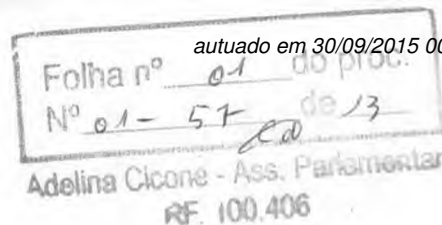


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

18º GV – VEREADOR JEAN MADEIRA



São Paulo, 28 de fevereiro de 2013.
Ofício nº _____

PROJETO DE LEI _____ 01 - PL
01-00057/2013

“Dispõe sobre a implantação da Coleta Seletiva de Óleo Vegetal Usado, nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do município de São Paulo e da outras providências.”

Art. 1º - É obrigatória a coleta seletiva de óleo vegetal usado nas creches e escolas públicas e particulares de ensino fundamental no município.

Art. 2º - A Escola deverá separar todo o óleo vegetal usado em sua cozinha, reservando em recipientes fechados.

Art. 3º - A Escola poderá receber o óleo vegetal usado de toda a comunidade escolar.

Art. 4º - Todo o óleo acumulado na escola poderá ser fornecido a empresa ou cooperativa devidamente licenciada para tratar esse tipo de resíduo.

Art. 5º - A escolha da empresa ou cooperativa que realizará a coleta do material, ficará a cargo da direção da escola.

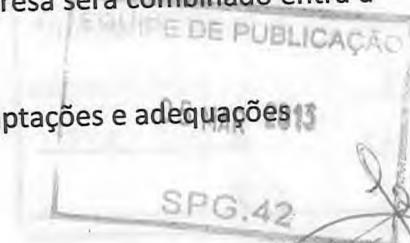
§ 1º - Pode a empresa ou cooperativa realizar atividades lúdicas de Educação Ambiental na Escola, de acordo com liberação da direção escolar.

§ 2º - Pode a empresa ou cooperativa doar materiais escolares de uso pessoal para os alunos que colaborarem com a arrecadação de óleo vegetal usado, como forma de premiação pela iniciativa de preservação ao meio ambiente.

§ 3º - A empresa ou cooperativa responsável pela coleta do óleo, ficará responsável pela instalação de recipiente próprio com capacidade de 1000 litros, tal recipiente deverá ter tampa e capacidade para receber as garrafas com óleo fechadas.

§ 4º - O prazo para recolhimento do material com a empresa será combinado entre a empresa e a direção da escola.

Art. 6º - Fica estabelecido o prazo de 6 (seis) meses para as adaptações e adequações aos termos desta Lei.





Em 01 de Outubro de 2013.

Deputado Municipal de São Paulo

1. A presente é a minuta do Projeto de Lei nº 100, de 2013, que dispõe sobre a criação de uma Comissão de Trabalho, de Pesquisa e Inovação (CTPI) no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo.

2. A CTPI terá como finalidade principal a realização de estudos, pesquisas e levantamentos sobre temas de interesse da comunidade, com o objetivo de subsidiar a elaboração de projetos de lei e outras iniciativas legislativas.

3. A CTPI será composta por membros nomeados pelo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, dentre os Deputados Municipais e servidores públicos.

4. A CTPI terá como atribuições:

- a) realizar estudos, pesquisas e levantamentos sobre temas de interesse da comunidade;
- b) elaborar relatórios e pareceres sobre os temas estudados;
- c) subsidiar a elaboração de projetos de lei e outras iniciativas legislativas;
- d) promover a divulgação dos resultados das atividades da CTPI.

5. A CTPI será instalada no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data da publicação desta Lei.

6. A CTPI terá acesso a todos os dados e informações disponíveis na Câmara Municipal de São Paulo, bem como a outros recursos necessários para a realização de suas atividades.

7. A CTPI será avaliada anualmente pelo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, com base nos critérios estabelecidos nesta Lei.

8. A CTPI será extinta quando não houver mais temas de interesse da comunidade para serem estudados.

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº

2 a 3 o folio de informação
sob nº 4. 6. 1. 3. 1. 3.

Ass:

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



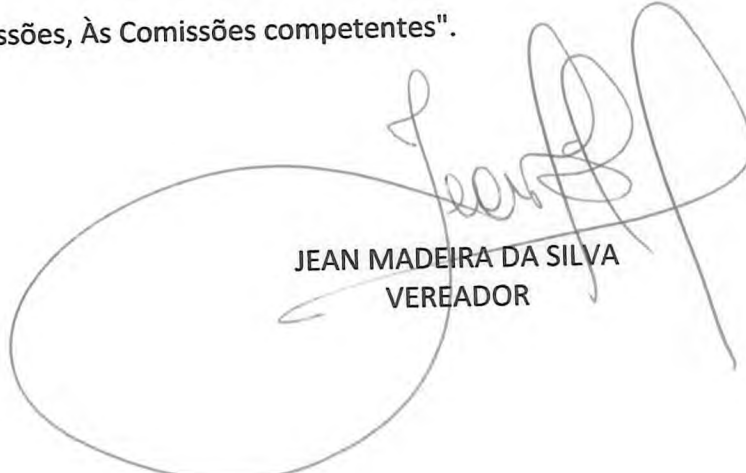
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 02 do proc.
Nº 01.57 de 13 fls. 2
Adelina Ciconi - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

Art. 7º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações consignadas no orçamento, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".



JEAN MADEIRA DA SILVA
VEREADOR



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

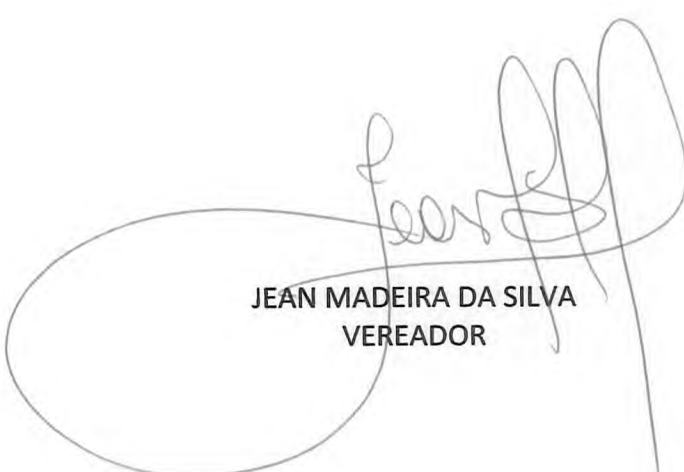
18º GV – Vereador Jean Madeira

PL _____

Justificativa

O óleo de soja é amplamente utilizado para alimentação no Brasil, no país a projeção para 2012 é que sejam consumidos 6.1 milhões de toneladas de óleo de soja. Depois de utilizado o óleo de soja sofre degradação por diversas reações químicas, essas reações são aceleradas pela alta temperatura do processo de fritura, nesse ponto o óleo se torna inviável sob o ponto de vista econômico. Tornando-se assim um resíduo indesejado e sua reciclagem não só retira do meio ambiente um poluente; tendo em vista que 1 litro de óleo contamina 1 milhão de litros de água, além de provocar entupimentos nas tubulações; mas também permite a geração de uma fonte alternativa de energia.

Do ponto de vista da educação ambiental, podemos fazer uso da frase educai as crianças para que não tenhamos que punir os adultos, logo, se conscientizarmos as crianças sobre os benefícios da coleta seletiva e da preservação ambiental, essas não sofrerão com os danos causados pela poluição e degradação ambiental. E poderão multiplicar os conhecimentos adquiridos na escola, em suas residências.


**JEAN MADEIRA DA SILVA
VEREADOR**



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01 - 57 de 2013, 6/3/13 (a) 02

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE:	05 MAR 2013
COMISSÃO JUSTIÇA E LEGISLATIVA	
POLÍTICA JUR. METOD. E M. ANÁLISE	
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	
TRAB. E TRANSPORTE	
TUTELA, LAZER E CRIANÇA	
FINANÇAS E ORÇAMENTO	
PRESIDENTE	

JOSÉ AMÉRICO

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

06/3/13

Solange
Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22

RECEBIMOS DA PROCURADORIA
SETOR DE PESQUISA E APOIO

EM 06.03.13 15

DATA 21/03/13 18

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Formulário de registro de documentos, com campos para data, número, e descrição. A data "03 MAR 20" e o número "05/32" estão preenchidos. O campo de descrição contém o texto "S.P. 21/03/13".

JOSE AMÉRICO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Requem juntado(s) o(s) documento(s) de
05/32 S.P. 21/03/13

Isis Duarte Rodrigues
Município Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 05
Proc. Nº 01-0953/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0057/13

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 10.954, de 28 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a coleta seletiva do lixo industrial, comercial e residencial, com as alterações da Lei nº 13.193/01;
- Lei Municipal nº 13.478, de 30 de dezembro de 2002, que dispõe sobre a organização do Sistema de Limpeza Urbana do Município de São Paulo, cria e estrutura seu órgão regulador, autoriza o Poder Público a delegar a execução dos serviços públicos mediante concessão ou permissão, institui a Taxa de Resíduos Sólidos Domiciliares - TRSD, a Taxa de Resíduos Sólidos de Serviços de Saúde - TRSS e a Taxa de Fiscalização dos Serviços de Limpeza Urbana - FISLURB, cria o Fundo Municipal de Limpeza Urbana - FMLU, e da outras providências (especialmente art. 164, que trata da proibição do descarte de óleo e gordura em vias e logradouros);
- Lei Municipal nº 14.487, de 19 de julho de 2007, que introduz o Programa de Conscientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 14.643 de 18 de dezembro de 2007, que dispõe sobre a criação do Pró-Óleo - Programa de armazenamento, coleta e reciclagem de óleos de pós-uso alimentar, para transformação e utilização como biodiesel no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 14.698, de 12 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a proibição de destinar óleo comestível servido no meio ambiente, com a regulamentação do Decreto nº 50.284/08;
- Lei Municipal nº 14.802, de 26 de junho de 2008, que dispõe sobre proteção ao meio ambiente através de controle de destino de óleos lubrificantes servidos;
- Lei Municipal nº 15.446, de 9 de setembro de 2011, que altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para nela incluir a Semana de Conscientização sobre a Importância da Reciclagem de Óleos e Gorduras, de Origem Animal ou Vegetal e Uso Culinário, a ser comemorada anualmente na primeira semana de março, e dá outras providências;
- PL 0275/08, do Vereador Natalini, que institui, no âmbito do Município de São Paulo, o Programa Municipal de Descarte, Coleta, Armazenamento e Reciclagem de Óleos e Gorduras - REÓLEO, proíbe o descarte desse tipo de material nas condições que especifica, dispõe sobre a conscientização da população sobre o tema, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 06
Proc. Nº 01.0057/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

- PL 0185/11, do Vereador Eliseu Gabriel, que estabelece a proibição do descarte de óleos e gorduras animais ou vegetais na rede coletora de esgoto e águas pluviais no município de São Paulo, e dá outras providências.

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

A pesquisa legislativa contatou que, apesar de existir uma grande produção legislativa visando inibir o descarte irregular de óleos e a implantação de sua coleta seletiva, não há qualquer lei com idêntico teor do projeto ora sob análise, mesmo porque as Leis Municipais existentes tratam do tema em aspecto geral e o presente projeto de lei trata desse assunto especificamente com relação às creches e escolas públicas.

À SGP-22 para providências e, em seguida, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 21 de março de 2013.

CSC

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

mf

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Folha 07
Proc. Nº 07.009.713
fls. 8
Leis Duane Rodrigues
RF. 11.20

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 10954

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 10.954 28/01/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a coleta seletiva do lixo industrial, comercial e residencial.

Projeto: Projeto de Lei Nº 299/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Adriano Diogo

Notas: - Nova redação da ementa dada pela Lei 13.193/2001: "Dispoe sobre a coleta seletiva do lixo industrial, comercial, residencial e de serviços, inclusive dos orgaos publicos.".

Alterações: Lei 13.193/2001 - Altera a ementa e o art. 1º desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

LEI Nº 10.954, DE 28 DE JANEIRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 299/89, do Vereador Adriano Diogo)

Dispõe sobre a coleta seletiva do lixo industrial, comercial e residencial.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 28 de dezembro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - A coleta do lixo industrial, comercial e residencial, na cidade de São Paulo, será efetuada de forma seletiva.

Parágrafo único - Entende-se por coleta seletiva o procedimento de separação na origem, do lixo a ser coletado, em orgânico e inorgânico.

Art. 2º - O lixo e resíduos residenciais e comerciais, regularmente coletados nas zonas de coleta noturna, serão apresentados em sacos (VETADO).

§ 1º - Os sacos (VETADO) terão cores distintas, padronizadas, para a identificação do conteúdo orgânico ou inorgânico dos mesmos.

§ 2º - As zonas de coleta não enquadradas neste artigo terão o prazo de um ano, a partir da vigência desta lei, para implantar o processo de coleta seletiva.

Art. 3º - O lixo a ser coletado nos estabelecimentos industriais e similares serão apresentados em containers.

§ 1º - Cada container terá uma inscrição indicando o tipo de material que contém.

§ 2º - Não será permitida a colocação de materiais diferentes em um mesmo container.

Art. 4º - Os infratores ficam sujeitos à aplicação das multas e demais penalidades previstas em lei.

Art. 5º - Fica permitida a inscrição de publicidade nos sacos (VETADO), de que trata o art. 2º, quando destinados à distribuição gratuita, mediante autorização prévia da Prefeitura de São Paulo.

Parágrafo único - Os sacos (VETADO) para distribuição gratuita deverão obedecer às especificações técnicas fixadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 6º - (VETADO).

Art. 7º - Esta lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

Art. 8º - Revogam-se as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de janeiro de 1991, 438ª da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

WALTER PIVA RODRIGUES, Respondendo pelo Cargo de Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário de Serviços e Obras

JOSÉ CARLOS PEGOLARO, Secretário das Administrações Regionais

LAURA BERNARDES, Respondendo pelo Cargo de Secretária dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de janeiro de 1991.

ALBA REGINA DO VAL, Respondendo pelo Cargo de Secretária do Governo Municipal

Folha 09
Proc. Nº 01-0573/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

LEI Nº 13.193, 23 DE OUTUBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 802/98, da Vereadora Ana Martins - PC do B)

Altera a ementa e o artigo 1º da Lei nº 10.954, de 28 de janeiro de 1991, que dispõe sobre a coleta seletiva do lixo industrial, comercial e residencial.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:
Art. 1º - A ementa e o artigo 1º da Lei nº 10.954, de 28 de janeiro de 1991, passam a ter a seguinte redação:

"Dispõe sobre a coleta seletiva do lixo industrial, comercial, residencial e de serviços, inclusive dos órgãos públicos.

Art. 1º - A coleta do lixo industrial, comercial, residencial e de serviços, inclusive o produzido pelos órgãos públicos, na cidade de São Paulo, será efetuada de forma seletiva.

