forma do art. 46, X, do Regimento Interno desta Casa.

Ressalte-se, outrossim, que, diante de projeto que versa sobre política municipal de meio ambiente, deverão ser convocadas durante sua tramitação pelo menos 2 (duas) audiências públicas, conforme art. 41, VIII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos

PELA LEGALIDADE E CONSTITUCIONALIDADE

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 03/04/13

ABOU ANNI

ANTONIO GOULART

EDUARDO TUMA

ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRCIO BENKO

CONTE LOPES

SANDRA TADEU

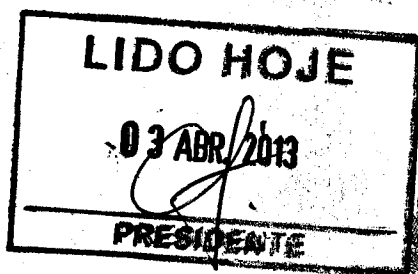
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 09/10/13
Pág. 99 Col. 3
Conferido SN

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 26 A 28 e folha de informação nº

em 09/10/13
SN
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



Folha nº 26 fls. 0088
 Processo nº 01-26/13
 Gabriel S. M. Ribeiro
 RF. 11.317 - SGP-12

16 - PAR
 16- 00241/2013

MARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 26/13

Trata-se do Projeto de Lei nº 26/13, de autoria do Vereador Mario Covas que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do Rodízio, alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** deste Projeto de Lei, considerando que sob o aspecto jurídico, a propositura reúne condições para prosseguir em tramitação.

Considerando os objetivos relevantes desta medida para a munícipe, que em muitas situações é penalizado por estar descumprindo o rodízio de veículos por razões alheias a sua vontade, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente** a este Projeto de Lei.

A Comissão de Administração Pública, entendendo que esta propositura é relevante e benéfica para o Município de São Paulo, também se manifesta **favoravelmente** a este Projeto de Lei.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, considerando que a presente propositura visa atenuar a penalidade dos motoristas que sofrem com o trânsito excessivo de nossa cidade ao aplicar a pena de advertência ao invés da pena de multa, também se posiciona **favoravelmente** ao Projeto de Lei nº 26/13.

Quanto ao aspecto financeiro, considerando que as despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, a Comissão de Finanças e Orçamento também se posiciona de forma **favorável** ao Projeto de Lei nº 26/13.

Sala das Comissões Reunidas, em 03/04/2013

17 - RELCOM
 17- 00245/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE
TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE
LEI Nº 26/13**

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

ANDREA MATARAZZO

DALTON SILVANO

NABIL BONDUKI

JOSÉ POLICE NETO

PAULO FRANGE

NELO RODOLFO

TONINHO PAIVA

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ALFREDINHO

GILSON BARRETO

DAVID SOARES

ATILIO FRANCISCO

MÁRIO COVAS NETO

CORONEL CAMILO

MARQUITO

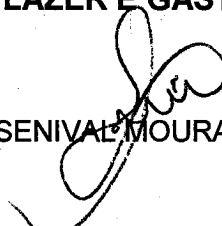
- 216M



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

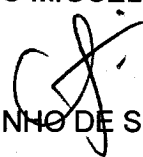
**PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE
TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE
LEI Nº 26/13**

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**


SENIVAL MOURA

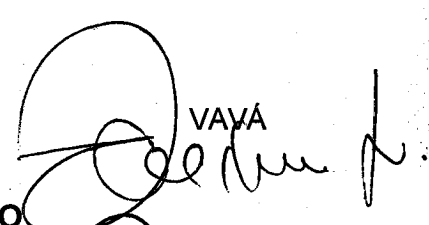
AURÉLIO MIGUEL

RICARDO YOUNG


CLAUDINHO DE SOUZA

SOUZA SANTOS

CORONEL TELHADA

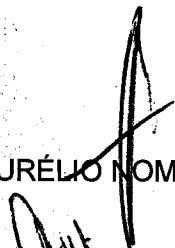

VAVA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

ROBERTO TRIPOLI

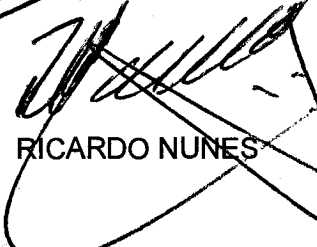
ADILSON AMADEU


MILTON LEITE

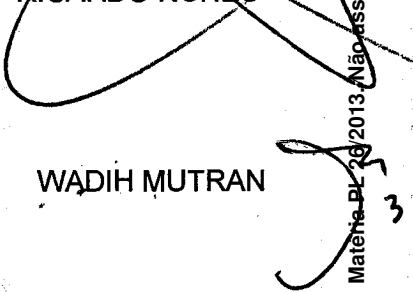

AURÉLIO NOMURA


PAULO FIORILO


JAIR TATTO


RICARDO NUNES


MARTA COSTA


WADIH MUTRAN

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 05/04/13
Pág. 76 Col. 03
Conferido /
Ruben Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

À SGP - 21

São Paulo 05/04/2013

mgs.
Marta Torosa Azevedo da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.051

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s),
rubricado(s) sob nº(s) 29 a — e folha de
informação sob nº —. 27/04/2013
Mª Yosi
Maria José de Oliveira
RF 11.240

Ma. José
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10.940
DATA: 03/04/2013
FL 186 DE 188

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 26/13. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) _____ a _____ e
folha de informação sob
nº 30. 18/04/2013

Pedro Henrique L. Vazquez
Técnico Administrativo
RF 11/105



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

processo nº 01-26 de 120'3 18/04/2013

À SGP-12

Sra. Supervisora,

Papel para informação, rubricado como folha nº 30 do

(a)

Pedro Henrique L. Campos
Técnico Administrativo
RF 11.195

Encaminho o Projeto de Lei 26/2013, de autoria dos Vereadores Andrea Matarazzo, Aurélio Nomura, Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Mário Covas Neto, Patrícia Bezerra e Ricardo Young, para realização das Audiências Públicas, conforme Parecer da Douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, a fls. 24 e 25.

18/04/2013

Carlos Roberto da Silva
Secretário de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO EM SGP-12

Em 18/4/13 às 19h

[assinatura] RF 11120

À douta Comissão de Administração Pública.

Em 19/4/13

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
RF 11.120
Secretário

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 19/4/13 às 18h
RF

ELAINE GONÇALVES GAVIOLI
Secretária

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seu nº 31 juntado nesta data documento rubricado

e folha de informação nº

em 24/04/13

RF

Elaine Gonçalves Gavioli SGP-12

Secretária da Comissão

RF - 100455



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete do Vereador Mario Covas Neto

Folha nº 33
Processo nº 0126/13
Elaine Gonçalves Gavioli
10/463

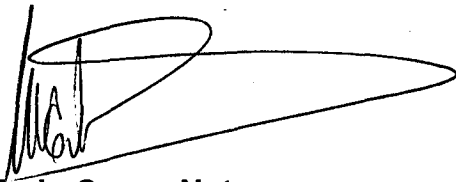
LIDO E APROVADO
23 ABR 2013
PRESIDENTE

REQUERIMENTO

07 - RPS
07-00006/2013

REQUEREMOS à douta Mesa, com base no parágrafo único do Art. 66 do Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo, a redução do interstício mínimo entre a realização das audiências públicas necessárias para o prosseguimento do Projeto de Lei nº 26/2013, de 10 (dez) para 5 (cinco) dias.

Sala das Sessões,


Mario Covas Neto
Vereador

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
24 ABR 2013

RECEBIDO - SGP - 22
23 ABR 2013
PROTOCOLO LEGISLATIVO

À Comissão de Administração Pública
Em 25/4/13
Solange
Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP-22
RF 10.301

RECEBIDO
Comissão de Administração Pública
Em 25/4/13 às 15h
RF
Elaine Gonçalves Gavioli
Assistente Parlamentar
RF. 100.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue juntado nesta data documento rubricado
sob nº 322a 55 e folha da informação nº
em 06/05/13
Nome
RF Elaine Gonçalves Gavioli
Assistente Parlamentar
RF. 100.406 SGP-12

FL. Nº 32
Proc. nº 01-0026/2013
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100.465



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: GILSON BARRETO
TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 24 DE ABRIL DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Suspensão

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Declaro abertos os trabalhos da 1ª audiência pública da Comissão de Administração Pública que se realiza hoje, 24 de abril de 2013.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Esta audiência pública tem a finalidade de discutir o PL 26/2013, de autoria dos nobres Vereadores Andrea Matarazzo, Aurélio Nomura, Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Mario Covas Neto, Patrícia Bezerra e Ricardo Young, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência, por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do Rodízio, alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

Na realidade foi iniciativa do Vereador Mario Covas Neto, mas contou com a anuência dos Vereadores citados. Tendo sido publicado o convite no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, nos dias 18,19,20,23 e 24 de abril; no *Diário de São Paulo*, dia 22 de abril; e na *Folha de S. Paulo*, dia 23 de abril.

Foi convidado para esta audiência pública o Sr. Gilmar Tatto, Secretário Municipal de Transporte, que não compareceu até o momento. Estão presentes e compõe a Mesa os Srs. Ricardo Teixeira, Secretário do Verde e Meio Ambiente; Engenheiro Horácio Augusto Figueira, Hora H Engenharia, Pesquisa e Marketing; Luis Flora, Vice-Presidente da Anatron.

Tem a palavra o nobre Vereador Mario Covas Neto.

O SR. MARIO COVAS NETO – Boa tarde a todos. Boa tarde, Sr. Secretário, obrigado por ter comparecido, assim como os demais integrantes da Mesa e público presente.

Está é a primeira de duas audiências públicas que acontecerá com o objetivo de olhar sob a ótica ambiental. O projeto visa que as pessoas que transitarem na Cidade no horário de rodízio e sejam multados, porém não foram multadas nos 12 meses anteriores a respeito dessa mesma penalidade, ficarão isentos do pagamento da multa, não ficarão isentos dos pontos da carteira por que isso não é de competência do Vereador decidir. Caso venha a

ocorrer uma reincidência no prazo inferior a 12 meses, ele pagará a multa normalmente tal qual funciona hoje.

Qual é o objetivo? O objetivo é reconhecer que o condutor nem sempre consegue chegar ao seu destino antes do horário do início do rodízio. Muitas vezes isso acontece pelo trânsito caótico que vivemos, a pessoa sai de uma localidade para outra e começa o horário de rodízio antes da chegada ao destino em virtude de um caminhão quebrado na Marginal ou de chuva, enfim, de uma circunstância que não depende dele e que acabou incorrendo em multa.

Também pode beneficiar aquelas pessoas que não são moradores da Cidade e que vem pela primeira vez a São Paulo - o rodízio é tipicamente, unicamente, exclusivamente da cidade de São Paulo – e não tem conhecimento do rodízio. Se tiver conhecimento, não sabe direito qual o dia. Essa pessoa pode vir à Cidade e, ao chegar, estar com o carro cuja placa é do rodízio do dia.

Não me parece adequado que a Cidade receba seus turistas e visitantes dessa maneira, já aplicando uma multa. Acho a advertência uma modalidade de multa sem o pagamento em dinheiro, uma das várias formas previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

Para vocês terem ideia, falando de meio ambiente, em 1997, quando foi implantado o rodízio municipal, a Capital possuía 4,7 milhões de veículos. Descontando 20%, que é percentual de veículos que não circulam no horário de horário, por conta da placa, o número ficava em 3,7 milhões. Hoje, 2013, a frota é de 7,3 milhões de veículos. Descontados os mesmos 20%, temos em circulação 5,84 milhões. Hoje o número de carros que pode circular fora do rodízio é de quase 6 milhões. Esse número é uma vez e meia o número de carros que havia quando foi implantado o rodízio. Ou seja, os efeitos que se fizeram sentir há 15 anos, quando da implantação do rodízio - sem dúvida alguma melhorou o trânsito e, conseqüentemente, a qualidade do ar -, hoje não são mais notados. No horário de rodízio, as pessoas circulam pela Cidade e já não percebem mais a diminuição do número de veículos.

Portanto, teremos hoje 5,8 milhões de carros – uma vez e meia o número de carros que tínhamos há 15 anos -, mas sem rodízio. Do ponto de vista de meio ambiente, não me

parece que esse acréscimo irá significar alguma coisa.

Ao longo desta audiência pública, posso esclarecer mais alguma coisa. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Sr. Luiz Flora, Vice-Presidente da Associação Nacional dos Transportes – Anatron.

O SR. LUIZ FLORA – Boa tarde a todos. Primeiramente, agradeço o convite. Cumprimento o Exmo. Sr. Ricardo Teixeira, Secretário do Verde e Meio Ambiente; o nobre Vereador Gilson Barreto, Presidente da Comissão de Administração Pública da Câmara Municipal de São Paulo; e nobre Vereador Mario Covas Neto, a quem saúdo pela iniciativa do projeto.

A explanação feita pelo nobre Vereador que me antecedeu, que foi o criador primeiro dessa proposta – e já tivemos a oportunidade de conversar sobre o tema -, no que nos concerne, é muito pertinente pelas razões por ele já expostas aqui, à imprensa e, principalmente, pela questão da legalidade.

A legalidade está prevista no artigo 267 do Código de Trânsito Brasileiro, onde está dito que a autoridade de trânsito competente poderá converter em advertência, na primeira infração de trânsito, contanto que não haja reincidência nos últimos 12 meses. Então, em primeiro lugar, há uma base para isso, reforçada até pela Resolução 404 de 2013, do Contran. Então, existe a base legal.

Do ponto de vista jurídico, no nosso entendimento, ela está juridicamente perfeita, bastando que a autoridade municipal, que o Prefeito, ao sancionar essa lei, faça essa aplicabilidade do ponto de vista jurídico. Do ponto de vista de vista fático, o que nos cabe comentar? A explanação do nobre Vereador Mario Covas Neto tem muito sentido em termos de lógica numérica e até, sendo redundante, de lógica logística na operação de trânsito em São Paulo. O rodízio municipal hoje, da maneira como está sendo executado, não está cumprindo sua verdadeira função, até porque, quando foi proposto, a intenção era que atendesse aos ditames do artigo 4º, inciso XVI, do CTB, cuja finalidade era a de evitar a emissão de mais poluentes.

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 36 DE 24

FL. Nº 36

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100465

Quando o rodízio foi proposto, não visava à função de fluência no trânsito ou ao aumento do trânsito. Então, de certa forma, o rodízio já não inibe a emissão de poluentes e também não soluciona mais a questão do tráfego. O que soluciona a questão do tráfego, no nosso entendimento, como entidade civil, como associação que defende interesses públicos na área de trânsito, é a conjunção de uma operação de tráfego, de uma companhia de engenharia de tráfego que tem uma funcionalidade.

Até me permito a ficar estarecido e triste com a constatação - que foi até, se não me engano, publicada em *Diário Oficial* - de que a Companhia de Engenharia de Tráfego, uma companhia que já teve um desempenho maravilhoso na cidade de São Paulo, aceita doações porque não tem condições de fazer a operação de trânsito na Cidade fluir com a devida competência.

Isso nos entristece muito, independentemente de qual seja o partido que administra a nossa cidade, porque visamos ao bem público, ao exercício da cidadania.

Desse ponto de vista, é também muito complicado se essa lei não for aprovada. Realmente espero que o projeto passe em segunda votação e que a lei possa ter uma aplicabilidade, porque, como bem disse o Vereador Mario Covas Neto, ela não estará "passando a mão" na cabeça do infrator. Inclusive a nossa postura é não "passar a mão" em cabeça de infrator, tanto é que já entramos no Judiciário com algumas civis públicas contra a Prefeitura de São Paulo, independentemente da gestão.

Não somos contra a lei da tolerância zero ao álcool nem contra as campanhas educativas. Não somos contra nada disso, muito pelo contrário, somos a favor. Mas o que nos concerne é que não se pode apenas aplicar uma sanção pecuniária visando, conforme jargão popular, o "órgão" mais sensível do cidadão, o bolso.

Sabemos, claro, que isso pesa muito, mas temos sempre de apoiar um projeto de lei juridicamente perfeito que atende aos ditames da lei maior, o Código, que está amparado por uma resolução do Contran e que vai ter uma aplicabilidade prática, evitando apenas que uma pessoa que receba uma multa num período de 12 meses seja cobrada por essa multa,

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 37 DE 24

FL. Nº 37

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100/465

porém, que não deixe de ser advertida e pontuada. Um projeto desses é um projeto de iniciativa que atende aos anseios do povo.

Só para complementar, gostaríamos de citar que, em 2007, a Associação Nacional de Trânsito, a Anatron, ingressou com uma ação civil pública exigindo que a Prefeitura de São Paulo sinalizasse toda a área do centro expandido da Cidade, porque, como bem destacado na explanação do Vereador Mario Covas Neto, em que pese a lei ser de 1997, nem todo cidadão paulista, paulista ou brasileiro que por aqui circula conhece a área total do centro expandido. Muitas vezes até o cidadão paulistano é surpreendido com uma multa por ter passado numa via e não saber que ela pertence ao centro expandido, que tem restrição de horário, porque não há sinalização.

Essa ação já está no Tribunal de Justiça aguardando julgamento perante a 4ª Câmara de Direito Público, e já houve até uma sentença favorável muito bem fundamentada da 10ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo a favor da sinalização.

Entendemos, então, que a sinalização é primordial, é uma questão de exercício de cidadania.

Mas como sabemos que estamos infringindo uma lei de trânsito? Um exemplo bem simples é o do estacionamento proibido.

Quando se para numa rua, onde é proibido estacionar, existe uma placa com aquele famoso “E” cortado no meio. Então, naquele local, o cidadão sabe que ele não pode parar porque tem uma proibição legal. Se parar, ele está infringindo a lei. Se não houver aquela placa, o cidadão vai parar. Como vai ser punido, na ausência da sinalização?

Nesse sentido, defendemos não só o projeto como reiteramos a necessidade de uma sinalização na cidade de São Paulo, até em função dos eventos que serão feitos.

Agradeço muito, Vereador e torço para que os trabalhos da Casa andem a contento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Nós é que agradecemos a exposição do

Dr. Luís Flora, Vice-Presidente da Anatron.

Passo a palavra ao Engenheiro Dr. Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Boa tarde a todos. Agradeço o convite da Assessoria do Vereador. Tive a honra de conhecer o Mario Covas, Engenheiro como eu. Agradeço aos outros representantes.

Concordo com a questão da sinalização em gênero, número e grau com o que foi colocado. Se não existe sinalização, como a pessoa que vem da Bahia para cá vai saber. Vocês sabiam que, hoje, em Salvador foi implantado o rodízio? Hoje só entra carro branco; amanhã, só colorido. É uma brincadeira, mas seria mais ou menos isso. Se fôssemos viajar para lá, seríamos pegos de surpresa por alguma anomalia dessas.

Primeiro, quero agradecer e pedir perdão se falar alguma coisa que incomode vocês. Eu ampliaria o projeto do Vereador, pois acabaria com o rodízio na cidade de São Paulo. Ele já deu os números e tenho outros que mostrarei a vocês. A vida útil do rodízio – o Ricardo Teixeira pode me corrigir, se falar besteira – foi de quatro a cinco anos. Como a frota cresceu, o efeito que queríamos já se anulou.

O objetivo inicial era ambiental, era válido e cumpriu seu papel num período, mas se tivesse sido acompanhado de privilégio total aos ônibus no viário e se a frota de automóveis tivesse se estabilizado, teríamos conseguido o objetivo. Porém, nenhuma das duas coisas aconteceu.

O Mario Covas Neto falou que a frota cresceu de 50 a 60%, não importa exatamente o número, mas fiz uma conta: se ela tivesse crescido 75%; estou tirando 20% de 100, trabalho com 80%. Se passar a um patamar de 175% e tiro 20%, tirei 35% e sobraram 140, quer dizer, estamos brincando de enganar a sociedade. O copo já transbordou há muito tempo e estamos querendo acomodar a frota onde já não cabe mais. O que melhoramos? Nada.

A classe média tem muita inteligência, poder de compra e, rapidamente, se adapta

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 39 DE 24

FL. Nº 39

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100.465

a essas restrições. Em 2009, fiz uma pesquisa para o Sindepark – faço pesquisas para essa empresa há 17 anos -, que é o setor de estacionamentos da cidade de São Paulo. Entrevistamos usuários de estacionamentos, não usuários e usuários de metrô que tem carro, na área do Centro expandido. Entrevistamos 994 pessoas, com uma margem de erro pequena, usuários de estacionamentos, que param seus automóveis em estacionamentos particulares e pagos.

Coloquei uma pergunta que não tinha nada a ver com o objetivo da pesquisa, mas o Presidente do Sindepark, à revelia, aceitou minha ingerência no questionário. A pergunta foi a seguinte: “Caso tenha mais de um veículo, é devido ao rodízio?” Quando tabulei os dados, eles não acreditaram. Dos proprietários de automóveis, que param na Av. Paulista, na Av. Faria Lima, na Av. Engenheiro Luís Carlos Berrini, em Moema, no Itaim, entre outros, enfim, na área nobre do Centro expandido - que é nosso foco -, 27,5% responderam que haviam comprado mais de um veículo devido ao rodízio.

Cruzamos os dados de outra questão: “Quantos carros e quantas motos possui em domicílio”? Resultado: 17% desses entrevistados tinham moto, em 97. Hoje, esse número já está mais alto. Famílias que possuíam um auto em casa, 6% tinham moto. A curva cresce correndo. As famílias que possuíam dois automóveis em casa, 12% delas tinham moto. As que possuíam três automóveis em casa, 24,8% tinham moto. As que possuíam quatro automóveis em casa, 36,6% tinham moto. Então pergunto o seguinte: é a hipocrisia do rodízio ou o rodízio da hipocrisia? Ou seja, quem tem renda está se lixando, me desculpem o termo chulo, para o rodízio. As pessoas comprem o terceiro, o quarto, o quinto automóvel, comprem moto porque não entra no rodízio. Os apartamentos hoje do Morumbi estão saindo com oito vagas de garagem e moram três a quatro pessoas no máximo.

O transporte individual transporta no máximo 50% da demanda de clientes, de seres humanos, de pessoas e ocupa 90% do viário. Isso é cálculo de capacidade de engenharia de tráfego que eu já fiz. Isso é democrático?