§ 1º - Entende-se por coleta seletiva o procedimento de separação, na origem, do lixo a ser coletado, em orgânico e inorgânico.

§ 2º - Será realizada campanha prévia esclarecendo a importância da coleta seletiva e incentivando sua prática.

§ 3º - A campanha a ser realizada nas escolas integrantes da rede pública municipal, deverá incluir semana de atividades desenvolvidas pelos alunos, relacionadas ao tema meio ambiente ecologicamente equilibrado."

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

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de outubro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JORGE FONTES HEREDA, Secretário de Serviços e Obras

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de outubro de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13478

Total de referências : 1

Folha 10
Proc. Nº 01-0057/13
Isis Duarte Rodrigues
4F. 11.207

1/1

- Título: LEI Nº 13.478 30/12/2002 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
- Ementa: Dispoe sobre a organização do Sistema de Limpeza Urbana do Município de São Paulo; cria e estrutura seu órgão regulador; autoriza o Poder Público a delegar a execução dos serviços públicos mediante concessão ou permissão; institui a Taxa de Resíduos Sólidos Domiciliares - TRSD, a Taxa de Resíduos Sólidos de Serviços de Saúde - TRSS e a Taxa de Fiscalização dos Serviços de Limpeza Urbana - FISLURB; cria o Fundo Municipal de Limpeza Urbana - FMLU, e da outras providências.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 685/2002 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy
- Regulamentação: Decreto nº 42.992/2003 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 43.271/2003 - Regulamenta o Fundo Municipal de Limpeza Urbana, instituído por esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 45.265/2004 - Regulamenta o par. 1º do art. 139 desta Lei, acrescido pela Lei nº 13.782/2004.; ([ver documento](#))
Decreto nº 45.294/2004 - Aprova o Regulamento da Autoridade Municipal de Limpeza Urbana e estabelece o procedimento de sua implantação.; ([ver documento](#))
Decreto nº 45.668/2004 - Regulamenta os arts. 123 e 140 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 45.885/2005 - Regulamenta esta Lei, no que se refere à cobrança da Taxa de Fiscalização dos Serviços de Limpeza Urbana.; ([ver documento](#))
Decreto nº 46.489/2005 - Regulamenta os arts. 23 e 24 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 46.594/2005 - Regulamenta a coleta, o transporte, o tratamento e a disposição final de resíduos inertes, de que trata esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 51.907/2010 - Regulamenta os arts. 140, 141 e 142 desta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Revogação: Lei nº 14.125/2005 - Revoga os arts. 84 a 94 e os incisos II e III do art. 103 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 14.256/2006 - Revoga os arts. 83, 139 e 250, bem como os incisos II e III do art. 103, todos desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 15.442/2011 - Revoga o art. 167 e o correspondente item constante do Anexo VI desta Lei. ([ver documento](#))
- Notas complement.: - Decreto nº 44.261/2003 - Atualiza, para o exercício de 2004, os valores-base da TRSD constantes das tabelas previstas no par. único do art. 89 desta Lei.
- Lei nº 13.699/2003 - Disciplina o fator de correção social ("fator k") da Taxa de Resíduos Sólidos Domiciliares, a que se refere o art. 92 desta Lei; estende o referido fator relativamente a Taxa de Resíduos Sólidos de Serviços de Saúde, também instituído por esta Lei.
- Decreto nº 45.658/2004 - Atualiza, para o exercício de 2005, os valores-base da Taxa de Resíduos Sólidos Domiciliares constantes das tabelas previstas no par. único do art. 89 desta Lei.
- Decreto nº 45.800/2005 - Dispõe sobre a realização pela Secretaria Municipal de Serviços, da licitação e respectiva contratação dos serviços de limpeza urbana indivisíveis previstos nos arts. 23 e 24 desta Lei.
- Lei nº 14.015/2005 - Dispõe sobre o descarte e reciclagem de misturas asfálticas retiradas dos pavimentos urbanos municipais.
- Decreto nº 46.334/05 - Dispõe sobre a realização, pela Secretaria Municipal de Serviços do gerenciamento, fiscalização, medição e pagamento dos serviços de limpeza urbana indivisíveis previstos nos artigos 23 e 24 dessa Lei, objeto do Decreto nº 45.800/05.
- Decreto nº 46.958/2006 - Fixa competências relativas à fiscalização das posturas municipais previstas nesta Lei.
- Alterações: Lei 13.522/2003 - Altera dispositivos e anexos desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.699/2003 - Altera os arts. 86, 90 e 248 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.782/2004 - Acrescenta 3 pars. ao art. 139 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 14.125/2005 - Altera o art. 83 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 14.752/2008 - Altera o valor da pena de multa prevista no Anexo VI para o inciso IV do art. 169 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 15.092/2010 - Acrescenta o inciso VII ao art. 34 e o inciso V ao art. 69 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 15.244/2010 - Altera o valor da multa aplicável à infração ao art. 161 e acrescenta parágrafo único ao art. 185, ambos desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 15.406/2011 - Altera os arts. 99, 102 e 106 desta Lei. ([ver documento](#))

Folha 11
Proc. Nº 21-0057/13
Isis Duarte Rodrigues
RF, 11.207

LEI Nº 13.478, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2002
(Projeto de Lei nº 685/02, do Executivo)

DISPÕE SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE LIMPEZA URBANA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO; CRIA E ESTRUTURA SEU ÓRGÃO REGULADOR; AUTORIZA O PODER PÚBLICO A DELEGAR A EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS MEDIANTE CONCESSÃO OU PERMISSÃO; INSTITUI A TAXA DE RESÍDUOS SÓLIDOS DOMICILIARES - TRSD, A TAXA DE RESÍDUOS SÓLIDOS DE SERVIÇOS DE SAÚDE - TRSS E A TAXA DE FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE LIMPEZA URBANA - FISLURB; CRIA O FUNDO MUNICIPAL DE LIMPEZA URBANA - FMLU, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 28 de dezembro de 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

LIVRO I
DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Art. 1º - Esta lei disciplina as atividades de limpeza urbana do Município de São Paulo.

Art. 2º - O Poder Público Municipal tem o dever de:

- I - garantir a toda a população o acesso aos serviços de limpeza urbana, em condições adequadas;
 - II - estimular a expansão e melhoria da infra-estrutura e dos serviços de limpeza urbana em benefício da população;
 - III - garantir, qualquer que seja o regime jurídico de prestação dos serviços de limpeza urbana, a não-discriminação entre os usuários;
 - IV - promover a economicidade e a diversidade dos serviços, bem como incrementar a sua oferta e qualidade;
 - V - criar condições para que os serviços integrantes do Sistema de Limpeza Urbana propiciem o desenvolvimento social do Município, reduzam as desigualdades sociais e aprimorem as condições de vida de seus habitantes;
 - VI - promover a integração urbana, em conformidade com as políticas estabelecidas no Plano Diretor do Município;
 - VII - racionalizar a gestão dos serviços, por meio da utilização de mecanismos de regionalização e coordenação da estrutura administrativa;
 - VIII - garantir a participação e o controle da sociedade sobre a gestão da limpeza urbana no Município.
- Art. 3º - São princípios fundamentais da organização do Sistema de Limpeza Urbana do Município de São Paulo:
- I - a universalidade, a regularidade e a continuidade no acesso aos serviços de limpeza urbana;
 - II - a sustentabilidade ambiental, social e econômica dos serviços de limpeza

Art. 149 - A Prefeitura poderá proceder à varrição dos resíduos provenientes das feiras mediante pagamento do preço público a ser fixado pelo Poder Executivo.

CAPÍTULO IV

DO ACONDICIONAMENTO DOS RESÍDUOS SÓLIDOS E APRESENTAÇÃO À COLETA

Art. 150 - Os resíduos sólidos domiciliares a serem coletados deverão ser acondicionados em recipiente adequado, conforme as características estabelecidas na regulamentação.

§ 1º - É proibido acumular resíduos com fim de utilizá-los ou de removê-los para outros locais que não os estabelecidos pelo Poder Público, salvo os casos expressamente autorizados.

§ 2º - A coleta, transporte, tratamento e destinação final de resíduos acumulados, sem prejuízo da multa cabível, poderá ser assumida pelo Poder Público Municipal, caso em que será cobrado o dobro do valor correspondente.

§ 3º - Os valores cobrados dos munícipes-usuários, nas hipóteses descritas no parágrafo anterior, serão destinados a custear o serviço de limpeza urbana de coleta, transporte, tratamento e destinação final de resíduos sólidos domiciliares e serão depositadas na conta vinculada especial prevista no artigo 80 desta lei.

§ 4º - É proibido acondicionar juntamente com resíduos comuns, resíduos explosivos, tóxicos ou corrosivos em geral e materiais perfurantes não protegidos por invólucros apropriados.

§ 5º - A regulamentação disporá sobre pontos de entrega especiais e sobre acondicionamento dos resíduos dispostos no parágrafo anterior.

Art. 151 - É proibida a colocação dos resíduos acondicionados na calçada, no período diurno, com antecedência maior que 2 (duas) horas imediatamente anteriores ao horário previsto para a coleta regular, ou antes das 18 horas, nas hipóteses em que a coleta regular seja efetuada no período noturno.

Art. 152 - É proibida a instalação ou uso de incinerador para queima de resíduos em edifícios, estabelecimentos comerciais, industriais ou outros, excetuados os casos especiais, previstos em legislação própria.

CAPÍTULO V

DA COLETA E DESTINAÇÃO FINAL POR MUNÍCIPES-USUÁRIOS

Art. 153 - Fica vedada a execução, pelos munícipes-usuários, da coleta regular de resíduos de qualquer natureza excetuadas as hipóteses de autorização ou permissão para a prestação de tais serviços e outras expressamente previstas na regulamentação.

CAPÍTULO VI

DA VARRIÇÃO E DA CONSERVAÇÃO DA LIMPEZA

Art. 154 - O proprietário ou possuidor do imóvel deverá proceder à varrição de seu próprio passeio de forma a mantê-lo limpo.

Parágrafo único - A Prefeitura poderá encarregar-se, subsidiariamente, da realização de tais atividades, no caso de imóveis localizados em vias de grande circulação de pedestres, corredores comerciais, passeios de viadutos ou adjacentes

a abrigos de ônibus, entre outros, em atendimento ao princípio de proteção à saúde pública e ao direito a uma cidade limpa.

Art. 155 - Os detritos e resíduos recolhidos pela varredura dos prédios, dos passeios e das vias públicas lindeiras devem ser acondicionados em recipiente, sendo proibido lançá-los na sarjeta ou no leito da rua.

Art. 156 - É proibido perturbar, prejudicar ou impedir a execução da varrição e de outros serviços de limpeza pública.

Art. 157 - Os executores de obras ou serviços em logradouros públicos deverão manter os locais de trabalho permanentemente limpos.

§ 1º - A remoção de todo material remanescente, a varrição e a lavagem do local deverão ser providenciadas imediatamente após a conclusão das obras ou dos serviços.

§ 2º - Os serviços de varrição e lavagem previstos neste artigo poderão ser executados pela Prefeitura, quando não executados pelo responsável, mediante pagamento do preço público a ser fixado pelo Poder Executivo.

§ 3º - Os serviços de coleta, transporte, tratamento e destinação final do material remanescente poderão ser executados pelo Poder Público Municipal, caso em que será cobrado o dobro do valor correspondente.

§ 4º - Os valores cobrados nas hipóteses descritas no parágrafo anterior serão destinados a custear o serviço de limpeza urbana de coleta, transporte, tratamento e destinação final de resíduos sólidos domiciliares e serão depositados na conta vinculada especial prevista no artigo 80 desta lei.

Art. 158 - Todos os estabelecimentos comerciais deverão manter recipientes para resíduos para o uso do público em número e capacidade adequados e instalados em locais visíveis.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se, também, às bancas de jornais e feirantes.

Art. 159 - O proprietário ou possuidor de postes instalados na via pública será responsável por sua limpeza e conservação.

Parágrafo único - Os serviços de conservação e limpeza previstos neste artigo poderão ser executados pela Prefeitura, quando não executados pelo responsável, mediante pagamento do preço público a ser fixado pelo Poder Executivo.

Art. 160 - É proibido expor, lançar ou depositar nos passeios, sarjetas, bocas-de-lobo, canteiros, jardins, áreas e logradouros públicos, quaisquer materiais e objetos, inclusive cartazes, faixas, placas e assemelhados, excetuados os casos previstos em lei.

Art. 161 - É proibido o depósito de entulho, terra e resíduos de qualquer natureza, de massa superior a 50 (cinquenta) quilogramas, em vias, passeios, canteiros, jardins e áreas e logradouros públicos.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se, também, aos veículos abandonados em vias públicas, por mais de 5 (cinco) dias consecutivos, bem como aos materiais de construção depositados em vias públicas por mais de 2 (dois) dias consecutivos.

Art. 162 - É proibido lançar ou atirar, nas vias, praças, jardins, escadarias e quaisquer áreas e logradouros públicos resíduos de qualquer natureza.

Parágrafo único - A Autoridade Municipal de Limpeza Urbana - AMLURB poderá editar regulamentação admitindo, para situações específicas, a exceção à regra constante do "caput" deste artigo.

Art. 163 - É proibida, nas vias e logradouros públicos, a publicidade ou propaganda mediante a distribuição de materiais impressos distribuídos manualmente, lançados de veículos, aeronaves ou edificações ou oferecidos em mostruários.

Parágrafo único - A Autoridade Municipal de Limpeza Urbana - AMLURB poderá editar regulamentação admitindo, para situações específicas, a exceção à regra constantedo "caput" deste artigo.

Art. 164 - É proibido descarregar ou despejar água servida, óleo, gordura, graxa, tinta, líquidos de tinturaria, nata de cal ou de cimento em vias e logradouros públicos.

Parágrafo único - Excluem-se da restrição deste artigo as águas de lavagens de prédios cuja construção não permita o escoamento para o interior, desde que a lavagem e a limpeza do passeio sejam feitas entre as 22 e as 8 horas.

Art. 165 - O transporte em veículos de resíduos, terras, agregados, ossos, adubo, lixo curtido e qualquer material a granel deverá ser executado de forma a não provocar derramamentos na via pública e poluição local, na forma em que dispuser a regulamentação.

Parágrafo único - Durante a carga e a descarga dos veículos, deverão ser adotadas precauções para evitar prejuízo à limpeza das vias e logradouros públicos, devendo o morador ou responsável pelo prédio ou pelo serviço providenciar imediatamente a retirada do material e a limpeza do local e recolher os resíduos de qualquer natureza.

CAPÍTULO VII DA LIMPEZA DOS TERRENOS E ÁREAS LIVRES

Art. 166 - É proibido depositar ou lançar detritos, animais mortos, mobiliário usado, folhagens, material de podaões, terra, resíduos de limpeza de fossas ou poços absorventes, óleo, gordura, graxa, tintas e quaisquer outros resíduos em área ou terreno livre, assim como ao longo ou no leito de rios, canais, córregos, lagos e depressões, bueiros, valetas de escoamento, poços de visita e outros pontos de sistema de águas pluviais.

Art. 167 - Os responsáveis por imóveis não edificadas deverão mantê-los limpos, capinados, desinfetados e drenados.

Art. 168 - A limpeza das áreas, ruas internas, estradas e serviços comuns dos agrupamentos de edificações constitui obrigação dos proprietários e usuários, que deverão colocar os resíduos recolhidos em pontos de coleta que facilitem a remoção pelos operadores encarregados do serviço.

CAPÍTULO VIII DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 169 - Constituem infrações administrativas passíveis das penalidades previstas

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14487

Total de referências : 1

Folha 15
Proc. Nº 26-0057/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.20

1/1

Título: LEI Nº 14.487 19/07/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Introduz o (VETADO) Programa de Conscientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 295/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Milton Leite

Regulamentação: Decreto nº 50.284/2008 - 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.

[\[Back \]](#)

Art. 10. (VETADO)
Art. 11. As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.
Art. 12. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, PREFEITO
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de julho de 2007.
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

LEI Nº 14.487, DE 19 DE JULHO DE 2007
(Projeto de Lei nº 295/07, do Vereador Milton Leite - PMDB)
Introduz o (VETADO) Programa de Conscientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 21 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º (VETADO)
Parágrafo único. (VETADO)
Art. 2º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
Art. 3º (VETADO)
I - (VETADO)
II - (VETADO)
III - (VETADO)
IV - (VETADO)
V - (VETADO)
VI - (VETADO)
VII - (VETADO)
VIII - (VETADO)
IX - (VETADO)
X - (VETADO)
Art. 4º Fica instituído o Programa de Conscientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo.
Art. 5º O Programa ora criado tem os seguintes objetivos:
I - conscientizar a população em geral, bem como os proprietários e funcionários de restaurantes, bares, hotéis, lanchonetes e estabelecimentos fabricantes de refeições e alimentos sobre a importância da reciclagem de óleos e gorduras de origem animal e vegetal, evitando seu despejo diretamente na rede de esgoto ou seu descarte no meio ambiente;
II - informar a população e os segmentos referidos no inciso I deste artigo sobre as alternativas de reciclagem e reutilização de gorduras e óleos de uso culinário;
III - esclarecer a população e os segmentos referidos no inciso I deste artigo sobre os danos ambientais causados pelo despejo de óleos e gorduras, de origem animal ou vegetal, na rede de esgoto, bem como sobre os benefícios decorrentes de sua reciclagem;
IV - estimular a reciclagem de óleos e gorduras, de origem animal ou vegetal e uso culinário para fins domésticos, comerciais ou industriais.
Art. 6º A fim de atender aos objetivos propostos, o Poder Público:
I - promoverá ações educativas de esclarecimento à população sobre os objetos do Programa ora instituído;
II - incentivará as ações adotadas por entidades privadas, direcionadas à reciclagem de óleos e gorduras de uso alimentar, respeitados os recursos e meios administrativos disponíveis.
Art. 7º O Programa ora instituído ficará a cargo da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, a qual poderá celebrar convênios e parcerias com órgãos públicos estaduais e federais, organizações não-governamentais e instituições privadas para fins de implementação das medidas a ele atinentes.
Art. 8º A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente criará um selo de certificação a todas as entidades e estabelecimentos que se integrarem à rede de reciclagem de óleos e gorduras de origem vegetal ou animal e uso culinário na Cidade de São Paulo.
Art. 9º (VETADO)

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 14643
Total de referências : 1

Folha 17
Proc. N° 01-0052/13
Isis Duarte Rodrigues
RF, 11.207

1/1

Título: LEI Nº 14.643 18/12/2007 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a criação do Pró-Óleo - Programa de armazenamento, coleta e reciclagem de óleos de pós-uso alimentar, para transformação e utilização como biodiesel no Município de São Paulo, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 767/2005 ([ver documento](#))
Autor(es): Aurélio Nomura

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.643 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2007

(PROJETO DE LEI Nº 767/05)

VEREADOR AURÉLIO NOMURA - PV)

Dispõe sobre a criação do Pró-Óleo - Programa de armazenamento, coleta e reciclagem de óleos de pós-uso alimentar, para transformação e utilização como biodiesel no Município de São Paulo e dá outras providências.

Antonio Carlos Rodrigues, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído o Pró-Óleo - Programa de armazenamento, coleta e reciclagem de óleos de pós-uso alimentar, para transformação em biodiesel, a ser utilizado nos veículos da frota e concessionários do transporte da cidade de São Paulo.

Art. 2º O Programa será desenvolvido através de campanha de educação e esclarecimento à população sobre a necessidade de armazenar o óleo de uso alimentar, pós-utilizado, para posterior entrega para reciclagem, a fim de reaproveitamento na forma de biodiesel.

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

Art. 3º São princípios fundamentais para a organização e execução do Pró-Óleo:

I - a universalidade, a regularidade e a continuidade no acesso aos postos e locais de entrega dos recipientes com óleo pós-usado na alimentação;

II - a conscientização do consumidor sobre a responsabilidade pós-consumo;

III - a sustentabilidade ambiental, social e econômica do Programa;

IV - a inserção do consumidor como agente de controle da poluição ambiental.

Art. 4º São objetivos e diretrizes da organização e execução do Pró-Óleo:

I - estabelecer uma política municipal de recolhimento de óleos pós-utilizados na alimentação;

II - o incentivo ao armazenamento, coleta e reciclagem de óleos pós-utilizados na alimentação;

III - o direito do consumidor à informação a respeito do potencial degradador do produto pós-utilizado sobre o meio ambiente e a saúde pública;

IV - a conscientização do consumidor pelo destino a ser dado ao óleo pós-utilizado na alimentação;

V - a conscientização dos produtores em imprimir nas embalagens a informação de que o óleo pós-utilizado na alimentação é produto reciclável, devendo o mesmo ser armazenado adequadamente para posterior entrega nos postos de coleta;

VI - a promoção de padrões ambientalmente sustentáveis de produção, consumo e reciclagem;

VII - a articulação e a integração das ações entre poder público, agentes produtores e consumidores.

Art. 5º (VETADO)

Art. 6º Para a consolidação do projeto, o poder público promoverá a integração entre a iniciativa privada, a comunidade científica e demais órgãos públicos, podendo ainda celebrar convênios, visando atender ao projeto no âmbito nacional e internacional, com os segmentos que se fizerem necessários.

Art. 7º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 8º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de dezembro de 2007.

O Presidente, Antonio Carlos Rodrigues

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 19 de dezembro de 2007.

O Secretário Geral Parlamentar, Breno Gandelman

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 19
Proc. Nº 06.0927/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 14698

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.698 12/02/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a proibição de destinar óleo comestível servido no meio ambiente.

Projeto: Projeto de Lei Nº 223/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Tião Farias

Regulamentação: Decreto nº 50.284/2008 - 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.

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.698, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2008
(Projeto de Lei nº 223/07, do Vereador Tião Farias - PSDB)
Dispõe sobre a proibição de destinar óleo comestível servido no meio ambiente.
GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º É proibido o lançamento de óleo comestível servido, utilizado na preparação de alimentos, no meio ambiente.

Art. 2º Estão sujeitas à proibição desta lei as empresas e entidades que consumam óleo comestível.

Art. 3º Para efeito de aplicação desta lei, ficam estabelecidas as seguintes definições:

I - óleo comestível: óleo vegetal de qualquer espécie, gordura vegetal hidrogenada e gordura animal;

II - meio ambiente: o solo, os cursos d'água, o sistema público de coleta e tratamento de esgoto, a fossa séptica, ou qualquer outro sistema de coleta ou de tratamento de esgoto;

III - estabelecimento: complexo de bens organizado para o desenvolvimento das atividades da empresa ou da entidade pública ou privada que utilize o óleo comestível para o preparo de alimentos;

IV - entidade: associação, que é a união de pessoas que se organizem para fins não econômicos, nos termos dos arts. 53 a 61 do Código Civil, que tenham por objeto social, exemplificando, o esporte, a cultura, a religião, a assistência social, o ensino; órgãos da administração direta ou indireta e as fundações, exemplificando: hospitais, escolas e penitenciárias;

V - empresa: atividade econômica organizada para a produção e a circulação de bens ou de serviços, como, por exemplo: shopping centers, restaurantes, hotéis, lanchonetes e cozinhas industriais.

Art. 4º O Poder Executivo deverá estabelecer normas específicas para o controle do produto descrito no art. 1º, devendo alertar sobre os riscos para o meio ambiente em virtude da sua destinação nociva, inclusive com campanhas de esclarecimento e educativas.

Art. 5º (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º A empresa ou entidade que fizer uso do óleo comestível deverá depositar o resíduo em recipiente próprio, com rótulo contendo a seguinte inscrição: "resíduo de óleo comestível", o nome e o CNPJ do agente que fará a coleta.

Art. 7º A fiscalização da presente lei caberá aos órgãos responsáveis pela saúde e meio ambiente do Poder Executivo Municipal.

§ 1º Os servidores públicos municipais deverão ter sua entrada franqueada nas dependências dos estabelecimentos, onde poderão permanecer o tempo necessário ao cumprimento de suas funções.

§ 2º No caso de embargo ou impedimento à ação de tais servidores, estes poderão requisitar o apoio das autoridades policiais, para garantir o exercício de suas funções.

Art. 8º (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 9º (VETADO)

Art. 10. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias de sua publicação.

Art. 12. Esta lei entra em vigor na publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de fevereiro de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

Folha
Proc. Nº 01-0957/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

DECRETO Nº 50.284, DE 1º DE DEZEMBRO DE 2008

Regulamenta a Lei nº 14.487, de 19 de julho de 2007, que introduz o Programa de Consientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo, bem como a Lei nº 14.698, de 12 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a proibição de destinar óleo comestível servido no meio ambiente.

GILBERTO KASSAB, Prefeito 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 Lei nº 14.487, de 19 de julho de 2007, que introduz o Programa de Consientização sobre a Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo, bem como a Lei nº 14.698, de 12 de fevereiro de 2008, que dispõe sobre a proibição de destinar óleo comestível servido no meio ambiente, ficam regulamentadas na conformidade das disposições deste decreto.

Art. 2º. Nos termos do artigo 1º da Lei nº 14.698, de 2008, as empresas e entidades que consomem óleo comestível em seus estabelecimentos estão proibidas de lançar resíduos de óleo servido no meio ambiente.

Art. 3º. As empresas e entidades que consomem óleo comestível deverão depositar o óleo servido em recipiente próprio, com rótulo contendo a indicação "resíduo de óleo comestível", o nome e o número de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ do agente que realizará a coleta.

Art. 4º. As empresas e entidades a que se refere este decreto poderão instalar, em seus estabelecimentos, Pontos de Entrega Voluntária para recebimento dos resíduos domiciliares de óleo servido entregues pela população.

Art. 5º. A fiscalização quanto ao cumprimento do disposto nos artigos 2º e 3º deste decreto incumbirá às Secretarias Municipais da Saúde e do Meio Ambiente, por meio dos órgãos de vigilância sanitária e de controle ambiental, no âmbito das respectivas competências, que poderão contar com o apoio dos demais órgãos municipais.

Art. 6º. A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, por meio da Coordenação de Educação Ambiental, desenvolverá o Programa de Consientização sobre Reciclagem de Óleos e Gorduras de Uso Culinário no Município de São Paulo, mediante a realização de campanhas e ações educativas visando:

I - informar proprietários de empresas e entidades que consomem óleo comestível e a população em geral sobre:

- a) a proibição do lançamento do óleo servido no meio ambiente e a obrigatoriedade da adoção das medidas necessárias para a sua correta destinação final;
- b) os procedimentos adequados e os locais para descarte, recolhimento, reaproveitamento e destinação do óleo servido;
- c) os prejuízos causados ao meio ambiente e à rede coletora de esgoto em caso de descumprimento do disposto no artigo 1º da Lei nº 14.698, de 2008, e no artigo 2º deste decreto;

II - incentivar a realização de coleta voluntária do óleo servido pela população;

III - estimular iniciativas não-governamentais voltadas para o processamento desses resíduos e o desenvolvimento de práticas de reciclagem, com estímulo ao cooperativismo;

IV - a promoção de estudos, cursos e concursos sobre o tema.

Parágrafo único. As campanhas e ações educativas poderão ser formuladas e implementadas em conjunto com empresas que fabricam, importam ou comercializam óleos comestíveis.

Art. 7º. Para a implementação do Programa de que trata este decreto, a Administração Municipal poderá firmar convênios ou parcerias com órgãos municipais, estaduais e federais, organizações não-governamentais e instituições privadas.

Art. 8º. A destinação do óleo comestível servido utilizado na preparação de alimentos deverá observar as regras estabelecidas na Lei nº 13.725, de 9 de janeiro de 2004 - Código Sanitário do Município de São Paulo, bem como no Regulamento Técnico de Boas Práticas, e as demais normas previstas na legislação vigente.

Art. 9º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1º de dezembro de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

JANUARIO MONTONE, Secretário Municipal da Saúde

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 1º de dezembro de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14802

Total de referências : 1

22
Proc. N° 01-095713
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

1/1

Título: LEI Nº 14.802 26/06/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre proteção ao meio ambiente através de controle de destino de óleos lubrificantes servidos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 757/2005 ([ver documento](#))

Autor(es): Antonio Goulart

Regulamentação: Decreto nº 52.647/2011 - 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.Revogação: Revoga a Lei nº 14.040/2005. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

23
 Folha
 Proc. Nº 01-007/13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF. 11.207

LEI Nº 14.802, DE 26 DE JUNHO DE 2008

(Projeto de Lei nº 757/05, do Vereador Goulart - PMDB)

Dispõe sobre proteção ao meio ambiente através de controle de destino de óleos lubrificantes servidos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A comercialização e o consumo de óleos lubrificantes é livre para qualquer local comercial ou industrial, respeitados os critérios estabelecidos nesta lei e na Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004.