Vou só fazer uma correção, perdoem-me, os 5 milhões de veículos, na verdade, é

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

REUNIÃO: 13448 DATA: 24/04/2013 FL: 40 DE 24

FL. Nº 40
Proc. nº 01-0026/2013
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 108.465

uma ficção numérica que usamos, às vezes, até erradamente. Peguei os dados da Pesquisa OD, a tabulação não é minha, é de um colega do Ricardo, que é o Carlos Eduardo de Paiva Cardoso, que fez a tabulação só das viagens de automóvel que vão para a área de restrição do Centro expandido. Esse é um dado dele no período de pico da manhã. Exatamente 939.873 automóveis. Para arredondar, conta de português, 1 milhão de veículos entram no Centro expandido em três horas, no pico da manhã.

Um voto a favor do projeto e depois tenho os contrários, mas vou dar primeiro o voto a favor. Se eu pegar 1 milhão de veículos que querem entrar no Centro expandido ou estão circulando na borda da Cidade, da região metropolitana, se dividir por 250 dias úteis do ano tenho 4 mil veículos que teriam, entre aspas, a possibilidade de eventualmente errar por algum ato de horário ou errar o caminho e levar uma autuação. Então estaríamos admitindo 4 mil veículos por dia, a mais, no viário do Centro expandido. Isto é, do ponto de vista de tráfego, nada. É zero. A frota aumenta por semana mais de 5 mil veículos na cidade de São Paulo.

Então numericamente o projeto de lei, em minha opinião, não afeta nada, nem aumenta e nem diminui, mas tenho uma coisa além. Primeiro, é acabar rodízio. Eu compraria essa briga. Duas infrações, o que questiono no rodízio é o seguinte: a energia que colocamos de fiscalização, seja eletrônica ou humana, me arreia, porque continuamos com um número grande de mortes, mesmo com o trabalho da CET, que vem caindo ano a ano graças a Deus, mas há duas infrações que me incomodam na Cidade: o rodízio e zona azul.

Há dois meses dei uma palestra num seminário do Sindicato de Cargas, em São Paulo. E fui, uma semana antes, sozinho, no Largo do Arouche fazer umas pesquisas malucas que faço de observação de infrações. Vou às esquinas contar número de veículos e infrações, seta, cinto, celular, etc. No Largo do Arouche havia uma funcionária cumprindo ordens da CET, olhando os cartões da zona azul. Ela estava a dois metros na minha frente, obviamente não me dirigi a ela, que nem sabe quem eu sou. E estava ali com a prancheta fazendo minhas anotações. Nas costas dela os motoristas fazendo conversão sem seta, passando no semáforo vermelho, sem cinto de segurança e falando no celular. Pergunto: é isso o que queremos de

segurança de trânsito na Cidade?

Então o que proponho é que a energia da fiscalização que hoje está lá para multar carro parado em local permitido, que é zona azul, ou a placa, se é final três ou cinco, se o carro é branco ou vermelho, isso não causa acidente. Se alguém me provar que isso tem probabilidade de gerar um acidente, eu calo a boca a partir de agora e não falo mais nada, mas isso não é real.

Vou dar um dado e fazer uma pergunta: vocês comprariam um produto fabricado à noite, de madrugada ou no sábado e domingo? Aí a pergunta é depende do quê. O supervisor do controle de qualidade dessa indústria trabalha à noite, tem o turno dele? Ele trabalha de fim de semana? Se trabalhar você compra o que for, uma caneta, um copo, um sapato, um carro, um avião ou até a luminária.

Então são os próprios dados da CET que vou usar. Os números não são meus. Relatório de 2001, o último que tive acesso, que foi disponibilizado para toda mídia, 39,4% dos acidentes fatais na cidade de São Paulo ocorrem no sábado e domingo, dias em que afirmo não haver fiscalização de trânsito na Cidade. Pode haver um ou outro agente em alguma esquina para controlar algum evento, fluidez, mas o foco não é segurança.

Noite e madrugada, de 18 às 24 e 24 às 6, somando esses dois períodos, o que dá 12 horas do dia, de dias úteis, total de mortes em 2011: 63% dos acidentes fatais de sábado e domingo ocorrem na noite e de madrugada, quando não temos nem CPTran, aí é uma cobrança para o Governador. Uma rádio me entrevistou, fiz um apelo público ao governador e ao Prefeito, talvez eles não saibam desses números, porque é cruel. Recolhemos o trem de pouso e está deixando que a madrugada e o final de semana, sejam cruéis com todos os nossos familiares, amigos e eventualmente nós. Enquanto acreditarmos que isso seja normal, na minha opinião, não precisamos de carro bomba e nem de terrorista, somos muito mais eficientes. Nós como sociedade. Eu me incluo nesse processo. Proponho que o esforço de aplicação de multa do rodízio, esse é o adendo ao projeto de lei, de que seria proibido que o agente, se tiver lá o radar, o equipamento de trabalho 24 horas, teoricamente de graça. Mas

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 42 DE 24

FL. Nº 42

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100.465

colocar um esforço humano para zona Azul e para rodízio eu colocaria para situações de risco, para os pedestres condutores e agora ciclistas e motociclistas também, 24 horas por dia, sete dias na semana, com fiscalização aleatória. Desenvolvi há dez anos, quis dar de graça para a Cidade de São Paulo algumas gestões anteriores, nem de graça a cidade quis. É uma metodologia técnica científica que desenvolvi, estou tentando alguma cidade no País que, queira a doação dessa metodologia. A fiscalização aleatória com base estatística onde você sorteiam os cruzamentos, os períodos do dia e com um número de agentes que você disser que tem, eu monto um plano de fiscalização e defino a margem de erro desse plano. Se a Cidade de São Paulo quiser incorporar isso, de novo, faço a doação. Só preciso acompanhar o processo para que ele seja implantado tecnicamente como foi concebido. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que são médicos, endossam totalmente essa minha proposta, eles já estão convencidos há 10 anos disso e não conseguimos. A infrações que considero prioridade hoje: seta, a CET tolerou durante 30 anos, que você não desse seta na Cidade de São Paulo e as pessoas sofreram acidentes, foram atropeladas, várias morreram, várias ficaram mutiladas. Tenho uma filha de 32 anos, que há dois anos foi atropelada em um semáforo verde, sem semáforo do pedestre, porque o motorista não deu seta, ela só não morreu porque o motorista estava em baixa velocidade. Semáforo vermelho "pare". Fiz uma pergunta em uma grande capital brasileira para toda a diretoria de trânsito, se coloca a placa de "pare" que tem o mesmo significado do semáforo vermelho, vale os mesmos sete pontos na carteira e o risco é pior que semáforo. Quem vem na preferencial não vai parar nunca, aí perguntei: quantas vezes na vida, em trinta, anos de órgão de trânsito vocês foram alguma vez em algum cruzamento fiscalizar se os motoristas param ou não param no "pare". Fica um olhando para a cara do outro. Nenhuma vez. Então você coloca uma placa e não aparece nunca mais, está se omitindo em relação ao controle da qualidade da segurança no trânsito. Eu tenho pesquisa que prova que um quarto das pessoas não param no "pare". E aí vira roleta russa. E a gente fica brincando de catar os pedaços. A questão do não respeito ao pedestre, celular, cinto de segurança, velocidade, álcool, nem se fala. Para fechar: rodízio não vai mais

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

REUNIÃO: 13448 DATA: 24/04/2013 FL: 43 DE 24

FL. Nº 43
Proc. nº 01-0026/2013
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100.465

resolver nada. Estão falando em 50%, placa ímpar, a frota só vai crescer para 10 milhões. A previsão é para daqui doze anos a frota chegar em 10 milhões na Cidade de São Paulo. Estimativa simplista minha. A questão é: tenho de aumentar oferta de transporte coletivo por ônibus com corredor, faixa exclusiva. Isso já é consenso há quase quarenta anos em nosso País. São Paulo ainda está pensando se vai incomodar nós proprietários de automóveis. Tenho carro, mas sou pedestre em primeiro lugar, se alguém duvidar, se o rodízio ainda tem eficácia, proponho uma pesquisa que a própria Prefeitura pode fazer, se quiser eu também posso, sou consultor, atuo com pesquisa há 35 anos, sei fazer uma pesquisa como essa. Pesquisa com usuário de carro que entra no Centro Expandido, saber: Quantos automóveis ele, número de motos na família, onde ele mora, trabalha, estuda. O que faz no dia do rodízio hoje? Ele corre o risco de ser multado, muda o horário? Usa outro automóvel da família, usa moto, vale transporte coletivo, vai de carona, usa bicicleta, vai a pé, não realiza viagem nesse dia ou realiza viagem para outro local? Se ele tem de fazer compra no centro expandido ele muda, vai para outro shopping, outro cento de compras? Não sei! Tem de perguntar. Outro motivo. E uma pergunta final: Caso o rodízio acabasse amanhã, o que você faria? Venderia um ou mais automóveis? Garanto que tem muita gente que venderia. Venderia uma ou mais motos?

Voltaria a circular no horário de restrição? Mudaria de residência? Tem gente que mudou de casa porque estava dentro da área de restrição. Mudaria de local de trabalho, de estudo? Porque você criou uma área de restrição e o que está fora não está restrito, então isso cria cortes na própria mobilidade, na própria economia da Cidade. Não mudaria nada o outro.

Desculpem-me por ter estendido o tema, mas achei importante dar esse recado, porque há alguns números técnicos, que não são meus, e algumas propostas minhas. Então, agradeço pela paciência.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Ouvimos a brilhante exposição do engenheiro Horácio Augusto Figueira.

Peço licença aos nossos convidados para suspender a audiência pública por alguns

REUNIÃO: 13448 DATA: 24/04/2013 FL: 44 DE 24

minutos. Precisamos abrir a sessão ordinária.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Gilson Barreto.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto – PSDB) – Estão reabertos nossos trabalhos. Após a exposição do engenheiro Horácio Augusto Figueira, vamos, agora, ouvir as manifestações do nosso sempre Vereador e amigo da Casa, e atual Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente, Sr. Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Boa tarde, Sr. Presidente Gilson Barreto e todos os membros da Mesa.

Obrigado pelo convite.

Estou com a lei de 1997, de 3 de outubro, do Sr. Prefeito Celso Pitta, e que diz, em seu artigo 1º, que a “medida autorizada objetiva a melhoria das condições do trânsito, através da redução do número de veículos em circulação nas vias públicas, de segunda à sexta-feira, exceto feriado”.

No ano 2000, o Prefeito Celso Pitta faz a primeira alteração – porque, em 1997, a lei não valeria nos meses de janeiro e julho; valeria de fevereiro a dezembro, exceto julho. No Decreto nº 39538/2000, ele alterou e incluiu o mês de julho, ficando somente o mês de janeiro fora. Em 2002, a então Prefeita Marta Suplicy acrescentou o mês de janeiro. E todas essas justificativas da lei das alterações dizem respeito às melhorias de trânsito. Posteriormente, considerando o significativo aumento da frota de veículos no Município, com a intensificação do fluxo veicular, mesmo no mês de janeiro, que acarretou aumento da média da lentidão máxima, conforme estudos elaborados pela Companhia de Engenharia de Tráfego, a lei é alterada, e, por um decreto, passa a incluir o mês de janeiro.

Esta lei é diferente da lei estadual, construída pelo então Governador Mário Covas – não sei se foi por lei ou decreto, mas era Secretaria do Meio Ambiente, e o Secretário era o

Fábio Feldmann. Aquela, sim, era para a Grande São Paulo, e era vista pelo prisma do meio ambiente, ao passo que esta, pelo menos até agora, é tratada como feita para melhorar o trânsito da Cidade. O fato é que, como Secretário do Verde, tendo trabalhado boa parte da minha vida na CET e em outros organismos de trânsito, e hoje no Verde, sei, evidentemente, pelos números da Cetesb, que esta lei ajuda a conter a poluição da Cidade.