Art. 2º Para os efeitos desta lei são adotadas as seguintes definições:

I - coletor: pessoa jurídica devidamente autorizada pelo órgão regulador da indústria do petróleo e licenciada pelo órgão ambiental competente para realizar atividade de coleta de óleo lubrificante usado ou contaminado;

II - coleta: atividade de retirada do óleo usado ou contaminado do seu local de recolhimento e de transporte até a destinação ambientalmente adequada;

III - certificado de coleta: documento previsto nas normas legais vigentes que comprova os volumes de óleos lubrificantes usados ou contaminados coletados;

IV - certificado de recebimento: documento previsto nas normas legais vigentes que comprova a entrega do óleo lubrificante usado ou contaminado do coletor para o rerrefinador;

V - gerador: pessoa física ou jurídica que, em decorrência de sua atividade, gera óleo lubrificante usado ou contaminado;

VI - importador: pessoa jurídica que realiza a importação do óleo lubrificante acabado, devidamente autorizada para o exercício da atividade;

VII - óleo lubrificante básico: principal constituinte do óleo lubrificante acabado, que atenda à legislação pertinente;

VIII - óleo lubrificante acabado: produto formulado a partir de óleos lubrificantes básicos, podendo conter aditivos;

IX - óleos lubrificantes servidos (usados ou contaminados): são os óleos lubrificantes acabados que, em decorrência de seu uso normal ou por motivo de contaminação, tenham se tornado inadequados à sua finalidade original;

X - produtor: pessoa jurídica responsável pela produção de óleo lubrificante acabado em instalação própria ou de terceiros, devidamente licenciada pelo órgão ambiental competente, e autorizada para o exercício da atividade pelo órgão regulador da indústria do petróleo;

XI - reciclagem: processo de transformação do óleo lubrificante usado ou contaminado, tornando-o insumo destinado a outros processos produtivos;

XII - recolhimento: é a retirada e armazenamento adequado do óleo usado ou contaminado do equipamento que o utilizou até o momento da sua coleta, efetuada pelo revendedor ou pelo próprio gerador;

XIII - rerrefinador: pessoa jurídica, responsável pela atividade de rerrefino, devidamente autorizada pelo órgão regulador da indústria do petróleo para a atividade de rerrefino e licenciada pelo órgão ambiental competente;

XIV - rerrefino: categoria de processos industriais de remoção de contaminantes, produtos de degradação e aditivos dos óleos lubrificantes usados ou contaminados, conferindo aos mesmos características de óleos básicos, conforme legislação específica;

XV - revendedor: pessoa jurídica que comercializa óleo lubrificante acabado no atacado e no varejo, em estabelecimentos como postos de serviços, oficinas, supermercados, lojas de autopeças, atacadistas, etc.

Art. 3º Ficam os produtores, importadores e revendedores de óleos lubrificantes acabados, bem como o gerador de óleo lubrificante usado, responsáveis pelo

recolhimento de óleos lubrificantes servidos, nos limites das atribuições previstas nesta lei, e em consonância com a Resolução CONAMA nº 362/05, ou outra que a vier a substituir.

Art. 4º Ficam os produtores e importadores de óleo lubrificante acabado responsáveis pela coleta dos óleos lubrificantes servidos, os quais serão destinados à reciclagem por meio do processo de rerrefino, em volume igual a 30% (trinta por cento) sobre o total que tenham comercializado, ou igual a meta superior, estabelecida anualmente pelos Ministérios de Meio Ambiente e de Minas e Energia, nos termos da legislação vigente.

§ 1º Para o cumprimento das obrigações prevista no "caput" deste artigo, o produtor e o importador poderão, sem prejuízo de suas responsabilidades:

I - contratar empresa coletora regularmente autorizada junto ao órgão regulador da indústria do petróleo, respondendo, neste caso, solidariamente, pelas ações e omissões de coletores que contratarem; ou

II - habilitar-se como empresa coletora, na forma da legislação do órgão regulador da indústria do petróleo.

§ 2º A reciclagem referida no "caput" deste artigo poderá ser realizada, a critério do órgão ambiental competente, por meio de outro processo tecnológico com eficácia ambiental comprovada equivalente ou superior ao rerrefino.

§ 3º Será admitido o processamento do óleo lubrificante usado ou contaminado para a fabricação de produtos a serem consumidos exclusivamente pelos respectivos geradores industriais.

§ 4º Comprovada, perante o órgão ambiental competente, a inviabilidade de destinação prevista no "caput" deste artigo, qualquer outra utilização do óleo lubrificante usado ou contaminado dependerá de licenciamento ambiental.

§ 5º Os processos utilizados para a reciclagem do óleo lubrificante deverão estar devidamente licenciados pelo órgão ambiental competente.

Art. 5º São, ainda, obrigações do produtor e do importador, sem prejuízo de outras previstas na legislação ambiental vigente:

I - receber os óleos lubrificantes usados ou contaminados não recicláveis decorrentes da utilização por pessoas físicas, e destiná-los a processo de tratamento aprovado pelo órgão ambiental competente;

II - manter sob sua guarda, para fins fiscalizatórios, os Certificados de Recebimento emitidos pelo rerrefinador e demais documentos legais exigíveis, pelo prazo de cinco anos;

III - divulgar, em todas as embalagens de óleos lubrificantes acabados, bem como em informes técnicos:

a) a destinação e a forma de retorno dos óleos lubrificantes usados ou contaminados recicláveis ou não, de acordo com o disposto na legislação ambiental, orientando os consumidores para trocas de óleos em locais apropriados;

b) os danos que podem ser causados à população e ao ambiente pela disposição inadequada do óleo usado ou contaminado, inserindo-os, também, na sua propaganda ou publicidade.

Art. 6º Todos os revendedores de óleo lubrificante acabado, bem como todos os geradores de óleo usado ou contaminado, são obrigados, sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação vigente:

I - a manter e oferecer aos clientes e consumidores, local próprio e apropriado para o depósito de óleos lubrificantes servidos;

II - a informar ao consumidor sobre os locais que mantêm para a troca e coleta de óleos lubrificantes, mantendo a informação afixada em local visível, acompanhada da advertência sobre os danos que o descarte inadequado de óleos lubrificantes servidos pode causar ao meio ambiente;

III - exigir do coletor, por ocasião da alienação dos óleos lubrificantes servidos:

folha 25
Proc. Nº 07-005713
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

a) a apresentação das autorizações emitidas pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo para a atividade de coleta;

b) a emissão do respectivo Certificado de Coleta;

IV - manter, para fins de fiscalização, os documentos comprobatórios de compra de óleo lubrificante acabado e os Certificados de Coleta dos óleos lubrificantes servidos recebidos do coletor pelo prazo de cinco anos.

Parágrafo único. Os revendedores e geradores, aos quais se refere o "caput" deste artigo, e os coletores mencionados nos incisos III e IV deste artigo ficam obrigados a adotar as medidas necessárias para evitar que o óleo lubrificante servido venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem.

Art. 7º Sem prejuízo de outras previstas na legislação ambiental vigente, são, ainda, obrigações do:

I - revendedor:

a) receber dos geradores o óleo lubrificante usado ou contaminado;

b) alienar o óleo lubrificante servido exclusivamente ao coletor autorizado;

II - gerador:

a) alienar os óleos lubrificantes servidos exclusivamente ao ponto de recolhimento ou coletor autorizado;

b) fornecer informações ao coletor sobre os possíveis contaminantes contidos no óleo lubrificante usado, devidos ao seu uso normal;

III - coletor:

a) emitir a cada aquisição de óleo lubrificante usado ou contaminado, para o gerador ou revendedor, o respectivo Certificado de Coleta;

b) destinar todo o óleo lubrificante usado ou contaminado coletado, mesmo que excedente de cotas pré-fixadas, a rerrefinador ou responsável por destinação ambientalmente adequada interveniente em contrato de coleta que tiver firmado, exigindo os correspondentes Certificados de Recebimento, quando aplicável;

c) manter atualizados os registros de aquisições, alienações e os documentos legais, para fins fiscalizatórios, pelo prazo de cinco anos;

IV - rerrefinador:

a) receber todo o óleo lubrificante usado ou contaminado exclusivamente do coletor autorizado, emitindo o respectivo Certificado de Recebimento;

b) manter atualizados e disponíveis para fins de fiscalização os registros de emissão de Certificados de Recebimento, bem como outros documentos legais exigíveis, pelo prazo de cinco anos.

Art. 8º O não-cumprimento do disposto nesta lei sujeitará os infratores às sanções previstas na Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e no Decreto Federal nº 3.179, de 22 de setembro de 1999, e ainda:

I - a ausência de local para armazenamento adequado de óleo servido previsto no art. 6º desta lei, à pena de multa de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais), dobrada em caso de reincidência.

§ 1º O valor da multa será reajustado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

§ 2º Os prazos e instâncias recursais para todas as sanções previstas neste artigo são os definidos pela legislação federal citada e disciplinamento publicado pelo Município para sua aplicação.

Art. 9º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a contar de sua publicação.

Folha 26 fls. 27
Proc. Nº 01.957/12
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Art. 10. As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 11. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei nº 14.040, de 28 de julho de 2005.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de junho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de junho de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 27 fls. 28
Proc. Nº 020097/13
Isis Duarte Rodrigues
RF. 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 15446

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.446 09/09/2011 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para nela incluir a Semana de Conscientização sobre a Importância da Reciclagem de Óleos e Gorduras, de Origem Animal ou Vegetal e Uso Culinário, a ser comemorada anualmente na primeira semana de março, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 252/2010 ([ver documento](#))

Autor(es): Aurélio Miguel

Notas: - A ser comemorada, anualmente, na primeira semana de março.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 14/09/2011, p. 96 c. 2

LEI Nº 15.446 DE 09 DE SETEMBRO DE 2011

(PROJETO DE LEI Nº 252/10)

(VEREADOR AURÉLIO MIGUEL - PR)

Altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para nela incluir a Semana de Conscientização sobre a Importância da Reciclagem de Óleos e Gorduras, de Origem Animal ou Vegetal e Uso Culinário, a ser comemorada anualmente na primeira semana de março, e dá outras providências.

José Police Neto, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Acresce inciso ao art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, com a seguinte redação:

"primeira semana de março: a Semana de Conscientização sobre a Importância da Reciclagem de Óleos e Gorduras, de Origem Animal ou Vegetal e Uso Culinário, tendo por objetivo estimular o Poder Público e a sociedade civil a realizarem campanhas educativas sobre o descarte, a destinação e a reciclagem desse tipo de óleo, evitando-se, especialmente, seu despejo diretamente na rede de esgoto."
(NR)

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

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 12 de setembro de 2011.

O Presidente, José Police Neto

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 12 de setembro de 2011.

A Secretária Geral Parlamentar, Adela Duarte Alvarez

PROJETO DE LEI 01-0275/2008 do Vereador Natalini (PSDB)

"Institui, no âmbito do Município de São Paulo, o Programa Municipal de Descarte, Coleta, Armazenamento e Reciclagem de Óleos e Gorduras – REÓLEO, proíbe o descarte desse tipo de material nas condições que especifica, dispõe sobre a conscientização da população sobre o tema, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. - Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Programa Municipal de Descarte, Coleta, Armazenamento e Reciclagem de Óleos e Gorduras – REÓLEO, política pública de natureza permanente voltada para o objetivo de disciplinar o uso, o descarte e a destinação final de óleos e gorduras comestíveis, vegetais e animais, no pós-uso alimentar.

Art. 2º. - São objetivos do programa ora instituído, entre outros possíveis decorrentes de sua natureza, conforme fixado no artigo 1º desta lei:

I – evitar a contaminação, o entupimento e todo tipo de prejuízo à rede de esgotos, especialmente dos encanamentos de ligação com a rede coletora de esgotos e de escoamento de águas pluviais;

II – impedir a poluição do meio ambiente, a degradação do solo e a destruição da fauna e da flora;

III – evitar danos à saúde pública e possibilitar um modo de vida mais saudável para a população;

IV – incentivar a prática da reciclagem de óleos e gorduras de origem animal e vegetal, mediante suporte técnico e incentivo fiscal, para re-uso culinário doméstico, comercial e industrial ou para fins de sua transformação em sabão, massa de vidro e, principalmente, biodiesel a ser utilizado pelos veículos integrantes da frota que realiza o transporte público urbano e interurbano de passageiros;

V – conscientizar a população, especialmente a parcela que atua no ramo da alimentação, seja em caráter doméstico ou profissional, sobre os danos causados pelo descarte direto de óleos e gorduras comestíveis na rede de esgotos ou diretamente no meio ambiente e sobre as vantagens do processo de reciclagem ou de reutilização no uso culinário, inclusive informando sobre as práticas alternativas existentes;

VI – oferecer meios e locais alternativos de descarte e estabelecer uma política de recolhimento, armazenamento e destinação final dos óleos e gorduras comestíveis após sua utilização na alimentação, fixando os procedimentos adequados a serem desenvolvidos pelo Poder Público municipal, pela iniciativa privada ou por entidades não-governamentais, nessa área;

VII – conscientizar os produtores, distribuidores e comerciantes de óleos e gorduras sobre sua responsabilidade na destinação desse produto após seu uso culinário e sobre a necessidade das respectivas embalagens possuírem informações a respeito de seu potencial de degradação, das alternativas para descarte responsável e das possibilidades de reciclagem.

§ 1º. - O recolhimento de óleos e gorduras deverá ser realizado por empresas ou entidades cadastradas e autorizadas pelo Poder Executivo para a realização desse serviço.

§ 2º. - A autorização de trata o parágrafo 1º deste artigo só será concedida após o conhecimento pelo Poder público da destinação que será dada ao produto recolhido e feita devida análise de impacto ambiental ou de risco para a saúde pública, conforme for o caso.

§ 3º - Aqueles autorizados a fazer a coleta de óleos ou gorduras comestíveis deverão disponibilizar recipientes próprios para o recolhimento, não poluentes, contendo o nome do coletor, o seu número de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas

Folha 30
Proc. Nº 07.0957/13
Isis Duarte Rodrigues
RE. 11.207

- CNPJ e os seguintes dizeres: "RESÍDUO DE ÓLEO OU GORDURA - NÃO JOGUE EM PIAS, EM VASOS SANITÁRIOS E NO MEIO AMBIENTE".

Art. 3º. - São princípios orientadores que regem o programa de que trata o artigo 1º desta lei:

I - sustentabilidade ambiental, social e econômica do programa;

II - conscientização de todos os agentes que produzem, distribuem, comercializam ou utilizam óleos e gorduras sobre suas responsabilidades;

III - inserção do consumidor como agente de viabilização do Programa e de controle da poluição urbana;

IV - universalidade, regularidade e continuidade no acesso da população aos locais de entrega de recipientes com óleos e gorduras pós-usados na alimentação;

V - articulação e integração das ações de todos os agentes sociais envolvidos no problema da poluição por óleos e gorduras comestíveis: Poder Público, produtores, distribuidores, comerciantes, consumidores e agentes e agentes integrantes da cadeia de reciclagem;

VI - transparência, com a participação direta ou através de representantes, na forma do regulamento desta lei, de todos os interessados no programa;

VII - priorização da ação preventiva em detrimento da ação repressiva;

VIII - estímulo à coleta e reciclagem por meio de pequenas empresas e de cooperativas.

Art. 4º. - Fica proibido a empresas e entidades o descarte de óleos e gorduras no meio ambiente e na rede coletora de esgotos e de escoamento das águas pluviais.

§ 1º Aos infratores do disposto neste artigo será aplicada multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), valor que será dobrado a partir da primeira reincidência.

§ 2º O valor da multa de que trata o parágrafo 1º deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, acumulada no exercício anterior, sendo que no caso de extinção desse índice deverá ser adotado outro criado por lei federal e que reflita e reponha a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 5º. - A realização do programa instituído nesta lei caberá à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SMVMA, cabendo sua fiscalização aos órgãos municipais ambientais e sanitários pertinentes.

§ 1º Os agentes públicos responsáveis pela fiscalização da execução desta lei deverão ter sua entrada franqueada nas dependências das empresas e entidades que produzem, distribuem, comercializa, utilizam, coletam, tratam, armazenam e reciclam óleos e gorduras comestíveis, nelas podendo permanecer todo tempo necessário para o cumprimento de suas atribuições.

§ 2º Na hipótese de impedimento ou embaraço à ação desses servidores, estes poderão requisitar o auxílio das autoridades policiais para o exercício de suas funções.

§ 3º A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SMVMA criará um selo de certificação para todas as empresas e entidades que se integrem ao programa de que trata esta lei.

§ 4º A Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SMVMA manterá cadastro de todas as empresas que realizam coleta, armazenamento e reciclagem de óleos e gorduras comestíveis pós-uso, cabendo a todas elas estar devidamente regularizada nas áreas ambientais, fiscais e sanitárias das três esferas de governo.

Art. 6º. - O Poder Público municipal poderá firmar convênios e parcerias com universidades, escolas, órgãos de outras esferas de governo, empresas e entidades não governamentais do terceiro setor para a plena consecução dos objetivos visados nesta lei.

Art. 7º. - As empresas e entidades que produzem, distribuem, comercializam, utilizam, coletam, tratam, armazenam e reciclam óleos e gorduras comestíveis terão de 120

(cento e vinte) dias, contados da publicação desta lei, para se adaptarem ao nela disposto.

Art. 8º. - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 9º. - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, 28 de abril de 2008. Às Comissões competentes."

Polícia 32
Proc. Nº 01-00185/13
fls. 33
Isis Duarte Rodrigues
RF: 11.207

PUBLICADO DOC 28/04/2011, PÁG 93

PROJETO DE LEI 01-00185/2011 do Vereador Eliseu Gabriel (PSB)

"Estabelece a proibição do descarte de óleos e gorduras animais ou vegetais na rede coletora de esgoto e águas pluviais no município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica proibido o descarte de óleos e gorduras residuais na rede de coleta de esgoto e águas pluviais, córregos, rios, lagoas, no solo e em depósitos de lixo, por estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços públicos e privados para fins culinários de qualquer espécie.

§ 1º - Por óleos e gorduras residuais entendem-se aqueles considerados comestíveis, de origem animal ou vegetal.

§ 2º - O descarte citado se refere à destinação final dos resíduos de óleos e gorduras gerados a partir de seu uso na preparação de alimentos e lançados indevidamente na rede de esgoto através de pias, ralos, guias, sarjetas, bueiros ou mesmo diretamente no solo.

Art. 2º - Para promover a melhor destinação e contenção desses resíduos, sem causar danos ambientais à rede coleta de esgoto e ao processo de tratamento e captação de água, caberá ao Poder Executivo regulamentar a cadeia logística inserida junto ao processo de coleta, transporte, armazenamento e a forma adequada de reciclagem e transformação desses resíduos, estabelecendo normas e procedimentos competentes, em conformidade com a legislação estadual e federal vigentes.

Art. 3º - O Poder Executivo organizará a gestão da cadeia logística e processos de reciclagem previstos no art. 2º desta Lei, e, quando não atuando diretamente, licitará a contratação dos serviços especializados citados nessa lei junto a terceiros.

§ 1º - Para esse fim serão consideradas, preferencialmente, em conformidade com as regras licitatórias vigentes, pessoas jurídicas estabelecidas como Organizações Sociais não Governamentais e sem fins lucrativos, OSCIPs, Cooperativas, micro, pequenas e médias empresas, desde que as mesmas tenham como finalidade e estejam devidamente habilitadas em gestão dos resíduos tratados por essa lei.

Art. 4º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, 19 de abril de 2011 Às Comissões competentes."

À Comissão de Justiça
Em 22/03/13

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 23/03/13 às 15:20 17/04
RF _____

GA
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Ào Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Eduardo Lima
Para Relatar,
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 h

POR Jou

SAÍDA: 04/01/13 ÀS: 17 h 30 ASS: Lina

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

EM 01/04/13 AS 18:28

POR Jou

SAÍDA: 04/04/13 ÀS: 16 h ASS: Lina

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(a) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 33-34 e folha de informação nº

em 1/04/13 a

GA
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 33 fls. 35
Processo nº 01-57/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

16 - PAR
16- 00330/2013

pl0057/13

PARECER Nº _____ DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0057/13.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Jean Madeira, que dispõe sobre a implantação da coleta seletiva de óleo vegetal usado nas creches e escolas de ensino fundamental públicas e privadas do Município de São Paulo.

O projeto pode prosseguir em tramitação, haja vista que elaborado no exercício da competência legislativa desta casa, consoante se depreende dos artigos 7º, inciso I; 13, incisos I e II; 37, *caput*; e 181, todos da Lei Orgânica do Município.

A matéria de fundo versada no projeto diz respeito à proteção do meio ambiente, tema para o qual o Município detém competência legislativa suplementar, conforme art. 24, inciso VI c/c art. 30, incisos I e II, da CF/88.

A proteção do meio ambiente é uma das maiores preocupações da atualidade, em especial na Cidade de São Paulo em razão dos altos índices de poluição que apresenta.

Pois bem, a manutenção de um meio ambiente saudável e equilibrado, além de se tratar de assunto que, por óbvio, é de interesse de todos, uma vez que é imperiosa à sobrevivência humana e à sadia qualidade de vida, foi alçada à categoria de princípio constitucional impositivo, quando a Constituição Federal determinou ao Poder Público em todas as suas esferas, Federal, Estadual e Municipal (artigos 225 e 23, inciso VI), o poder-dever de defender e preservar o meio ambiente para as presentes e futuras gerações.

Atenta a tal panorama, a Lei Orgânica do Município de São Paulo também prevê o poder-dever do Município de zelar pelo meio ambiente:

“Art. 7º É dever do Poder Municipal, em cooperação com a União, o Estado e com outros Municípios, assegurar a todos o exercício dos direitos individuais, coletivos, difusos e sociais estabelecidos pela Constituição da República e pela Constituição Estadual, e daqueles inerentes às condições de vida na cidade, inseridos nas competências municipais específicas, em especial no que respeita a:

I – meio ambiente humanizado, sadio e ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, para as presentes e futuras gerações;”

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0057/13

Já no art. 181 da Lei Maior Local vislumbra-se a diretriz traçada ao Poder Público para que elabore uma política de cunho participativo de proteção ao meio ambiente:

Art. 181 - O Município, mediante lei, organizará, assegurada a participação da sociedade, sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para coordenar, fiscalizar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, no que respeita a:

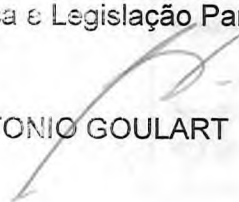
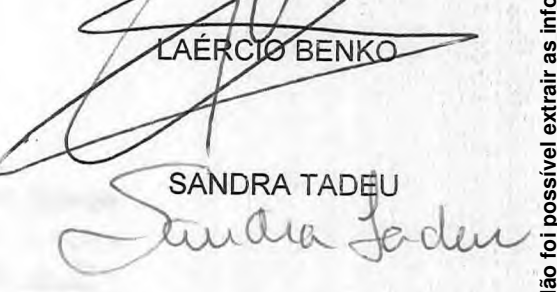
I - formulação de política municipal de proteção ao meio ambiente;

Destaque-se que estando o projeto em análise relacionado com a política municipal de meio ambiente, durante a sua tramitação é necessária a realização de ao menos duas audiências públicas, nos termos do art. 41, VIII, da Lei Orgânica do Município.

Para ser aprovado o projeto necessita de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município.

Ante o exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 10/04/13


ANTONIO GOULART
ABOU ANNI
EDUARDO TUMA
ALESSANDRO GUEDES
GEORGE HATO
ARSELINO TATTO
LAÉRCIO BENKO
CONTE LOPES
SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12/04/13

Pág. 74 Col. 4

Conferido GR

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo

RF. 11.317

A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 12/04/13

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo

RF. 11.317

Recebido na Comissão de Política Urbana,

Metropolitana e Meio Ambiente.

São Paulo, 15/04/2013 às 18:13

Alana
Assessoria Legislativa

AO Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Dalton Silvano

Para relatar

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

Em 17/04/2013

Assinatura

Obs: O nome deve ser transcrito no verso desta folha, no campo de P.T.

Seguem anexados nesta documentação

o papel de informação rubricado do lado

nº 35 a 48 //

Em 10/06/2013

Ass. Lúcia de Moraes Boush
Assessoria Parlamentar
RF. 186.823



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE**

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 29 DE MAIO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da oitava audiência pública do ano de 2013.

Esta audiência pública está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, *link* Auditórios On-Line.

Informo também que esta audiência pública vem sendo publicada no Diário Oficial do Município de São Paulo diariamente, desde o dia 24 de maio de 2013.

O primeiro item da pauta desta reunião é o PL 80/95, do Vereador Wadih Mutran: “Obriga o Poder Executivo a conceder desconto de 1% do IPTU – Imposto Predial Territorial Urbano para cada metro quadrado de jardim que for construído pelos proprietários de imóveis localizados no Município de São Paulo”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública sobre o PL 80/95.

PL 475/09, do Vereador Paulo Frange: “Obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de Habitações de Interesse Social em área de ZEIS – Zona Especial de Interesse Social”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública sobre o PL 475/09.

PL 516/09, do Vereador Paulo Frange: “Visa a implantar Programa Municipal Hospitalar de Responsabilidade Ambiental, determinando a instituição do Selo Verde Saúde”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 516/09.

PL 524/11, do Vereador Francisco Chagas: “Dispõe sobre a inclusão, na tabela de composição de custos, dos preços de equipamentos para praças e parques utilizados na área de lazer, elaborados a partir de material reciclado”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 524/11.

PL 17/13, do Vereador Ari Friedenbach: “Autoriza o Poder Executivo a promover, anualmente, a campanha de conscientização para a vacinação de cães contra a doença Cinomose, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 17/13.

Inversão de pauta: o PL 57/13 passa a constar no lugar do PL 54/13, que vai para o final da pauta.

PL 57/13, do Vereador Jean Madeira: “Dispõe sobre a implantação da Coleta Seletiva de Óleo Vegetal Usado, nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do Município de São Paulo, e dá outras providências.”

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 57/13.

PL 101/13, do Vereador Eduardo Tuma: “Institui o Alvará de Funcionamento Condicionado para igrejas, templos e locais de cultos religiosos, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a audiência pública do PL 101/13.

PL 103/13, do Vereador Ricardo Nunes: “Altera a redação do ‘caput’ do art. 9º da Lei no 15.499, de 7 de dezembro de 2011, para estender o prazo de

requerimento do Auto de Licença de Funcionamento Condicionado, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 103/13.

Para os próximos itens da pauta será realizada a segunda audiência pública.

PL 239/12, do Vereador David Soares: “Dispõe sobre a acessibilidade nos elevadores dos edifícios da cidade de São Paulo, e fixa outras providências.”

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 239/12.

PL 306/12, do Vereador Celso Jatene: “Dispõe sobre a apresentação de Relatório de Impacto Demográfico - RID à Secretaria de Segurança Pública, e dá outras providências”.

Não havendo nenhum inscrito para discutir o projeto, dou por encerrada a segunda audiência pública do PL 306/12.

PL 375/2012, do Vereador Aurélio Miguel. Dispõe sobre implantação de creches municipais dentro da área dos clubes da comunidade – CDC e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 399/2012, do Vereador Adilson Amadeu. Dispõe sobre a concessão de alvará de funcionamento diferenciado e edificações destinadas ao culto religioso na cidade de São Paulo, e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 519/2012, do Vereador David Soares. Institui o serviço de hotel veterinário público municipal para animais e fixa outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 58/2013, do Vereador Paulo Frange. Altera a redação da Seção 14.1.2.2 do Capítulo XIV do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de junho de 1992, e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 124/2013, do Vereador Laércio Benko. Dispõe sobre o descarte adequado na rede coletora de esgoto de glutaraldeído no município de São Paulo, e dá outras providências. (Pausa) Não há inscritos.

PL 203/2013, do Vereador Aurélio Miguel. Altera o item 9.4.5 da Lei nº 11.228 de 25 de junho de 1992, na redação dada pela Lei nº 15.095 de 4 de janeiro de 2010. (Pausa) Não há oradores inscritos.

PL 54/2013, do Vereador Ricardo Nunes, do PMDB. Dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário STPHSP, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo, e dá outras providências. (Pausa) O nobre Vereador Ricardo Nunes está presente e fará a defesa do projeto.

O SR. RICARDO NUNES – Bom dia, Sr. Presidente e Srs. Vereadores membros da Comissão. Está presente o Professor Alexandre Delijaicov, da FAU USP, que tem uma proposta fantástica sobre o projeto hidroviário do Estado de São Paulo, que tem tudo a ver com este nosso projeto hidroviário de transporte da cidade de São Paulo. Assim, a equipe do professor Alexandre poderá contribuir conosco.

Farei um breve resumo do projeto e passarei a palavra aos técnicos da Secretaria de Transportes, presentes.

Temos algumas questões na Cidade que eu diria, se não problemáticas, mais que isso, catastróficas: trânsito e transporte coletivo. Apesar de o Governo do Estado estar se esforçando bastante para aumentar o transporte sobre trilhos – várias linhas do metrô estão sendo anunciadas -, temos hoje uma quantidade de usuários acima do limite comportado pelo sistema.

Em relação ao sistema de transporte sobre rodas, os ônibus, percebemos que os passageiros têm sofrido bastante por conta do número muito pequeno de ônibus em relação à demanda. Fora isso, há também a questão do trânsito.

Pensando nessas questões todas e verificando o mapa da cidade de São Paulo, com essas duas grandes represas, Billings e Guarapiranga, além dos rios Pinheiros e Tietê; e levando em conta outras experiências que existem no mundo, com a utilização do transporte hidroviário, nós imaginamos esse projeto, que já foi votado em primeiro, passou por todas as Comissões da Casa. Agora, precisamos de duas audiências públicas para cumprir o Regimento para depois ir à segunda votação e, se Deus quiser, ser sancionado e implantado.

Existe um fato importante que gostaria de levantar com relação à quantidade de moradores nas margens das Represas Billings e Guarapiranga. Na margem direita da Billings, fica a Pedreira, uma região de uma densidade populacional muito alta e de pessoas de baixa renda que também usam muito o transporte coletivo e que, para se deslocarem, precisam transitar pela Alvarenga, que é uma das avenidas de maior trânsito da cidade de São Paulo.