Não tem nada a opor em relação ao projeto do Vereador santista Mario Covas – até porque está de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro. O Vereador Mario Covas Neto está fazendo o que a lei permite, dando a condição, caso o Sr. Prefeito sancione a lei, de a primeira autuação se transformar numa advertência. O Código Brasileiro de Trânsito abre essa possibilidade ao Município E eu acho que isso não vai aumentar e nem diminuir a observância do rodízio. Hoje, quem obedece a lei obedece; quem não obedece não obedece.

Também sou favorável à questão da sinalização.

Fui presidente do Instituto de Humanização de Trânsito e Transporte, e o pleito era de que o minianel viário fosse sinalizado com uma placa de advertência especificando os veículos que podiam circular. Se pegarmos a Marginal Tietê, aqui do ladinho da gente, veremos que por ela passam carros de tudo quanto é cidade da Grande São Paulo, e de outros estados, e eles entram na área do rodízio municipal. Então também sou favorável à sinalização da área do rodízio.

Agora, diferentemente do Horácio, apesar dos números que ele me deu aqui – toda moeda tem dois lados, e eu faço o outro lado da moeda –, o rodízio municipal tinha de ser estendido para toda a cidade de São Paulo. Os índices da CET, que estão aí beirando 200 km de congestionamento diário, referem-se basicamente ao centro expandido – que as medições da CET pegam quase que 100% do centro expandido. Quando consideramos outros organismos privados, que também fazem a medição do trânsito, que pegam outras áreas da Cidade, vai para 600 km.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Segundo a medição do MapaLink, 770 km na semana passada ou retrasada.

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 46 DE 24

FL. Nº 46

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100.465

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Vai para 600, 700 km. O Morumbi, e seus prédios de seis, sete, oito vagas na garagem, está fora do rodízio – isso na zona Sul. O Anália Franco, na zona Leste, um bairro também de alto luxo, cujos prédios tem garagens de seis, sete, oito vagas, também está fora do rodízio. Diversos condomínios da zona Norte também estão fora do rodízio. Se olharmos o mapa de congestionamento da Cidade desses organismos privados, veremos que está tudo congestionando, beirando 700 e poucos quilômetros todos os dias. Então aproveito para dar um pitaco na lei do Vereador Mario Covas: se ele puder ampliar o rodízio municipal para toda a Cidade seria bom, pois também contribuiríamos para o meio ambiente. E, também, o dia inteiro. De novo, pegando maplink, pegando CET.

Antes, se tinha um pico de manhã das 7h às 10h; das 10h até 17h era o vale, o trânsito estava bom na cidade inteira; chegava o pico da tarde, de novo, congestionamento.

Hoje, pegue o mapa da CET, o centro expandido está o dia inteiro congestionado, a velocidade média está em torno de 10 a 15km/h. Já que a lei de 1997 – e estamos no ano de 2013 – esta Casa também não discutia, porque, agora, estou pensando no meio-ambiente; quanto mais congestionamento, mais poluição. Por que não o dia inteiro das 6h às 22h? Por que não toda a cidade?

Acho que iríamos contribuir para o meio-ambiente. Partindo da finalidade da lei que é a melhoria do trânsito da Cidade, não afetaria nada no centro expandido, que continuará com o mesmo fluxo de veículos, mas, nas áreas externas do centro expandido, em que temos congestionamento real, e a Companhia de Engenharia de Tráfego é pequena, não só para medir, mas, também, operar o trânsito fora do centro expandido. Acho que teríamos uma melhoria. Vamos contribuir com fluidez, com o número de viagens na Cidade e com o meio-ambiente.

Mas, voltando à origem da lei, sou a 100% a favor da Lei Mario Covas Neto.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado.

Após as manifestações do Secretário Ricardo Teixeira, gostaria de ouvir dos

REUNIÃO: 13448 DATA: 24/04/2013 FL: 47 DE 24

Vereadores Membros da Comissão se têm algum comentário. Alguma manifestação? (Pausa)

O SR. ATILIO FRANCISCO – Sr. Presidente, eu não pude ouvir a primeira fala do Sr. Luiz, mas tive a oportunidade de ouvir um pouco o Engenheiro Horácio e o nobre Secretário.

Também sou favorável, porque nós já passamos do tempo em que a lei do rodízio deveria ser aplicada em toda Cidade, experimentalmente, para vermos o resultado que obteremos.

Se temos lutado, ao longo desses anos, buscando a melhoria do trânsito da Cidade, da qualidade do ar, temos de fazer algo, uma vez que está dentro da nossa competência, seguindo a legislação federal e acompanhando as regras como têm de ser seguidas.

Nós poderíamos, diante dos projetos apresentados pelos nossos Pares, incluso o do Mario Covas Neto, fazer um projeto abrangendo a totalidade da Cidade, para que a regra possa ser acompanhada por todos os Municípios da Cidade e, também, sobre a sinalização, porque estamos em São Paulo e não sabemos se aquele espaço é restrito ou não ao rodízio. Passou da hora de a gente investir um pouco nesse sentido e, tomando por base uma lei global, que realmente restrinja o uso do carro, da placa nº A, B, C, D, durante determinado dia, que seja em toda a Cidade. Fica mais fácil e muito mais prático para a CET fazer a administração. Podemos investir um pouco mais nos equipamentos de fiscalização, os radares, não só para multar os infratores com relação à velocidade, mas, também, para a utilização do carro que não esteja apropriado para se locomover daquele jeito.

Acho viável, sim, que o projeto seja aperfeiçoado e apresentado à discussão nesta Casa, para que a gente possa, de fato e de verdade, medir qual o resultado que isso pode oferecer nos próximos anos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) - Tem a palavra o nobre Vereador Mario Covas Neto.

O SR. MARIO COVAS NETO – A Lei de Rodízios, instituída em 1997, quando meu pai era Governador, gerou uma série de reações, na época, muito fortes da população, que não recebeu isso muito bem, num primeiro momento, a não ser a população ligada à área ambiental. De modo geral, munícipes não receberam bem isso. Há um custo político nessa decisão, e isso precisa ser medido. É preciso coragem para que isso seja feito.

A proposta dessa lei visa apenas a corrigir algo que já existe. Hoje há um rodízio saturado. Se, naquela época, uma pessoa conseguia chegar ao seu destino antes do horário do início do rodízio, hoje, muitas vezes, não consegue. A ideia dessa lei é exatamente atender à pessoa que não deu causa. A questão não é propriamente discutir o rodízio. Isso é muito mais amplo e complicado, porque há um custo de natureza política. Houve uma proposta feita, na Casa, de se acabar, de uma vez, com o rodízio. Houve outra fala, de se estender o rodízio para o dia inteiro. Essa discussão, sem dúvida nenhuma, é apaixonante. Há várias vertentes e vários pontos de vista.

Concordo com o Sr. Secretário. Da forma que hoje existe o rodízio, é inútil, sob o ponto de vista ambiental e o ponto de vista de trânsito. É necessário coragem política para se modificar isso. Acredito que hoje não há condições para isso. Não vejo isso na Prefeitura, pelo menos, a reação das Lideranças do Governo em outro sentido, nem de modificar seu ponto de vista, para se acabar ou ampliar o rodízio. Aparentemente, o melhor é deixar do jeito que está e não se ter a dificuldade de nos explicarmos ou posicionarmos de um lado ou de outro. Essa discussão tem de ser feita à parte. Estou fazendo a defesa de um projeto em que sou autor. Não vejo como discutir aqui o rodízio. Não é o objetivo desse processo. Até estou disposto a isso. Se esse projeto incentivar essa discussão, acho ótimo. Estou aqui alinhado com a posição do Sr. Secretário, mas esse não é objetivo principal desse projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Alguns dos senhores presentes gostaria de se manifestar?

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, já estou indo para o segundo mandato.

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 49 DE 24

FL. Nº 49

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100465

Quando cheguei aqui, acabaram de aprovar a Lei Cidade Limpa. O que percebi de comum nesta Casa? Que, diante de algumas leis aprovadas aqui, poderiam aparecer outras novas leis, ou tentarem acabar com aquela já aprovada ou tentando modificá-la, cumprindo parte dela.

O ex-Vereador Carlos Apolinario falava muito sobre o pedágio urbano. S.Exa. entendia que essa era é uma forma de restringir carros no centro. Isso melhora o trânsito e consequentemente o meio ambiente. Até tive um embate aqui com o Vereador Mario Covas Neto na Casa, quando S.Exa. apresentou a lei aqui. Tínhamos acabado de sair de uma discussão muito importante, num momento acirrado, sobre a inspeção veicular.

Muitos que eram contra o projeto aqui aprovado, e diziam que estávamos acabando com a inspeção veicular. Com isso, estávamos contribuindo com a poluição na Cidade. Essa é uma questão de tese. Nada pessoal contra projetos de quaisquer Vereadores. Essa lei vai um pouco nesse sentido. Ela já existe. Pode vir outra lei, que venha a cumprir parte da anterior. A pessoa que não cumprir a lei, uma vez por ano, não será multada, mas advertida.

No meu modo de ver, isso vai permitir que haja mais carros circulando na Cidade. Digo isso porque o custo de se tomar uma multa de oitenta reais ou próximo a esse valor e mais três pontos na carteira é mais barato talvez do que outra saída. Essa é a minha preocupação, no momento em que todos nós debatemos sobre trânsito na Cidade e transporte coletivo de boa qualidade. Isso pode melhorar tanto a qualidade do ar, como também o trânsito na Cidade.

Há isenções nessa lei. Por exemplo, há permissão para ambulâncias, médicos e redes de TV. Pessoas da área da TV vão ao CET, pegam autorização e não cumprem o rodízio. Essa é a discordância. Não tenho nada contra o Vereador. Aliás, somos colegas aqui; é simpático o Vereador Mario Covas Neto. A questão de discordância é democrática entre nós.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Sr. Horácio.

O SR. HORÁCIO – Sr. Presidente, só quero fazer um alerta, em função da proposta do Sr. Ricardo. Se ampliarmos o rodízio para toda a Cidade todos os dias, só vamos fazer a frota aumentar mais ainda. Pessoas estão armadas economicamente hoje, ainda mais com

REUNIÃO: 13448 DATA: 24/04/2013 FL: 50 DE 24

isenção de IPI. Hoje quem tem celular, também tem automóvel. O que precisamos não é reduzirmos a demanda, mas sim aumentarmos a oferta de transportes.

Não sou e nem quero ser Vereador, não por demérito, mas por falta de vocação política; mas, se fosse, ônibus iriam andar custe o que custar. Faixas exclusivas só nos picos é muito tímido. Se o Sr. Fernando Haddad está implantando isso, temos de aplaudi-lo de pé. Nas entrevistas para a mídia, digo que chega de o usuário de transporte coletivo sofrer.

Segundo o MapLink - vou falar a marca, porque isso é público, gratuito e está na internet - em Curitiba, há congestionamentos enormes, chegando a 270 quilômetros; só que o automóvel não contamina o corredor de ônibus. Falo publicamente que se tirarem o táxi, será uma aberração, sob o ponto de vista de engenharia de transportes. Táxi é transporte individual, mesmo sendo público; leva uma pessoa e atrapalha a operação no corredor de ônibus. Quem usa esse transporte sente isso na pele. Basta fazermos o teste por um mês. Sem o táxi, podem ser comparadas as velocidades dos GPS em ônibus. Isso será comprovado cientificamente o que estou falando.

Então, a Cidade precisa de um choque de mobilidade para o ônibus, para que pessoas sejam convidadas espontaneamente a fazer isso. É a lei de mercado. Isso acabaria com o rodízio. O ônibus vai rodar, com qualidade, frequência e conforto. Então, o município decide se vai de ônibus ou vai demorar, por três horas, dentro do seu automóvel. Em Curitiba, é assim hoje, só que ninguém invade o corredor de ônibus, somente carro de emergência, se estiver com a sirene ligada e as luzes intermitentes, como prevê o Código de Trânsito Brasileiro. Fora isso, ninguém invade o espaço. Isso é lei e é fisicamente definido. Mesmo que não seja fisicamente, há garantia na prática. Então, assusta-me a ampliação do rodízio para a toda a Cidade, porque a frota vai até onde pessoas puderem comprar. Se levarmos essa questão para qualquer bairro, vão comprar carros mais velhos, que não entrem na inspeção veicular. Assim, vão poder usar os segundo, terceiro e quarto carros; e a moto agora, que é um problema, mas as pessoas dizem que veio para resolver a mobilidade no País. Setenta e quatro por cento das indenizações do DPVAT está no site, em 2012, de 350 mil, se não me

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

REUNIÃO: 13448 DATA: 24/04/2013 FL: 51 DE 24

FL. Nº 51
Proc. nº 01-0026/2013
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100465

engano, foram para pagar para ex-motociclistas, os quais ficarão em cadeiras de rodas, inválidos, mutilados, e nós, que ainda estamos na ativa, graças a Deus, pagaremos a previdência dessa comunidade.

Para mim, só tem um jeito para São Paulo: o sonho do automóvel acabou! Perdoem-me, mas acabou. Vim para cá de metrô e ônibus. Eu uso o transporte coletivo e faço questão de brigar para que a gente tenha um transporte coletivo decente. Então, só tem um jeito: o viário tem de estar à disposição para que o ônibus flua na Cidade. O automóvel já tomou todo o espaço que demos. Se duplicarmos a Marginal Tietê, vamos ter 20 faixas de cada lado congestionadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Ouviremos o Dr. Luiz Flora, mas, antes, quero informar que teremos outra audiência pública que será marcada, se solicitada pelo requerente hoje, na Comissão Ordinária, e teremos outra ainda com mais tempo para a discussão porque o assunto é muito importante.

Hoje com todos os elementos que os senhores trouxeram foram muito valiosos e importantes.

Quero dizer que a coisa é muito dinâmica: as leis, quando são elaboradas e aprovadas, são discutidas, claro! Mas, depois, temos de ir moldando-as com o passar do tempo. É claro que precisam de modificações. E só podem ser modificadas através de projetos de lei e lei.

Não podemos deixar de fazer esses projetos de lei. Eles são muito importantes porque são uma adequação à realidade, e a diversidade é muito grande. São muito importantes esses projetos referentes a leis que afligem o dia a dia e a vida dos cidadãos.

O SR. LUIZ FLORA – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Gostaria de ser breve nesse complemento da nossa fala.

Quero cumprimentar o Engenheiro Horácio Figueira pela brilhante exposição, principalmente, no que tange à questão de números e às pesquisas pertinentes.

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 52 DE 24

FL. Nº 52

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100/465

Com todo o respeito ao Exmo. Sr. Secretário do Verde e Meio-Ambiente, Ricardo Teixeira, que defende a ampliação do rodízio municipal na Cidade inteira e, talvez, em algumas outras cidades circunvizinhas, o nosso entendimento é no sentido de que de nada adianta se trabalhar dissassociado a questão de trânsito, transporte público e mobilidade urbana.

É nesse sentido que brigamos – no bom sentido – tanto na mídia quanto no judiciário, como nas questões públicas – e aqui quero parabenizar a Câmara Municipal de São Paulo e o Executivo por estar trazendo à tona essa importante matéria que aflige não só economicamente o País inteiro, mas que prejudica a cidadania.

Então, Ilustres Vereadores e Sr. Secretário, o que defendemos aqui é uma integração maior entre as questões de problemas de trânsito, de transporte público e transporte coletivo – aqui quero parabenizar o Engenheiro Horácio e complementar que não só os corredores de ônibus têm que ter uma adequação e uma fluidez maior, mas as integrações com a rede de metrô, que têm sido, felizmente, ampliadas, tardiamente, porque temos cidades como Nova Iorque, Cidade do México, Londres, nas quais o cidadão pode deixar o seu veículo em casa, porque tem um transporte público de qualidade.

Quando falamos que o cidadão não deve pegar o seu carro, muitas vezes os assustamos. Quando não é o caso, como o Engenheiro citou, do cidadão que tem o poder aquisitivo para ter o segundo carro ou a segunda motocicleta ou ter a felicidade de trabalhar num local para o qual ele possa se locomover a pé – gostei muito e queria ter falado isso, mas não pude: antes de tudo, somos pedestres. Passamos a ser ciclistas na infância e na adolescência, e terminamos condutores de veículos. Mas, no final, nas grandes cidades, acabamos nos tornando reféns do trânsito. O cidadão que sai hoje com o carro, seja ou não no horário do rodízio, é refém do trânsito de São Paulo. Nas grandes Capitais também ocorre isso. Ele é refém porque perde seus compromissos, pode ser penalizado com uma multa, vai trazer um prejuízo a si próprio com a emissão de poluentes – com o tráfego mais intenso – e torna as outras pessoas reféns também.

Parabenizamos essa iniciativa e pleiteamos, tanto do Legislativo - por meio do

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 53 DE 24

FL. Nº 53

Proc. nº 01-0026/2013

Elaine Gonçalves Gavioli

RF 100.465

competente Vereador Mario Covas Neto – como do reconhecimento da importância desse tema pelo Poder Executivo – do Prefeito Fernando Haddad, que se faça uma conjunção da discussão dos temas de problemas de trânsito, mobilidade urbana e ampliação do transporte público para que o cidadão não seja refém do automóvel, da poluição, nem do trânsito.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Secretário Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Não sou contra o transporte coletivo, muito pelo contrário. Acho que a saída para as grandes cidades é o transporte coletivo de massa e o metrô está aí provando isso.

Quero deixar uma reflexão para a Casa. Vinte e cinco por cento da riqueza deste País gira em torno da indústria automobilística.

Só isso. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Vereador Mario Covas Neto.

O SR. MARIO COVAS NETO – Antes do encerramento desta audiência pública, quero aproveitar esta oportunidade para informar aos presentes que, tão logo a gente retome a reunião ordinária da nossa Comissão, vou propor que se faça a próxima audiência na terça-feira da próxima semana, às 13h.

Quero convidar aqueles que participaram e os que queiram participar, porque o assunto ainda vai render um pouco mais.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Vereador Atilio Francisco.

O SR. ATÍLIO FRANCISCO - Só para endossar um pouco mais a questão que o Secretário Ricardo Teixeira trouxe com relação à economia.

Poderíamos trabalhar e pensar na limitação de uso dos automóveis, determinarmos

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

REUNIÃO: 13448

DATA: 24/04/2013

FL: 54 DE 24

FL. Nº 54
Proc. nº 01-0026/2013
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100.465

um tempo. Não vamos interferir muito nessa condição de rendimento das empresas ou de investimento das empresas automobilísticas.

No nosso País não temos limite de uso dos automóveis e existem alguns antiquíssimos perambulando pela Cidade, sem autorização, sem licença e contribuindo para um índice de poluição muito grave para a Cidade. Então, também, poderíamos trabalhar na questão da limitação, isto é, 10 ou 15 anos de uso, no máximo, de um veículo. Sempre controlando a qualidade do veículo para que pudéssemos ter esse equilíbrio e que não oferecesse tanto risco à economia na área automobilística.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Secretário Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA - Só para colaborar. Na cidade de São Paulo, são 7,300 milhões de veículos – como disse o Vereador Mario Covas. Desse número, quase 2,5 milhões não estão licenciados há anos, há anos. Então, temos a indústria montadora de automóveis e temos de ter a desmontadora. Esse material tem de ser reciclado. É só andar em qualquer rua da Cidade para ver que está cheio de carro abandonado. Precisa haver a reciclagem desses veículos, as desmontadoras de automóvel e um uso máximo, não só na questão da segurança – como disse o Engenheiro Horácio –, porque muitos desses veículos, que não são licenciados e não passam por nenhum tipo de fiscalização, não têm condições nenhuma de circular. E estão circulando pelas nossas cidades.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Vereador Atilio Francisco.

O SR. ATILIO FRANCISCO - Concluindo o que V.Exa. disse, tenho conhecimento de que existe um grupo de empresários trabalhando nesse sentido para esvaziamento dos pátios onde estão confinados os automóveis que foram apreendidos e tudo o mais. Para que esses pátios sejam esvaziados com reprocessamento e se faça a reciclagem desses automóveis, precisaríamos, no mínimo, de 20 anos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado.

Agradeço também aos nobres Vereadores, ao Sr. Secretário do Verde e do Meio Ambiente Ricardo Teixeira; ao engenheiro Dr. Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa, Engenharia e Marketing; ao Dr. Luis Flora, Vice-Presidente da Anatron e a todos os convidados que nos honraram com suas presenças.

Informo que teremos a próxima audiência pública, lembrando que temos de aprovar requerimento do nobre Vereador Mario Covas para por em discussão e aprovação já na próxima reunião, daqui a alguns minutos.

Novamente agradeço a presença de todos.

Está encerrada a presente audiência pública.

RECEBUE
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO
24/04/2013
100465

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Assinado em 13/05/13 nesta data documento rubricado

sigla nº 56-67 e folha de Informação nº

em 13/05/13

Nome _____

RF _____ SGP-12

Elaine Gonçalves Cavioni
Secretária de Comissão
RF - 100465



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

FL. Nº 56
Proc. nº 01-0026/2013
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100.465

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

PRESIDENTE: GILSON BARRETO
TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 30 DE ABRIL DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Boa tarde. Declaro abertos os trabalhos da audiência pública da Comissão de Administração Pública que se realiza hoje, dia 30 de abril de 2013.

Informo que esta audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

A finalidade desta audiência é a discussão do PL 26/2013, de autoria dos Srs. Vereadores Mario Covas Neto, Ricardo Young, Eduardo Tuma, Claudinho de Souza, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra, Aurélio Nomura, Coronel Telhada, Floriano Pesaro e Andrea Matarazzo. O projeto dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "rodízio", alterando o art 3º da lei 12.490/97, tendo sido publicado convite para esta audiência pública no *Diário Oficial da Cidade*, nos dias 25, 26, 27 e 30 de abril; nos jornais *Diário de S.Paulo*, no dia 26 de abril e na *Folha de S.Paulo*, no dia 29 de abril.

Foram convidados para esta audiência pública o Secretário Municipal dos Transportes, Sr. Jilmar Tatto; o nobre ex-Vereador e atual Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Sr. Ricardo Teixeira; o Engenheiro Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing e o Dr. Luiz Flora, Vice-Presidente da Anatron.