Na margem esquerda da Billings, há o Grajaú, o Cantinho do Céu, o Gaivotas, o Cocaia, regiões conhecidas por todo mundo, que também poderia utilizar esse sistema de transporte. Hoje, tem de usar o sistema de ônibus, saindo pela Av. Belmira Marin e, depois, Av. Senador Teotônio Vilela. Todos sabem que a Av. Belmira Marin é uma das piores avenidas em termos de trânsito da cidade de São Paulo.

Considerando a Represa Guarapiranga, na margem direita há o Capão Redondo, Jardim Capela, Kagohara, Jardim dos Reis. Essa é uma região muito adensada, onde as pessoas sofrem bastante. A represa passa por esses bairros e as pessoas, para poderem transitar, têm de andar pela Estrada do M'Boi Mirim e Av. Guarapiranga, que todos sabem o caos que é. Essas três grandes artérias entupidas, que quase estão causando infarto, levam às pontes, onde o trânsito é pior ainda. Estamos, basicamente, ilhados. É questão de se pensar em alguma alternativa para isso.

Infelizmente, esse Governo – ao qual faço parte da Base de apoio – tem focado muito na questão do transporte sobre rodas. É uma decisão de Governo que, em meu ponto de vista, é equivocada. Mas, pretendemos, com uma singela colaboração, tentar dar alguma alternativa, como instituir o sistema de transporte hidroviário. Tenho muita convicção disso, até porque moro naquela região do Fundão, conheço bem cada bairro e sofro com o trânsito da Alvarenga, da Belmira Marin, da Teotônio Vilela e da M'Boi Mirim. Sofro como todos aqui. O Vereador Andrea Matarazzo esteve muito por lá, o Vereador José Police Neto também conhece, o Vereador Nelo Rodolfo e todos vocês.

Há também a questão do rio Pinheiros e do rio Tietê. Se conseguirmos implantar o que está posto neste projeto - esse sonho -, serei o cara mais feliz do mundo e já terá sido válido meu mandato. Além do projeto de usarmos as represas, poderíamos fazer *upgrade* nisso. É fazer com que o transporte pelas represas consiga acessar o rio Pinheiros. Isso faria com que todos aqueles usuários se interligassem à CPTM, que está na margem do rio Pinheiros e, conseqüentemente, interligar à estação do metrô.

Como viabilizar essa possibilidade? Fomos procurando, olhando como funciona aqui e ali e, na verdade, avaliando como funciona no mundo, como na Inglaterra, no Japão e em outros Países. Existe um sistema chamado *hovercraft*, que é

um anfíbio, ou seja, ele possibilitaria a navegação pelas represas; poderia passar por uma parte de terra, entre a represa e o rio e acessar o rio para levar os passageiros até a estação do metrô. Seria um sonho maravilhoso. Esse sistema de *hovercraft* transporta 200 pessoas e, em dezembro, foi implantado em Manaus.

Já temos ele com a tecnologia brasileira. Imagino que o custo seja bem menor, apesar de que o projeto não, necessariamente, tenha de haver investimento da Prefeitura. Grande investimento pode ser operado pela iniciativa privada.

Tenho impressão que vamos dar uma grande colaboração para a Cidade, até porque se pegarmos os próprios dados da SPTrans, nos últimos dez anos tivemos um aumento de 1,5 milhão de passageiros para quase 3 milhões – dobrou. E ao mesmo ponto que o número da frota de ônibus, nesse mesmo período, se manteve a mesma, não teve alteração.

Temos visto, inclusive agora, uma grane discussão para aumentar o número de passageiros por ônibus. Já sabemos que as pessoas não conseguem andar.

Enfim, aqui acho que é chover no molhado falar de todos os problemas que existem na questão da mobilidade, na questão do trânsito e do transporte coletivo na Cidade.

Outra questão que queria colocar é a questão ambiental. Esse projeto, se implantado, e temos aqui uma justificativa técnica bastante interessante, contribuirá muito com a questão ambiental. Por quê? Esse sistema de transporte hidroviário vai, comparativamente ao número de passageiros e ao transporte sobre rodas, ele tem, no mínimo, 1/3 de economia de combustível. Então, já é algo bastante relevante.

Outro aspecto que levantamos, é a questão de estar fazendo uso das represas e dos rios. É como se você tivesse um terreno baldio, o mato cresce. Quando você usa, você cuida.

Então, a partir do momento que fizemos uso das represas e dos rios, com certeza, daremos uma grande contribuição para os paulistanos na cultura para cuidar daquilo que temos.

Outra questão, não que o sistema que estamos propondo, o PL, seja necessariamente com o *hovercraft*. Por que temos falado muito dele? O Professor Alexandre me comentou, em uma visita que fiz à FAUSP, que um dos problemas de uso da navegação das represas e dos rios, é com relação às embarcações que têm a hélice. Elas fazem ondas e essas ondas acabam gerando um desbarrancamento das margens das represas e dos rios. E esse sistema de *hovercraft*, como ele não tem hélice, é um sistema de propulsão de ar, e não gera essas ondas. Então, seria algo positivo.

Uma outra questão é com relação aos rios. Sabemos que existe um pouco de poluição, e o sistema de *hovercraft* vai, basicamente, no nível da água. Ele necessita de 10 cm de água para poder navegar. Então, não teria nenhum impedimento com relação a já fazer uso da represa e dos rios com o sistema *hovercraft* sem ter que, necessariamente, fazer nada de despoluição.

Aí temos alguns estudos para frente, que o uso dele ajudará na oxigenação da água, mas isso é algo mais para frente.

Lembrando que o PL 54 cria um sistema de transporte hidroviário, não necessariamente tenha de ser o sistema de *hovercraft*. Estamos colocando ele como uma das opções por conta dessas questões.

Então vou passar para o Professor... Presidente, eu conclui, se depois o senhor puder permitir, só mostrar um vídeo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Hudson Paiva de Castro, Administrador de Projetos do SPTrans.

Por favor, antes podemos assistir o vídeo.

- Apresentação de vídeo.

O SR. RICARDO NUNES – Esse vídeo é mais para mostrar que ele pode ser um equipamento de transporte de cargas. O professor Alexandre trabalhou bastante e também para mostrar que não requer um investimento de fazer um terminal, é muito simples. Falta só aquele cortinho, mas tudo bem. Já deu para perceber...aí já foi no aeroporto, já deixou as pessoas, por terra ele pega, acessa a água e vai embora.

Mostrei esse projeto para o Prefeito Fernando Haddad, ele gostou bastante e disse que vai sancionar, mostrei para o Secretário de Transportes que disse que ia contratar um estudo técnico. Tem as fotos aí, eu tive mesmo, é verdade, está aí o Secretário e o Prefeito, eu mostrando o projeto junto com o Prefeito, S.Exa. está sorrindo, como podem ver. Por que estou fazendo isso? Por que esse projeto já teve três cópias, então, já teve um projeto aqui na Casa que cria o transporte na Guarapiranga, outro na Billings, e outro que criava o transporte fluvial. Temos Vereadores que são iluminados pela...então, se estão copiando é porque o projeto é bom, mas é uma brincadeira, fiz até uma homenagem a nós aqui.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Ricson da SPtrans.

O SR. RICSON DE CASTRO – Bom dia. Sou administrador de projetos da SPTrans e a intenção é de fazer alguns comentários sobre o projeto de lei que está em pauta no momento. Gostaria, primeiramente, de elogiar o Vereador porque essa é a iniciativa de trabalhar as nossas águas que são tão presentes na Cidade inteira. Nos últimos meses temos desenvolvido essa questão do transporte hidroviário, mas a questão é usar esse elemento precioso que temos em torno de nós que é a represa Billings para ajudar as pessoas a se deslocarem na Cidade. Estamos no momento desenvolvendo um projeto de uma conexão por barco de passageiros, ali no Jardim Orion, Interlagos e Pedreira, na barragem da represa Billings.

Nesse sentido já contatamos a EMAI, que é a empresa estadual responsável pelas águas da Cidade, e eles não tem nada a opor, nenhuma objeção nessa parte para que possamos operar o transporte aquático em São Paulo e, inclusive, colocamos para eles da intenção do nosso Secretário de absorver a travessia do Bororé, que é uma travessia que foi operada há 80 anos, desde que a represa de Guarapiranga foi cheia e havia a obrigação do estado de manter essa conexão. Como é uma conexão municipal, nós militamos que seria razoável que a cidade assumisse esse serviço.

Em relação ao projeto de lei, temos duas observações a fazer. A primeira é em relação à questão da tecnologia. Vimos essa questão do transporte hidroviário de forma tão ampla e diversificada que achamos que fixar uma tecnologia, como foi colocado no projeto com tanta clareza, poderia limitar o alcance do projeto. Pelo menos na versão que avaliamos fica claro que a tecnologia seria *hovercraft* ou aerobarco, tendo como objetivo o veículo ser anfíbio. Achamos que essa questão poderia ser avaliada, ou seja, deixar a tecnologia para ser aplicada de acordo com a situação. Como o nobre Vereador mostrou, existem casos em que o *hovercraft* é a melhor opção, mas nem sempre será. Então, a questão seria deixar essa tecnologia em aberto.

O segundo ponto é em relação à questão da tarifação. Pelo que dá a entender no projeto de lei, o sistema se autofinanciaria. Vemos que, sobretudo na

região Sul da Cidade onde parece ser a renda mais baixa, esse sistema teria de ser integrado, não só física, mas também tarifariamente aos transportes municipais, como ônibus, metrô e tudo o mais.

Em relação ao uso do Bilhete Único, não vimos, no projeto de lei, abertura para essa possibilidade de o usuário pegar seu bilhete usar no ônibus e assim por diante. Pelo menos, isso não ficou claro. Isso tem que ser observado em relação ao projeto.

Quanto ao uso das represas e dos rios, à navegação como complemento do transporte terrestre, só temos a elogiar a ideia.

Era isso o que eu tinha a dizer. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Ok. Obrigado, Sr. Hughson Paiva de Castro, administrador de projetos da SPTrans.

Convidamos o segundo orador, professor Alexandre Delijaicov, da FAU-USP.

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Bom dia, Srs. Vereadores Andrea Matarazzo e Ricardo Nunes e demais presentes.

Sou professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e Coordenador do Grupo de Pesquisa Metrópole Fluvial, ligado às infraestruturas urbanas fluviais da metrópole. Começo elogiando o projeto de lei. Para nós da USP é uma felicidade que esse projeto de lei municipal incentive a implementação dos sistemas hidroviários da cidade de São Paulo, valorizando as cinco principais hidrovias da Cidade: Tietê, Pinheiros Inferior, Pinheiros Superior e, principalmente, a quarta e quinta hidrovias, que revelam a verdadeira metrópole fluvial, Billings e Guarapiranga.

Nada impede que essas cinco hidrovias do município de São Paulo, que ainda não estão interligadas por eclusas, sejam implementadas imediatamente, com o sistema de embarcações. Porque cada uma dessas hidrovias, principalmente a Billings e a Guarapiranga, tem demanda origem-destino, que justifica sua implementação - principalmente na Billings, no fundo dos braços da represa e nas pontas das penínsulas. O exemplo que demos ao Vereador Ricardo Nunes, da beleza desse projeto de lei, é o fato de a população da tribo Krukutu, ao Sul de Parelheiros, ao Sul da Colônia, ao Sul da Barragem, extremo Sul do município de São Paulo, poder, dos braços da Billings, atingir, por exemplo, a região da Pedreira, Estrada do Alvarenga.

Outro elemento de valorização do projeto, com relação à Billings e Guarapiranga, são as travessias lacustres, dos lagos, de uma margem a outra. Através do bilhete único, por exemplo, será possível interligar o corredor de ônibus da M'Boi Mirim ao corredor de ônibus da Robert Kennedy, Avenida Atlântica. Assim, da Estrada dos Funcionários Públicos, um morador do Jardim Ângela com bilhete ônibus-barco-ônibus, que trabalhe na Cidade Dutra, poderá reduzir significativamente o tempo de transporte.

Para nós, é realmente importante esse projeto porque reforça a implementação de uma cultura ambiental e uma cultura fluvial, que valorizam os rios e represas. Cada uma dessas paradas, desses portos do transporte fluvial de passageiros tem, para nós da FAU, uma dimensão de ecoporto, de cais cultural e ambiental, de fomento à cultura da navegação fluvial. Mais do que isso, fomento à retomada da navegação fluvial, que sempre existiu na metrópole paulistana.

Para nós, esse projeto é uma felicidade. Quanto aos pormenores do projeto por conta dos tipos de embarcação e de propulsão, a ênfase do nosso grupo de pesquisa é para que a propulsão seja híbrida: em médio e longo prazo, por motores

elétricos; em curto prazo, por motores híbridos – a biogás ou gás natural, e elétrico – para que haja uma articulação entre os aspectos ambiental, econômico e técnico.

Assim, damos parabéns ao Vereador pela iniciativa e colocamo-nos à disposição para colaborar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Que fazer uma pergunta. O sistema de *hovercraft* - para as atuais margens, ou final tanto do Tietê como do Pinheiros e saída da Billings – está relativamente adaptado? Ou há obras grandes a serem feitas?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – O sistema *hovercraft* foi proposto pelo Vereador Ricardo Nunes como alternativa intermediária antes da construção das eclusas. Da Billings para o canal superior do Pinheiros, há rampas e taludes da Represa Billings. O “ombro” ao lado de Cidade Dutra, da estação de trem Primavera-Interlagos, que possui um patamar intermediário que daria para se realizar a transposição, não tem a declividade apropriada, como existe no Canal da Mancha.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há ajustes a serem feitos, não obras gigantescas, certo?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Exato. É possível.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – E para a Ilha de Bororé?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Na Ilha de Bororé também daria para fazer tranquilamente, principalmente o projeto que o representante de SPTrans disse que ligaria a região de Cocaia e Cantinho do Céu. Eu também concordo com o representante quando ele menciona a valorização de vários tipos de propulsão, principalmente as elétricas, que eu gostaria de enfatizar, como propulsão a hélice aérea, para ficar de acordo com os requisitos ambientais.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, professor. (Pausa) Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Vi que no processo oferecido pelo gabinete e sua assessoria, ele anuncia um quadro evolutivo que vai desde o protocolo em 26 de fevereiro até o dia desta audiência pública. Vou me ater um pouco aos estudos de viabilidade encomendados e ao tempo necessário para que possamos tomar uma decisão política – porque, na realidade, quando você recebe um estudo de viabilidade, depois dele há uma decisão política de implantar ou não. Agora, estamos na fase da audiência pública, temos uma segunda votação; depois disso, com o estudo de viabilidade, teremos uma decisão política ou não.

Se a decisão política for favorável, qual o tempo de implantação que necessitaria um sistema como esse – seja para a Ilha do Bororé, que me parece um processo mais célere, até pela apresentação feita pela SPTrans, que deseja já fazer aquela transposição utilizando a capacidade hídrica que o Município tem; seja para desenvolver essa plataforma para outras ligações.