Há um requerimento sobre a mesa, desta Presidência e de todos os Srs. Vereadores, convidando o Sr. Jurandir Fernandes, Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, para uma exposição sobre o transporte de massa, metrô e monotrilho, na cidade de São Paulo, em data a ser marcada posteriormente.

A votos o requerimento. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

Esta Comissão também irá requerer, hoje em Plenário, a realização de uma audiência pública sobre o PL 237/2013, do Executivo, que trata da reformulação Administrativa

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

FL. Nº 58

fls. 176

REUNIÃO: 13476 DATA: 30/04/2013 FL: 58 DE 12

Proc. nº 01-0026/2013
ELAINE GONCALVES GAVIOLI
RF 100.465

na cidade de São Paulo.

Dando continuidade à audiência pública do PL 26/2013, passo a palavra ao nobre Vereador Mario Covas Neto para suas considerações.

O SR. MARIO COVAS NETO – Boa tarde a todos, aos amigos que compõem a Mesa e às demais pessoas do Plenário.

Na reunião anterior, o assunto acabou enveredando por outro tema que não o objeto desse projeto, ou seja, da viabilidade ou não da continuidade do fim do rodízio Municipal. Esse projeto, como explanado inicialmente, objetiva apenas e tão somente que a pessoa que não cometeu infração nos últimos 12 meses, não seja obrigada a pagar um valor e sim receber uma notificação por essa infração.

Vou rapidamente abrir a palavra aos demais interessados para que possamos dar continuidade à audiência.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Passo a palavra ao Secretário Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Boa tarde, Presidente e Vereador Gilson Barreto, Vereador Mario Covas e demais membros da Mesa que fazem parte desta audiência pública.

É uma honra estarmos aqui, enquanto Secretário do Verde e do Meio Ambiente, e a postos para fazer um grande debate nessa 2ª audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Muito obrigado. Com a palavra o Dr. Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Agradeço, mais uma vez, o convite. Vou procurar colaborar com a proposta do Vereador, no sentido de ampliar nosso raciocínio em função da questão do automóvel e até onde chegamos.

Se não revertermos esse quadro a favor do transporte coletivo, qualquer medida paliativa só prorrogará o problema por mais dois ou quatro anos, depois, ele surgirá revigorado e pior num momento em que a sociedade já se acostumou a usar o automóvel e será duro

voltar atrás.

Costumo brincar perguntando se o automóvel é um meio bom ou ruim? Não é bom nem ruim. Em 1957, quando o Ricardo Teixeira nem era nascido ainda e eu sim, a cidade de São Paulo tinha 117 mil veículos. Hoje, temos em torno de sete milhões – esses números divergem um pouco em função da frota que não é baixada no Detran -, mas que sejam qualquer seis milhões, já é uma confusão grandiosa.

Então, há 60 anos, praticamente, a frota não incomodava muito a Cidade, porque estava dispersa e se acomodava. O viário, para ela, era gigantesco. Hoje, se tentarmos colocar toda a frota de veículos – já fiz essa conta como engenheiro – no viário da cidade de São Paulo, não conseguiremos, nem parados. Onde eles estão? Em garagens, subsolos, então, a frota não cabe mais no espaço viário.

O máximo que consegue circular na cidade de São Paulo hoje está em torno de um milhão de veículos, não passa muito disso. O resto está estacionado, na casa, num outro ponto, ou porque já chegou ao seu destino. Agora, circulando, efetivamente, na prática, é só em torno de um milhão, mesmo.

Só queria colocar isso como abertura. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) - Quero saber se alguns amigos presentes têm interesse em se manifestar. Por gentileza, passem o nome para Verinha.

Tem a palavra o Dr. Luís Flora, Vice-Presidente da ANATRA.

O SR. LUIS FLORA - Boa tarde a todos. Em primeiro lugar, cumprimento o Presidente da Comissão, Vereador Gilson Barreto; o Secretário Ricardo Teixeira, da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente e o Vereador Mário Covas Neto.

Agradeço a oportunidade de trazer a voz da sociedade para esta Casa de debates municipais tão importante, que dá a oportunidade, através de seus representantes eleitos, democraticamente pelo voto popular, de externar aquilo que tange à cidadania, ao direito de ir e vir, ao direito de propriedade, à poluição e ao bem-estar.

Gostaria de ser redundante numa questão que estendemos na primeira audiência pública, que era a questão da conveniência ou não do rodízio. Isso já foi amplamente debatido. A validade do projeto do Vereador Mário Covas Neto, com o qual concordamos, já expus a sua parte jurídica, que entendemos é perfeitamente cabível.

Mas numa parte do debate, quando estávamos começando a colocar, o engenheiro Horácio e demais componentes da mesa concordaram conosco, é a questão da sinalização da cidade de São Paulo.

No nosso ponto de vista é muito importante o cidadão ser respeitado pelo poder público naquele momento em que ele tem não só a sinalização proibitiva, mas a informativa. A cidade de São Paulo é uma cidade nação, praticamente, com uma população que alguns países não têm.

Temos a questão de respeito às leis, que o poder público municipal, não nesta gestão, mas de muito tempo já não cumpre, que é instalar a sinalização adequada, onde ele tem a restrição, onde não. Uma sinalização adequada, moderna.

Há a questão informativa, para orientar o cidadão. Entendemos que a orientação ao cidadão ajuda na fluidez do tráfego e evita a poluição. Porque o cidadão perdido roda mais. É uma questão fática essa. O cidadão mesmo que seja habitante nesta cidade nação que é São Paulo precisa de orientação. A engenharia de tráfego tem de funcionar melhor. Faço uma crítica construtiva, não é crítica pejorativa à Companhia de Engenharia de Tráfego.

Darei exemplo de um dos bairros onde costumo frequentar que é Moema, na questão da engenharia de tráfego. A gente sempre tem aquela lógica - eu não sou engenheiro, mas consigo perceber certa lógica na engenharia -, de que uma rua às vezes desce e outra sobe. Alguns bairros como Moema e nos Jardins, se você errar uma rua, vai ter de andar cinco ou seis ruas para cima para voltar.

Isso, no meu entendimento de leigo de engenharia, às vezes denota uma falta de planejamento da própria Companhia, que vai atrapalhar na fluidez do tráfego. Isso vai acarretar

em aumento de consumo de combustível, de poluentes e consequentemente na questão do trânsito.

Permitam-me comentar uma notícia que foi dada pela Agência Estado, nesta semana, informando que a Prefeitura, através do Prefeito Haddad, tem a intenção de transformar todos os radares da Cidade - depois da primeira audiência pública que se realizou há seis dias, no dia 24, nesta Casa. Segundo informações da Agência, hoje são 587 radares ativos, ou os lápis - o Secretário Ricardo Teixeira poderá confirmar - e que vão autuar na questão das multas de rodízio.

Reforço a palavra do Engenheiro Horácio, que falou na primeira audiência pública, que é um desperdício de energia, de dinheiro, de material humano da CET, porque a licitação anterior já previa mais de 140 milhões para transformar esses radares.

Na ação civil pública que a Associação Nacional de Trânsito moveu solicitando ao Poder Judiciário que obrigasse a Prefeitura a sinalizar o rodízio, a Prefeitura defendeu-se dizendo que sinalizar a Cidade custaria 50 milhões de reais. cremos que é exagero as contas da defesa da Prefeitura. Imagine gastar mais de 140 milhões para transformar esses radares naquele instrumento de autuação.

Reforço a nossa posição intransigente, nós não passamos a mão na cabeça de infrator, o cidadão tem de cumprir a lei, mas o Poder Público também. Esse dinheiro, no nosso entendimento, seria muito melhor aplicado se - como o engenheiro Horácio colocou na sessão passada - fosse canalizado para orientação, educação e sinalização de trânsito. Não apenas para poder fazer com que esses radares autuem as pessoas que erroneamente estão infringindo a lei do rodízio, enquanto esse rodízio for vigente.

Em nossa opinião, também esse rodízio já não tem mais eficácia. Mas enquanto houver, quem o infringir, terá de ser punido. Mas é um dispêndio muito grande, de centenas de milhares de milhões de reais, para uma atividade que poderia ser mais bem aproveitada.

Por exemplo, nos semáforos inteligentes, pois há uma deficiência enorme na

Cidade, o que ajudaria na fluidez do tráfego e que esses radares pudessem ser sim autuadores, para evitar realmente que dos 119 quilômetros, se não me engano, de corredores de ônibus que existem em São Paulo e que devam ser ampliados, isso é muito saudável, que possam inibir o uso inadequado dos corredores por veículos que não têm essa finalidade. Isso sim é dinheiro bem empregado.

Nesta questão da gestão pública nós cumprimos os verdadeiros representantes do povo, os verdadeiros administradores, com esta visão que possa fazer o cumprimento da lei e o benefício da sociedade.

Não tornar a sociedade refém duas vezes. Porque ela fica refém pois pode ser autuada de uma lei que, no nosso entendimento, já não tem mais eficácia prática - isso já foi demonstrado numericamente tanto pelo Vereador Mário Covas Neto, como corroborado pelo Engenheiro Horácio -, do ponto de vista numérico já não soluciona mais a fluidez de tráfego.

Permita-me Vereador, colocar mais em pauta, se isso for permitido pelo Presidente da Comissão, a necessidade da integração do transporte público, fazendo com que as pessoas optem em deixar seus veículos em suas residências, ou em pontos estratégicos para não congestionar. Mas, para não monopolizar demais, porque isso é muito chato e enfadonho, queria passar a palavra para outras pessoas debaterem conosco a necessidade da integração e da melhoria da qualidade do transporte público na cidade de São Paulo. O paulistano, o paulista, o brasileiro e o estrangeiro que residem e contribuem para a pujança desta cidade merecem isso.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – A respeito desse assunto, a Prefeitura encontra-se numa situação cômoda, pois faz integração com todas as estações do metrô. O congestionamento é total. O metrô não conseguirá absorver toda a demanda se não houver corredores na cidade de São Paulo. Esse é o grande problema atual.

Ontem, eu e os Srs. Vereadores Mario Covas Neto e Floriano Pesaro, Líder do PSDB, juntamente com o Sr. Jurandir Fernandes, Secretário de Estado dos Transportes

Metropolitanos, visitamos a futura estação Oratório, na Av. Sapopemba, e fomos até Santo Amaro. Daqui a dois ou três anos aproximadamente, haverá um avanço muito grande das interligações das estações. Com o desenvolvimento dos corredores haverá uma melhora muito grande no transporte da Cidade. É claro que devemos, também, intensificar as linhas de metrô.

Por isso, aprovamos a vinda do Sr. Jurandir Fernandes e ficamos empolgados com o desenvolvimento das obras e com as empresas que estão participando dessa empreitada. É uma saída muito importante que resultará em muitas melhorias, com investimento mais integrado. Só de terminais de ônibus que, no caso, caberia à Prefeitura, o Estado fará aproximadamente quatro, em locais que receberão muitas pessoas. Serão terminais de primeiro mundo.

Não poderíamos nos furtar de levar essas informações ao conhecimento dos munícipes e o Secretário Jurandir Fernandes possui os elementos técnicos e os dados reais dessa situação.

Tem a palavra o nobre Vereador Mario Covas Neto.

O SR. MARIO COVAS NETO – Permita-me só complementar, Sr. Presidente, pois a visita foi muito interessante. Andamos pelas ruas e vemos os tapumes das obras, mas não temos a noção real do que está sendo feito.