A pergunta que faço é a seguinte: tomada a decisão política, quanto tempo a gente precisaria para ver um sistema como esse funcionando na cidade de São Paulo, utilizando como premissa básica de implantação a travessia para a Ilha do Bororé?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Acho que, como o espelho d’água está pronto, não tem muitas obras do ponto de vista de atracagem e configuração de portos, terminais *etc.*, com suas instalações, o cronograma seria relativo à construção naval – na construção dessas embarcações – e também à articulação institucional - por exemplo, identificar a possibilidade de implementar o bilhete único barco-ônibus. Uma embarcação de 200 lugares já é uma experiência importante feita no Recife, a ser

considerada, e também em Manaus, e isso pode servir de referência para nós.

Então, praticamente os prazos administrativos e públicos municipais estariam adequados dentro de uma gestão como essa, do Prefeito Fernando Haddad, para implementação em um ano, um ano e meio.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Então, o senhor está falando que, com uma decisão favorável, teríamos a implantação disso dentro da atual gestão. É isso?

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Acho que é o importante. Queria enfatizar principalmente que, das cinco hidrovias da Cidade, na Billings e na Guarapiranga é muito mais fácil implementar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Vereador Roberto Tripoli.

O SR. ROBERTO TRIPOLI – Quero elogiar a iniciativa do Vereador Ricardo Nunes, muito preocupado com toda aquela região e muito preocupado com a disposição dos rios.

Esta Comissão é positiva inclusive por termos como Presidente o Vereador Andrea Matarazzo, que é do PSDB; portanto, ligado ao Governo Geraldo Alckmin, que pode colaborar muito com essa questão.

O Município, como o senhor notou, está à disposição para colaborar. Agora, esses rios são ligados ao Governo do Estado, se não me falha a memória.

O SR. PAULO FRANGE – Nobre Vereador Tripoli, não entendi. Os rios estão ligados a quem?

O SR. ROBERTO TRIPOLI – O Vereador Andrea Matarazzo é do PSDB, muito amigo do Governado Geraldo Alckmin, independentemente de fazer parte do partido. S.Exa. é uma grande liderança dentro da Social Democracia e é também a pessoa que pode colaborar muito com essa proposta, porque pode fazer a ponte entre o Governo do Estado e o Município para resolver essa questão, porque esse tema é citado nesta Casa todos os anos.

Então, para se colocar em prática, acredito que tem que haver uma união entre Estado e Município, porque as autorizações referentes, por exemplo, à Represa Billings, é com o Estado. Não adianta o Município querer interferir se a questão não for discutida com o Estado, porque, sendo propriedade do Estado, a licença também é do Estado.

Parabenizo o nobre Vereador Ricardo Nunes pela iniciativa, uma vez que existe intenção política de se colocar uma proposta dessas para andar. A proposta não é novidade, é antiga, mas eu gostaria de pedir ao Presidente da douta Comissão de Política Urbana, pela força que tem com o Governo do Estado e pela relação que mantém com os Secretários, principalmente com o Secretário José Aníbal, de Energia, muito ligado à questão hidro.

Isso posto, seria interessante que a Comissão até marcasse uma reunião com o Secretário de Energia para discutir essa questão e, de fato, colocá-la em prática, porque nós Vereadores só temos a aplaudir V.Exa. por essa iniciativa. Tenho certeza de que também o Sr. Prefeito Fernando Haddad estará à disposição para colaborar em todos os momentos.

Então, se o Estado participar, tudo ficará mais fácil. Esse é o encaminhamento que faço.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Boa sugestão do Vereador Roberto Tripoli. Como S.Exa. é também preocupado com as questões ambientais,

sugiro que a reunião seja com o Secretário de Energia, Sr. José Aníbal e com o Secretário do Meio Ambiente, Sr. Bruno Covas, que, efetivamente, poderão ajudar o projeto a andar.

Parabéns, Vereador Ricardo Nunes, porque, do projeto, como disse o Vereador Roberto Tripoli, já ouvimos falar, mas dessa vez entrou de forma bastante organizada, com começo, meio e fim e com uma determinação que não é usual a esta Casa.

Agradeço ao Vereador Roberto Tripoli pela sugestão. Vou convidar V.Exa. para mediar essa reunião. Com certeza V.Exa. será um bom mediador.

Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, apenas para buscar conhecer um pouco mais desse assunto, vou fazer uma pergunta ao nosso palestrante.

O eixo do Tietê, na verdade, foi utilizado para desenvolvimento urbano ao longo da ferrovia e, entre a ferrovia e o rio, há um enorme buraco negro que tentamos ocupar com a Operação Urbana Água Branca, com o Projeto Arco Tietê, etc.

E assim é no mundo inteiro: as cidades crescem ao longo dos rios. Em Nova Iorque, por exemplo, ao passarmos de barcos, vemos prédios dos dois lados, vemos a cidade. Aqui não. Só sabemos que a Cidade fica para um lado e para o outro.

Essa realidade seguramente vai mudar. Temos conhecimento, até pelo trabalho que já tivemos anteriormente, da facilidade com que seria sair do Tietê e parar na Bacia do Prata, passando por todo esse processo que envolve essa bacia, ligada ao Rio Tietê. Até porque, algumas das pragas urbanas que encontramos na região do Tietê vieram daquela região da Argentina no sentido contrário do fluxo e são desconhecidas dos pesquisadores brasileiros.

Queria saber do senhor o seguinte: nos centros urbanos, qual é a experiência bem-sucedida que utilizou o transporte hidroviário nos centros urbanos e não para fazer essa interligação entre Estados e países, como ocorre na Europa?

O SR. ALEXANDRE DELIJAVICOV – O que se deve também destacar dessa lei é uma cultura de hidrovias urbanas ou metropolitanas, que não existe no Brasil. Temos, como o Vereador Roberto Tripoli falou, que pensar de maneira sistêmica no âmbito metropolitano.

Em algumas cidades do mundo há. Por exemplo, as cidades no entorno de Roterdã são interligadas por um ônibus aquático e uma série de embarcações que servem aos moradores no canal do delta do Reno, fazendo o percurso longitudinal, e não travessias lacustres, em barcos como o que foi mostrado.

Isso ocorre também nos municípios vizinhos a Hamburgo e nas penínsulas no entorno de Estocolmo, onde, num braço do Mar Báltico, vários tipos de embarcações fazem o percurso, algumas com motor a jato, turbinado.

Em Bering, a primeira capital da Noruega, ocorre a mesma coisa, apesar de ser fiorde.

Já na América do Sul, há rios naturalmente navegáveis, como nas cidades de Manaus, onde há táxi-barcos.

Seria um exemplo para o Brasil se a metrópole São Paulo implementasse hidrovias urbanas, que não é uma hidrovia regional de passagem, como a Tietê-Paraná. É muito importante que incentivemos a implementação não só do transporte público de passageiros, mas também do de carga, que pode viabilizar a limpeza dos rios.

O projeto feito pelo Governo do Estado de São Paulo, o hidroanel, é um

conjunto de sistemas de infraestruturas urbanas de saneamento ambiental, mobilidade urbana e transporte público que na verdade, tem como espinha dorsal o sistema hidroviário metropolitano, que tem como espinha dorsal o sistema de hidrovias do Município de São Paulo.

Implementar essa cultura de hidrovias urbanas é muito importante. Por isso volto a elogiar o projeto.

No ano passado, a convite do Vereador Nomura, estivemos aqui para apresentar o Hidroanel Metropolitano de São Paulo. Ficamos muito felizes com a ponte que se estabeleceu entre a Escola Pública de Arquitetura da USP e esse projeto de lei.

O SR. PAULO FRANGE – Sugiro ao nobre Vereador Ricardo Nunes que utilize também o tema da energia limpa, renovável para que esses equipamentos possam utilizar energia do tipo álcool e outras energias que sejam alternativas ao combustível fóssil.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Primeiramente, cumprimento todos os Srs. Vereadores e o Alexandre, meu colega da FAU com quem tenho discutido bastante esse projeto já há alguns anos, uma vez que faço parte do conselho do grupo de pesquisa que vem estudando esse assunto.

Reforçando o que o Alexandre acabou de dizer, é importante que nós introduzamos a questão do transporte hidroviário para a Cidade.

Na proposta do hidroanel, a utilização do transporte hidroviário para o transporte de resíduos sólidos tem uma importância bem maior do que o de passageiros.

Não sei se o Alexandre chegou a aprofundar essa questão, mas, neste momento, a Prefeitura está implantando quatro centrais mecanizadas de triagem de resíduos sólidos. Uma delas está localizada na Ponte Pequena, que não é muito distante do Tietê; outra, em Santo Amaro, também não muito distante do Rio Pinheiros. Além disso, mais duas estão previstas: uma na zona Leste, em São Mateus; outra, não me lembro.

Queria lhe perguntar em que medida você considera viável introduzir o transporte rodoviário relacionado a essas novas centrais que serão implantadas e que serão de grande volume, 250 toneladas por dia. Inclusive algumas críticas foram feitas pelo fato de serem centrais grandes e que, portanto, o resíduo teria que ser deslocado também por distâncias muito grandes. Mas considero isso fundamental, porque, caso contrário, essas centrais não darão conta, não funcionarão.

Feita essa pergunta, questiono como aquele projeto pode ser hoje readaptado, considerando essas centrais, considerando que são apenas para resíduos secos, que representam apenas uma parcela do resíduo sólido como um todo.

A segunda questão que quero tratar é sobre a velocidade do transporte hidroviário em relação à velocidade do transporte por ônibus ou trem, considerando que temos ao longo dos rios praticamente um sistema de trens metropolitanos.

Quero saber, então, se existe viabilidade, do ponto de vista de eficiência, na utilização do transporte hidroviário de passageiros ao longo dos rios e também ao longo da represa, uma vez que esse veículo anfíbio tem um custo muito elevado e certamente teríamos de pensar alternativas de veículos. Teríamos, portanto, de estudar essas alternativas do ponto de vista da efetiva integração desse sistema hidroviário no nosso sistema integrado.

Acho que esta também é a posição da Secretaria de Transportes: não deveríamos ter um sistema hidroviário desarticulado, desintegrado do Bilhete Único e do sistema de transporte coletivo geral da Cidade.

Finalmente, quero também considerar a importância desse assunto, pois a Prefeitura terá que fazer obrigatoriamente o Plano de Mobilidade, uma exigência da nova Lei Nacional de Mobilidade, que também foi uma exigência do Plano Diretor de 2002, que nunca foi apresentado.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. NABIL BONDUKI – Mas um Plano de Mobilidade que seja debatido com a sociedade, que seja conhecido. Essa é uma exigência que consta inclusive do Plano Diretor e que agora terá que ser apresentado.

Considero, então, que esse assunto deveria ser tratado de maneira mais global e geral, de maneira articulada com o Plano de Mobilidade do Município de São Paulo, que deverá ser apresentando, acredito, até o final do ano pela Secretaria.

O SR. ALEXANDRE DELIJAICOV – Professor Nabil Bonduki, realmente estamos discutindo muito isso no grupo de pesquisa no qual o senhor é conselheiro.

Enfatizo que o transporte urbano de cargas públicas, sobretudo as cargas públicas recicláveis, tem um passo importante para a implementação dessas centrais de triagem de 250 toneladas/dia. Principalmente o endereço do Bom Retiro, na Foz do Tamanduateí com o Tietê, uma central muito próxima do canal navegável, é de fácil implementação com essas passarelas, com essas pontes-esteiras até o cais.

Seria novamente um reforço para o sistema hidroviário do Município de São Paulo a ênfase ao transporte de cargas, sobretudo as cargas que devem ser administradas pelo Poder Público. Caso contrário, vão contribuir para a poluição das águas.

Não vejo, então, muita dificuldade nessa implementação. Muito pelo contrário, é uma fase-piloto para a implementação do que estamos chamando na FAU de Triport, que são as plantas industriais processadoras dos resíduos. Acho que essa é uma questão importante para o hidroanel metropolitano do Governo do Estado.

Sobre a questão da velocidade, é de cerca de 18 km/h, que é uma velocidade alta para água e até mesmo para o mar. Por exemplo, a travessia São Sebastião-Ilha Bela a 30 km/h é altíssima.

A velocidade na Billings, por exemplo, tem que ser avaliada. Por exemplo, na barragem da região um pouco antes de Itaquaquecetuba, na Cratera de Colônia, uma navegação ao longo da represa até a Cidade Ademar ou M'Boi Mirim teria que ser avaliada, porque 10 a 15 km/h já é uma velocidade difícil. Não a velocidade em si, porque, diferentemente do trem, que tem velocidade de torque, aceleração e desaceleração, a embarcação tem o efeito deriva.

Então, isso tem que ser estudado atentamente para se adequar às velocidades. O sistema tem que ser integrado de uma maneira global, mas não dá para ser uma integração de competição, uma em relação ao outro, porque são modalidades diferentes e cada um tem a sua qualidade: o trem tem qualidade de grande aceleração e desaceleração, que difere da qualidade dos corredores de ônibus e da das embarcações.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado pela explanação, Professor Alexandre Delijaicov.

Tem a palavra o Sr. Coronel Aquino, Diretor de Logística da Polícia Militar.

O SR. AQUINO – Bom dia. Sou proveniente da Diretoria de Logística da PM,

que servi por muitos anos. Sou também um estudioso da matéria dos *hovercraft* ou barcos para mobilidade urbana.

A fim de agregar alguns pontos ao que já foi dito, quero comentar sobre o custo da embarcação. Em nível mundial, os *hovercrafts* europeus estão na ordem de 30 milhões de libras. O feito com tecnologia nacional gira em torno de 16 milhões de reais. Uma diferença brutal de preço com a tecnologia totalmente nacional.

Em termos de velocidade, como disse o Professor Alexandre, é uma questão ligada à segurança. Saliento que uma velocidade de serviço dessa embarcação tem, como valor normatizado pela Marinha do Brasil, até 90% da força de seus motores. Então, a velocidade de serviço chegaria por volta de 50 nós, algo próximo a 80 km/h. Logicamente, a velocidade não precisa chegar a tanto, mas, com certeza, seria superior a 30 Km/h, porque a embarcação permite esse tipo de deslocamento.

Levando-se em conta o aspecto segurança do usuário, a questão da segurança é o ponto que reputo como de maior importância, pois a embarcação é inafundável, uma vez que, tendo quatro tanques de sustentação e mesmo que o colchão de ar sofra algum problema, ele se transforma num barco convencional. Então, não entra água, não afunda, não acontece nada disso.

Trago duas notícias. Temos uma experiência já à venda com essa embarcação, entre Manaus, Coari e Urucu, já com vistas de obras da Petrobras na região onde foi encontrado um grande bolsão de gás. Também o Rio de Janeiro está em vias de receber, para a travessia da Baía da Guanabara, alguns desses equipamentos, já com vistas a movimentos de mobilidade urbana para a Copa do Mundo e para os Jogos Olímpicos.