Para termos uma ideia, hoje há algo como 70 ou 70 e poucos quilômetros de linhas de metrô funcionando. Estão sendo construídos e serão entregues nos próximos três anos mais 40km, ou seja, ultrapassaremos os 100km. O melhor dessa notícia é que serão linhas que se interligarão. Então, o sujeito, pela primeira vez, entrará numa estação e escolherá o itinerário que quer fazer para chegar a seu destino. Com certeza, algumas linhas hoje supercongestionadas poderão desafogar um pouco, porque dividirão com as demais. Está sendo feito o integrado com o monotrilho, que será entregue ainda uma parte até o final deste ano e é muito interessante.

Gostaria de convidar os presentes, caso queiram, para participarem assim que a

audiência pública estiver marcada. Vale a pena conferir o que será feito nos próximos anos e tirar algumas dúvidas que poderão surgir.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Sr. Horácio Augusto Figueira.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Gostaria de tocar em duas questões importantes.

A primeira é a questão da segurança. Insisto em dizer que, se os radares novos que a Prefeitura vai colocar têm uma função a mais, a de fiscalizar o rodízio - a tecnologia está lá, trabalha 24 horas com chuva ou sol – devem ser instalados em situações de risco, ou seja, para coibir velocidade, semáforo vermelho e parada sobre a faixa de pedestres.

Ontem, tive um compromisso pessoal e desci do Metrô Faria Lima. Quando a estação Faria Lima foi inaugurada, para chegar até lá, eu tinha de pegar um ônibus para ir sentido da Avenida Diógenes Ribeiro de Lima, perto do Alto da Lapa. Estranhei que o ponto de ônibus estivesse longe da estação, mas pensei que fosse por causa das obras, que assim que terminassem, o ponto de ônibus mudaria para perto. Ledo engano. Fiz uma reclamação formal na SPTrans e a resposta foi que o Largo da Batata estava em processo de reurbanização.

Então, agora faço uma cobrança pública para os Srs. Vereadores que aqui estão, para a Câmara Municipal e para a Prefeitura de São Paulo.

Estive com amigos do alto escalão da Companhia do Metropolitano de São Paulo, mas não vou citar nomes. Perguntei-lhes quem havia tirado o ponto de ônibus da porta das estações de metrô. "Foram vocês ou a SPTrans?" Disseram que era a SPTrans. Estou cobrando publicamente, pois o que está sendo feito é um crime para o cliente, para o usuário do metrô. Você desce do metrô Faria Lima e tem de andar 200 metros. Colocaram um abrigo totalmente inadequado, que cabe meia dúzia de pessoas sentadas. As 80 pessoas em volta pareciam formiga. Pode ser bonitinho, de cristal blindado, mas não resolve o problema, sob o ponto de vista de mobilidade, conforto e atendimento ao cliente.

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

FL. Nº 65

Proc. nº 01-0026/2013
ELAINE DONALVES GAVIOLI
RF 100.468

REUNIÃO: 13476 DATA: 30/04/2013 FL: 65 DE 12

Estive em Indaiatuba e vi algo muito interessante numa praça tipo estação terminal. com uma parada gigantesca. As pessoas ficam sentadas em duas ou três filas de bancos num abrigo enorme. Passam várias linhas de passagem e as pessoas ficam abrigadas do sol e da chuva.

A área da Faria Lima, o canteiro, até chegar à outra rua deve ter uns 70 metros. Cabe qualquer abrigo ali, até um terminal. A Prefeitura, de forma ridícula, colocou o ponto de ônibus longe da estação, como se tivesse uma sinergia negativa com o metrô. Na volta, é pior ainda, para cerca de 350 metros da estação. Você atravessa uma área complicada sob o ponto de vista da segurança para poder chegar à porta da estação. Só vejo uma razão técnica para isso. Estão olhando somente para o automóvel. A CET não quer colocar o ponto de ônibus em frente à estação para não atrapalhar o fluxo de automóveis. Isso, para mim, é um crime. Você deveria sair da estação de metrô e o ponto de ônibus deveria estar logo ali na porta.

Então, quando foi mencionada a questão dos corredores, é obvio, não há outro caminho. Agora, as faixas que estão sendo implantadas em São Paulo – vou tocar novamente nesse assunto – só no período de pico é uma medida muito tímida. Isso é uma esmola para o usuário. A quinta hora mais carregada do dia na cidade de São Paulo, segundo pesquisa, é o horário de meio-dia a uma. Há congestionamento, inclusive, fora dos horários de pico, como o Sr. Ricardo Teixeira falou na reunião passada.

Não dá mais, é preciso priorizar o viário para valer. O monotrilho chegará, a outra linha de metrô também, mas isso é para daqui a três, quatro, sete, dez, doze anos. Precisamos fazer a reversão agora, porque senão não haverá mais espaço disponível.

Voltando à questão da segurança, na volta apertei a botoeira, porque para mim é um placebo, é regulado só para os veículos. Você fica esperando, esperando, esperando. Todo mundo atravessou no vermelho e eu fiquei esperando. Fui o único que esperou. O tempo é absurdamente grande de espera e a travessia é muito rápida. Deu o vermelho total no cruzamento da Avenida Faria Lima com uma rua que não me recordo o nome. Fiquei

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

FL. Nº 66

fls. 184

REUNIÃO: 13476 DATA: 30/04/2013 FL: 66 DE 12

Proc. nº 01.0026/2013
ELAINE GONÇALVES GAVIOLI
RF 100.465

abismado, saiu um automóvel de uma distância maior do que o fundo do plenário. Estava há mais de 40 metros, na outra transversal e, quando viu que fechou o farol para todos, não teve dúvida. Eram 18h30, 18h45 e ele passou no farol vermelho, cruzando tudo, sem se preocupar se era hora exclusiva de travessia de pedestres. Aí eu pergunto: “Onde está a fiscalização?” Não existe.

O meu voto a favor para esse projeto do Vereador Mario Covas Neto só cabe se houver um esforço de fiscalização, seja humano ou eletrônico, que trabalhe a favor da vida e não mais a favor de uma fluidez ilusória, que acabamos vendendo para a sociedade. Eu me sinto agredido, como cidadão, quando vou para a rua e vejo a pessoa, a qualquer horário, durante o dia, no semáforo vermelho, olhar para a sua cara como quem diz: você pensa que é um cidadão de primeiro mundo? Isso é uma agressão e não temos para quem reclamar. Eu me sinto agredido.

Agora, parece que tem repelente. Posso citar dez estações de metrô, de cabeça, cujos pontos de ônibus ficam a mais de 200 metros da porta do metrô. Tem apenas ponto de táxi. Volto a dizer que atende cem, 150, 200 clientes por dia. Ponto de ônibus atende mil, dois mil, três mil, quatro mil clientes por dia. Basta ir lá e contar, como já fiz.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Tem a palavra o Secretário Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA - Só quero fazer algumas considerações finais, Sr. Presidente. O tema já deu uma rodada na mesa e como disse o Vereador Mario Covas Neto logo no começo, não discutimos sobre o projeto, até porque as matérias trânsito, transporte, logística e mobilidade, que hoje atingem mundo afora e a cidade de São Paulo, a mais congestionada da América, é claro que esse tema disporá de horas de discussão.

Quanto ao projeto em si, reitero o que disse na semana passada, de que a lei federal já permite e cabe ao Executivo Municipal essa decisão.

O Legislativo e o Vereador Mario Covas Neto estão de parabéns por trazerem a discussão do rodízio municipal a esta Casa e caminharem adiante, caso o projeto seja aprovado. Acredito que não teremos nenhum prejuízo para a lei do rodízio municipal.

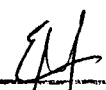
Essas são minhas considerações finais, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Gilson Barreto) – Como o assunto já está consolidado e as manifestações e pronunciamentos são unânimes a respeito do projeto, agradeço a presença dos nossos convidados e amigos.

Agradeço as presenças dos Srs: Horácio Augusto Figueira, da Hora H Pesquisa Engenharia & Marketing; Luís Flora, Vice-Presidente da Anatron; Ricardo Teixeira, nobre ex-Vereador e atual Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e de todos os presentes.

Nada mais havendo a tratar declaro encerrada esta audiência pública.

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº(s)
68 a 7 e folha de Informação
sob nº 69. 15.05 / 2013


Eduardo Akemino
Técnico Administrativo
RF 11.325 - SGP.21

Passemos ao item seguinte.

- "PL 26/2013, do Vereador MÁRIO COVAS NETO (PSDB), AURÉLIO NOMURA (PSDB), CLAUDINHO DE SOUZA (PSDB), CORONEL TELHADA (PSDB), EDUARDO TUMA (PSDB), GILSON BARRETO (PSDB), PATRÍCIA BEZERRA (PSDB) E RICARDO YOUNG (PPS). Dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "Rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97. FASE DA DISCUSSÃO: 2ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) - Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 26/13. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

O SR. ALFREDINHO (PT) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registre o voto contrário da Bancada do PT.

A SRA. SANDRA TADEU (DEM) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registre o voto contrário da Vereadora Sandra Tadeu.

O SR. LAÉRCIO BENKO (PT) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registre o voto contrário do Vereador Laércio Benko.

O SR. TONINHO VESPOLI (PSOL) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registre o voto contrário do Vereador Toninho Vespoli.

O SR. ORLANDO SILVA (PC do B) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, registre o voto contrário do Vereador Orlando Silva.

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) – Registrem-se os votos contrários da Bancada do PT, da Vereadora Sandra Tadeu, do Vereador Laércio Benko, do Vereador Toninho Vespoli e do Vereador Orlando Silva. Está aprovado. Vai à sanção.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 69

do processo nº 01-026 de 2013....., 15/05/2013 (a)

Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
11.325

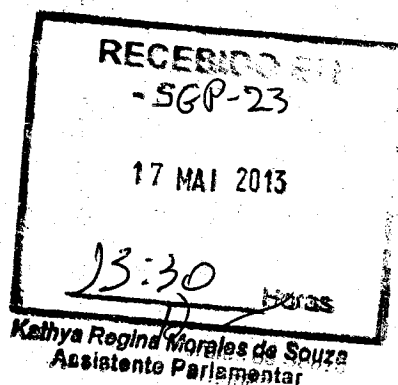
À SGP - 23

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente Projeto de Lei para elaboração dos documentos pertinentes, tendo em vista sua aprovação na 25ª Sessão Extraordinária em 14 de maio de 2013.

15/05/2013

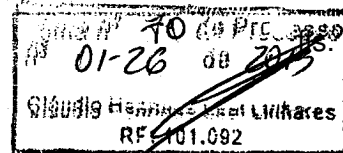
Solange Rainone dos Santos
Solange Rainone dos Santos
Secretaria de Apoio Legislativo
SGP-2



Segue(m) juntado(s), nesta data, documentos
rubricados sob n° 70 a 72 e folha de
informação sob n° 73 10/06/13.....
Cláudio Henrique Leal Linhares
RF 101.092

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA



90

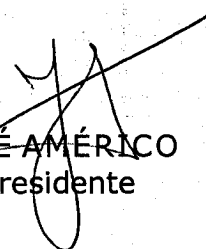
São Paulo, 15 de maio de 2013.

Ofício SGP-23 nº 01084/2013

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em sessão de 14 de maio do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 26/13, de autoria dos Vereadores Mário Covas Neto, Aurélio Nomura, Coronel Telhada, Claudinho de Souza, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra e Ricardo Young, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do "rodízio", alterando o art. 3º da Lei nº 12.490/97.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.


JOSE AMÉRICO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Prefeito do Município de São Paulo.

JCSS/okm



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 97 do Processo
nº 01-26 de 2013
Claudio Henrique Leal Linhares
101.092

LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 14 DE MAIO DE 2013

Cópia extraída de fls. 01 do processo
(PROJETO DE LEI Nº 26/13)

(VEREADORES MÁRIO COVAS NETO - PSDB, AURÉLIO NOMURA - PSDB,
CORONEL TELHADA - PSDB, CLAUDINHO DE SOUZA - PSDB, EDUARDO TUMA -
PSDB, FLORIANO PESARO - PSDB, GILSON BARRETO - PSDB, PATRÍCIA
BEZERRA - PSDB E RICARDO YOUNG - PPS)

Dispõe sobre a aplicação de penalidade
de advertência por escrito, nos casos
de não reincidência nos últimos 12
meses da infração de inobservância do
"rodízio", alterando o art. 3º da Lei nº
12.490/97.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 14 de maio de 2013,
decretou a seguinte lei:

Art. 1º Altera-se o art. 3º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de
1997, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Lei nº 12.490/97

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

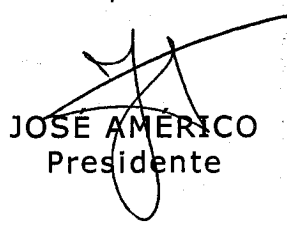
Parágrafo único. Será imposta a penalidade de advertência por
escrito, não sendo o infrator reincidente nos últimos 12 meses na
infração prevista no 'caput' deste artigo." (NR)

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

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

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

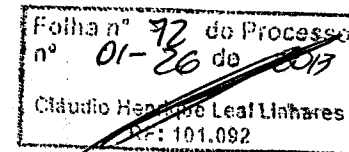
Câmara Municipal de São Paulo, 15 de maio de 2013.


JOSE AMÉRICO
Presidente

JCSS/okm



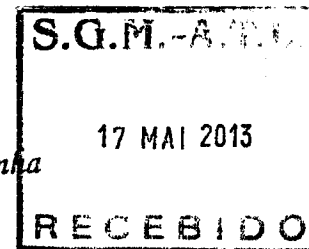
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



São Paulo, 17 de maio de 2013.

Recebi ofício SGP-23 nº 1084, de 15/05/13, encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 26/13, de autoria dos Vereadores Mário Covas Neto, Aurélio Nomura, Coronel Telhada, Claudinho de Souza, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra e Ricardo Young.

Eliezer Carvalho Pinha
RF: 558.463.9.00
SGM/ATL





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 13

do processo nº 01-76 de 20 13, 10, 06, 13 (a) 13

Claudio Henrique Leal Linhares
Assistente Parlamentar

À SGP-22 – Sr. Supervisor,

Para as devidas providências, tendo em vista o **VETO TOTAL**.

SGP-23, 10/06/2013

Jose Cristino Souza Santos
JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Segue(m) (m) (e), nesta data,
documentos (m) sob nº
— 74 — de informação
sob nº 77, 11.6.1.23...
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Prefeitura do Município de São Paulo fls. 195

São Paulo, 6

de	junho	de 2013.
Folha n°	24	do proc
N°	01-26	de 13

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n° 113/13

Ref.: OF-SGP-23 n° 01084/2013

15 - DOCREC
15 - 00297/2013

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei n° 26/13, de autoria dos Vereadores Mário Covas Neto, Aurélio Nomura, Coronel Telhada, Claudinho de Souza, Eduardo Tuma, Floriano Pesaro, Gilson Barreto, Patrícia Bezerra e Ricargo Young, aprovado na sessão de 14 de maio do corrente ano, que altera o artigo 3° da Lei n° 12.490, de 3 de outubro de 1997, para determinar a imposição da penalidade de advertência por escrito ao infrator do denominado "rodízio municipal", caso não tenha ele cometido a mesma infração nos últimos 12 (doze) meses.

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

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

Como se sabe, no exercício da competência privativa estabelecida no artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, a União editou a Lei

DISP - SGP-22 - 07/06/2013 - 12:20 - 004721 - 1/1

Matéria PL 26/2013. Não assinado digitalmente.

✓



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

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

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

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

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

Assim sendo, como a fiscalização do trânsito e a própria aplicação das penalidades correspondentes estão a cargo de órgão da Secretaria Municipal de Transportes, a saber, o Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV, resta claro que a propositura interfere em suas atribuições, malferindo novamente a mencionada norma federal.

Nessas condições, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, vejo-me na contingência de vetar, na íntegra,

2



autuado em 30/08/2015 00:00:00.

Folha nº 76 do proc. 197
Nº 01-26 de 13

o texto aprovado, devolvendo o assunto à apreciação dessa Colegiada Câmara que, com seu elevado critério, se dignará a reexaminá-lo.

Adalino Clione Ass. Parlamentar
RF. 100.406

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.


FERNANDO HADDAD
Prefeito

Ao
Excelentíssimo Senhor
JOSÉ AMÉRICO DIAS
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/MNS/lcgs
VT 26-13



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 77

do processo nº01 – 26..... de 20.....13....., 11/06/13 (a) ca

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

11 JUN 2013

ÀS COMISSÕES DE:
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO

PRESIDENTE

CLAUDINHO DE SOUZA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

11/06/13

Carlos Roberto da Silva
Supervisor Substituto de SGP.22

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E APOIO ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO

DI: 11/06/13 H: 16:45 LS: 13
PO: 236

SALA: 12/06/13 LS: 17 ASS:

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 17/06/13 às 14:00
Andre Marcon RF 11.264

Às Nobres Vereadoras Nobres Vereadores

Conde Lopes
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa
Em 16/06/2013

Presidente

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 18/06/13 AS 14:45
POR Al
SAÍDA: 19/06/13 AS: 15 h ASS: [assinatura]

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 20/06/13 AS 17 h
POR Isa
SAÍDA: AS: h ASS:

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 26/06/2013 AS 17:51 h
POR Mª Yosef
SAÍDA: 02/07/13 AS: 17 h 20 ASS: Alina

Segue 1 juntado 3 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha
nº 78 x 80

Em 17/08/13

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 178 fls. 200
do
Processo nº 01-26/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

pl0026-13

PARECER Nº 16 - PAR
16- 01397/2013
LEGISLAÇÃO

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
VETO APOSTO AO PROJETO DE LEI Nº 0026/13.

Trata-se de veto total aposto ao projeto de lei nº 0026/13, de autoria do nobre Vereador Mário Covas Neto, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos doze meses da infração de inobservância do "rodízio", alterando o art. 3º da Lei 12.490/97.

Aprovado pelos membros da Câmara Municipal de São Paulo em 2ª discussão e votação em 14 de maio de 2013, foi o projeto encaminhado à sanção, tendo recebido veto total do Executivo.

Em suas razões de veto, o Executivo alega, em síntese, que a presente propositura disciplina questão relativa a trânsito e transporte de forma diversa daquela existente na legislação federal, excedendo os limites da competência do Município, bem como que interfere nas atribuições da Secretaria Municipal de Transportes.

Assiste razão ao Executivo, devendo o veto ser mantido.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do trânsito, que é "*o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação*" (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, pág. 318).

Embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo, que são atividades de interesse local (art. 30, I e V).

No entanto, a organização do trânsito é atividade afeta ao Chefe do Poder Executivo.

Com efeito, embora a matéria constante da presente proposta seja de competência municipal, não tem ela condições de prosseguir porque, tratando-se de organização administrativa e administração de bens municipais, somente poderá ser disciplinada por lei de iniciativa do Chefe do Executivo, nos termos dos artigos 37, § 2º, IV, e 111, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

No mesmo sentido, vale mencionar que o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/97) expressamente atribuiu "*aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais*" (destacamos; art. 24, II, 1ª parte).



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0026-13

Folha nº 79 fls. 201
do
Processo nº 01-26/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

De fato, a regulamentação, que não configura mandamento geral e abstrato, mas sim ato específico e concreto de administração, ou seja, ato de governo, é atribuição exclusiva do Chefe do Executivo, como ensina Hely Lopes Meirelles, citado no relatório do Desembargador Luiz Elias Tâmbara, na Adin nº 059.741-0/8-00, que teve por objeto a declaração de inconstitucionalidade da Lei Municipal nº 12.635/98, a qual autorizava o estacionamento de veículos dos Auditores Fiscais do Tesouro Nacional e outros em áreas regulamentadas como "zona azul", senão vejamos:

"EMENTA: ADIn – Lei nº 12.635, de 6/05/1998, do Município de São Paulo – Autoriza os Auditores Fiscais do Tesouro Nacional, os Agentes Fiscais do Estado, os Inspetores Fiscais, os Agentes de Apoio e os Agentes Vistores do Município a estacionar os seus veículos em áreas regulamentadas como 'zona azul', nos dias úteis da semana, pelo período de 4 horas ininterruptas, com dispensa do pagamento do preço correspondente. – Matéria relativa à direção superior da administração municipal. – Usurpação de atribuições do Chefe do Executivo. – Inconstitucionalidade. – Violação do disposto nos artigos 5º, 47, inciso II, e 144 da Constituição do Estado de São Paulo. – Pedido acolhido para declarar a inconstitucionalidade da Lei nº 12.635, de 6/05/1998, do Município de São Paulo."

"... Na lição do saudoso Professor HELY LOPES MEIRELLES, 'A administração municipal é dirigida pelo Prefeito, que, unipessoalmente, como Chefe do Executivo local, comanda, supervisiona e coordena os serviços de peculiar interesse do município, auxiliado por Secretários Municipais' (...) o eminente mestre ressalta, com sua peculiar proficiência, que: 'Em sua função normal e predominante sobre as demais, a Câmara elabora leis, isto é, normas abstratas, gerais e obrigatórias de conduta. Esta é a sua função específica, bem diferenciada da do Executivo, que é a de praticar atos concretos de administração ... Daí não ser permitido à Câmara intervir direta e concretamente nas atividades reservadas ao Executivo, que pedem provisões administrativas especiais manifestadas em ordens, proibições, concessões, permissões, nomeações' (...) de acordo com a Lei Federal nº 9.053, de 24 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 24, inciso X, 'Compete aos órgãos e entidades de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias.'"



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0026-13

Folha nº 80 fls. 202
do
Processo nº 01-26/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12 *SK*

Assim, o Poder Legislativo, ao dispor sobre matéria de competência privativa do Prefeito, vulnera o princípio constitucional da independência e harmonia entre os Poderes, previsto no art. 2º da Constituição Federal, no art. 5º da Constituição do Estado e também no art. 6º da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Ante o exposto somos,

PELA MANUTENÇÃO DO VETO TOTAL.

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

14/08/13

[Signature]
ABOU ANNI

[Signature]
ALESSANDRO GUEDES

[Signature]
ARSELINO TAVATO

[Signature]
CONTE LOPES

[Signature]
GOULART

[Signature]
EDUARDO TUMA

[Signature]
GEORGE HATO

[Signature]
LAÉRCIO BENKO

[Signature]
SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 17 / 08 / 13

Pág. 09 Col. 2

Conferido

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11335

A SGP-21

19/08/13

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11335