Pensa-se também muito na região de Duque de Caxias, Belford Roxo, etc, já que os catamarãs que fazem essa travessia são extremamente obsoletos e inseguros. A cidade do Rio de Janeiro está pensando em fazer um *upgrade* desses equipamentos a fim de oferecer mais conforto e segurança a seus usuários.

Dentro desse conceito de mobilidade urbana, temos a questão do custo da passagem, cujos estudos apontam que é possível se fazer uma integração ao sistema de transporte público municipal, realizando-se uma equalização de custos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Coronel, a PM de São Paulo não comprou uns pequenos *hovercrafts* para trabalho nas enchentes?

O SR. AQUINO – Sim, existiu isso, e a CET também tem alguma coisa nesse sentido. Agora a coisa avança até em nível de ambulâncias aquáticas, e a própria Defesa Civil está pedindo por isso em todo o Brasil devido à questão de manuseamento dessa embarcação. Como é extremamente ágil e consegue se deslocar tanto na superfície aquática como na terrestre, esses empecilhos de rotas podem ser vencidos por *bypass*, por pequenos atalhos em que se desloca em trecho de terra, concreto ou qualquer que seja a superfície, não demandando grandes intervenções, como mudança de curso de rio.

No modelo normalmente discutido para 150 passageiros, o barco terá uma capacidade máxima de carregar 12 toneladas, sendo que sua sustentabilidade é de 40 toneladas. Então, o dobro de capacidade para dar máxima segurança ao usuário.

Também pode ser feito um *hovercraft* misto, no qual se transporta passageiros e cargas, aliviando um pouco o transporte de cargas por conta desse gargalo logístico que temos não só em São Paulo, mas nas grandes cidades brasileiras.

Além de ser uma embarcação não poluente, o próprio trânsito dessa

embarcação promove a oxigenação das águas por onde navega, podendo inclusive passar em cima de mangue sem causar nenhum tipo de degradação ambiental.

Considero, então, que é uma embarcação versátil, de baixo custo, que não demanda grandes obras e que pode entrar em rápida operação em São Paulo para poder ser um forte aliado contra essa problemática do transporte público municipal.

Era o que eu tinha a dizer. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Coronel Aquino, pela contribuição.

Tem a palavra o Sr. Mario Knoller Júnior, da Associação Empresarial da Região Sul.

O SR. MARIO KNOLLER JÚNIOR – Exmo. Sr. Presidente Andrea Matarazzo, demais Srs. Vereadores, autoridades, senhoras e senhores, boa tarde.

A Associação Empresarial da Região Sul conta hoje com mais de 500 associados, entre empresários, prestadores de serviços e industriais que oferecem à região Sul mais de 12 mil empregos diretos. Estamos na região onde provavelmente será implantado esse projeto e vemos no dia a dia a dificuldade de locomoção nessa ilha que tem de um lado a Billings e outro Guarapiranga de outro, além de três saídas. Isso, então, viabilizará o deslocamento e promoverá economia de tempo.

Esta semana, um jornal de grande circulação e uma revista publicaram os números do prejuízo causados pelo trânsito, o tempo perdido e o reflexo negativo disso na vida das pessoas e para os empresários.

A Associação Empresarial Região Sul vem, então, apoiar plenamente esse projeto e está de portas abertas para mostrar a região para quem ainda não a conhece.

Queremos muito que dê certo esse projeto. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Nobre Vereador Ricardo Nunes, sugiro que o projeto de lei não vincule a implantação do sistema à tecnologia da embarcação. Essa alteração no projeto seria importante para dar a ele maior flexibilidade.

O SR. RICARDO NUNES – Nobre Vereador Nabil Bonduki, por conta desta audiência pública, acho importante que a própria Comissão encaminhe essa proposta. Eu manteria o meu projeto original, e a Comissão faria uma emenda ao projeto. Acho que isso agregaria ao projeto.

O SR. NABIL BONDUKI – Seria um substitutivo da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Agradeço muito a presença de todos os que vieram participar desta audiência pública e parabeno o nobre Vereador Ricardo pela ideia, pela iniciativa e pela organização do projeto, fazendo despertar o interesse de todos sobre o assunto.

Não havendo mais nada a ser tratado, dou por encerrados os trabalhos desta audiência pública.

Segue 11 juntada(s) nesta data documentar(s)
o papel de informação rubricado 1 sob folha
nº 49 a 57

Em 17/06/2013

M. Moura
F. Associação Retirante
RF. 180.833

Folha nº 49
do Processo nº 01-057/2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

fls. 53

F

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 12 DE JUNHO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

13651

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente declaro abertos os trabalhos da nona audiência pública do ano de 2013.

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

Essa audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia seis de junho de 2013. No dia 10 de junho foi publicada no *Diário de S.Paulo* e 11 de junho na *Folha de S.Paulo*.

Passemos ao primeiro item da pauta: PL 75/2013, do Vereador Aurélio Nomura, que dispõe sobre a edição do mapa do ruído urbano da cidade de São Paulo e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

O próximo item é o PL 89/2013, do Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a obrigatoriedade de detectores de metais nos cinemas, casas de shows e teatros.

Com a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Pedi a palavra para solicitar à nossa Assessoria que busque esse mesmo texto. Temos um projeto exatamente igual, elaborado quando aquele garoto, acho que no *Shopping Iguatemi*, disparou tiros dentro do cinema. Desde essa época, o assunto vem sendo tratado na Casa. Isso deve ter uns dez anos. Portanto, pedi para que buscassem o projeto de minha autoria para que seja apensado ao do Vereador Jair Tatto e, em seguida, possamos trabalhar o projeto em conjunto.

O grande problema desse projeto foi que o detector de metal teria de ter uma classificação diferente dos comuns, porque senão quem entrasse com uma moedinha no cinema, o sistema iria disparar. Existe um problema de densidade e, na época, estudamos isso e ele acabou não evoluindo.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado pela informação, Vereador Paulo Frange. Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 80/1995, do Vereador Wadih Mutran, que obriga o Poder Executivo a conceder desconto de 1% do IPTU (Imposto Predial) para cada metro quadrado de jardim, que for construído pelos proprietários de imóveis localizados no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Com a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Essa matéria é exatamente igual à nossa, já tratada com o Governo anterior, com o Sr. Eduardo Jorge. Tratamos as áreas privadas de proteção ambiental, dentro do Município, com as mesmas características das APPs federais. Transformamos o percentual da terra de áreas urbanas, por exemplo, dentro de condomínios e tal, que fosse averbada com perpetuidade como área verde para o Município tivesse o desconto do T, de terreno, do IPTU. Essa matéria foi acordada com o Governo anterior. Era um mecanismo bom de incrementar o verde.

Peço à nossa Assessoria para que junte o nosso projeto a esse, porque já está bem adiantado e está, praticamente, acertada todas as situações que envolvem, inclusive, a relação com o verde.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não há oradores inscritos. Feitas as observações do Vereador Paulo Frange, dou por realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 475/2009, do Vereador Paulo Frange, que obriga a apresentação de análise de investigação confirmatória do solo e subsolo para liberação de alvará de aprovação e execução de edificação nova e reformas de Habitações de Interesse Social em área de ZEIS - Zona Especial de Interesse Social.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência.

Passemos ao próximo item: PL 516/2009, do Vereador Paulo Frange, que dispõe sobre a criação do Programa Municipal Hospitalar de Responsabilidade Ambiental e instituição do selo Verde Saúde.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Com a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – As áreas destinadas a esses hospitais, na grande maioria da cidade de São Paulo, são acima de 20, 30 mil metros quadrados e percebemos que no entorno não existe nenhuma vegetação.

Na época, em reunião com o sindicato dos hospitais, eles concordaram com essa discussão para que pudéssemos criar a figura do hospital sustentável – agora, com esse conceito -, era 2009. Traríamos uma nova classificação aos hospitais, aqueles que são reconhecidos pela Prefeitura de São Paulo com Selo Verde. É um diferencial, principalmente, para os hospitais públicos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado pela informação.

Passemos ao próximo item: PL 524/2011, do Vereador Francisco Chagas, que dispõe sobre a inclusão na tabela de composição de custos, os preços de equipamentos para praças e parques utilizados na área de lazer, elaborados a partir de material reciclado.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 518/2012, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a criação do Banco do Lixo, e fixa outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 17/2013, do Vereador Ari Friedenbach, que autoriza o Poder Executivo a promover, anualmente, a campanha de conscientização para a vacinação de cães contra a doença "cinomose", e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Neste momento, faremos uma inversão de pauta: o PL 54/2013 passa para o final da pauta. Passemos ao próximo item: PL 57/2013, do Vereador Jean Madeira, que dispõe sobre a implantação da coleta seletiva de óleo vegetal usado nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 101/2013, do Vereador Eduardo Tuma, que institui o alvará de funcionamento condicionado para igrejas, templos e locais de cultos religiosos, e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 103/2013, do Vereador Ricardo Nunes, que altera a redação do "caput" do art. 9º da lei nº 15.499, de 7 de dezembro de 2011, para estender o prazo de requerimento do auto de licença de funcionamento condicionado, e dá outras providências.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 54/2013, do Vereador Ricardo Nunes, que dispõe sobre a criação e a implantação do Sistema de Transporte Público Hidroviário - STPHSP, nas bacias dos rios e represas do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Esse projeto foi bastante debatido, na última audiência pública, com uma série de convidados e inscritos. Hoje, contamos com o convidado Sr. Horácio Augusto Figueira.

Anuncio a presença de alunos da FAU-USP, que nos honram com a visita nesta audiência pública.

Com a palavra o engenheiro Horácio Augusto Figueira.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Bom dia a todos. Agradeço o convite do nobre Vereador Ricardo Nunes e da sua assessoria. Quando fui consultado sobre esse projeto foi até numa entrevista de rádio e, na hora, analisei em função de toda a logística que conheço da região metropolitana de São Paulo, pois trabalhei na Companhia do Metrô, sou engenheiro civil e tenho mestrado em transporte, então, conheço um pouco as demandas que temos de transporte dentro da região metropolitana.

Então, me pareceu um projeto simpático na seguinte questão. A via hidroviária está praticamente pronta, tirando algumas interferências físicas que terá de ser feita a adequação para que o veículo seja totalmente para circulação em via fluvial ou fluvial e terrestre, pois já

existe essa tecnologia no mundo há muito tempo, mas coloquei algumas questões importantes.

Eu recomendo que seja feito um teste piloto, talvez convidar alguma empresa internacional que já opere um sistema desses, com a aprovação da Prefeitura de São Paulo, e a questão das vias navegáveis passa pela gestão estadual também, departamento hidroviário, provavelmente, para fazer um teste piloto, inicialmente, até que se chegue num projeto detalhado de engenharia, inclusive, para que você tenha a integração de um sistema que cubra a área das represas, os Rios Pinheiros e Tietê, aí sim, com estações que possam interligar com as margens para que as pessoas possam sair e cruzar as marginais por passarelas, ou até pelas pontes que já existem, interligando com os sistemas que já estão operando, de trem ou metrô, onde você possa fazer conexões.

É um sistema interessante e em termos energéticos tem melhor eficiência operacional que o terrestre. Isso já é sabido há um século pelo menos em termos de engenharia de transportes. Então, não vejo problema em se inserir como mais um modal dentro da matriz que já existe na grande São Paulo. Ele vai competir com o trem da linha esmeralda? Obviamente que não, o trem está lotado, as Marginais estão entupidas de automóveis então a gente precisa de mais um modal, que pode ser diferenciado, inclusive, não vejo problema também de você ter um *hovercraft* se for esse tipo de veículo, com uma tarifa básica comum e até um *hovercraft* diferenciado para um serviço expresso que possa chegar até as portas do aeroporto. Então, se pode ter dois tipos de serviços, isso não é crime. Inclusive, é um erro hoje em São Paulo e na região metropolitana esse quebra-quebra dos 20 centavos; é um absurdo.

Eu gostaria de entrevistar essas pessoas que quebraram o patrimônio que pagamos por causa de 20 centavos, que foi um acréscimo de 7%. Provavelmente essas pessoas comem em restaurantes, vão aos supermercados e estão pagando um preço mais caro e nem perceberam isso. A manifestação deles para mim, desculpem eu estar inserindo isso, mas acho que é importante dentro de uma política de transportes metropolitanos. Para mim eles tinham que estar protestando contra a isenção de IPI que o Governo Federal está fazendo para carro zero. Tinha que ter isenção de IPI para remédios, comida, para baixar a questão de custo hospitalar, ensino, tudo isso. Então, o foco deles está errado. Se a discussão é tarifa zero, é outra discussão que não passa nunca por um quebra-quebra como o que está sendo feito de forma totalmente irresponsável. É degradante como ser humano ter de presenciar essas coisas.

Voltando para o projeto hidroviário, eu apoio o projeto, pena que peguei no finalzinho, já está sendo encaminhado para o Sr. Prefeito avaliar, mas inclusive, já falei que me coloco à disposição, se permitirem, para que façamos estudos subsequentes. Que tem demanda, tem.

A cidade de São Paulo e a Região Metropolitana têm uma demanda reprimida muito grande de viagens que se encaixam em todos os modais e tem renda para tudo. Tem renda até para voo de helicóptero, que custa de dois a três mil a hora. Então, tem mercado para esse sistema, a questão das eclusas, barreiras, pelas explicações técnicas que me foram fornecidas, o veículo sobe rampa, você pode fazer uma rampa de concreto para que possa vencer desníveis, não precisa ser eclusa, necessariamente, que nem temos em Barra Bonita.

Então, considero que é um projeto positivo, mas a questão que coloco é que antes que pensemos num grande projeto que possa custar algumas centenas de milhões de reais, com estações, que tem de ter ar-condicionado, pois não vamos colocar um passageiro na porta do Rio Pinheiros e Tietê para respirar aquele ar não muito agradável. Até que cheguemos neste estágio acho que seria interessante, através de uma parceria com o Governo Municipal e Estadual, convidar, pois há empresários a fim de investir no nosso País, trazer um equipamento que pode vir via navio e fazer um teste prático aqui na Grande São Paulo, com o usuário.

O SR. RICARDO NUNES – O senhor é um grande especialista de transporte público coletivo, já conhecido pela *F. de São Paulo, Estadão, CBN* e vários...

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – E detalhe, eu uso, acho que a hipocrisia do discurso tem de acabar, se você gosta do pastel que você diz para o outro que ele tem de comer, então, frite e coma na frente dele. Eu uso, eu vim para cá de metrô e ônibus.

O SR. RICARDO NUNES – É inegável e reconhecemos o seu grau de conhecimento com relação ao transporte, estatísticas e números. Será que o senhor poderia falar bem resumidamente sobre a questão de números de passageiros, principalmente, naquela região que pega a Pedreira, a Billings, do outro lado da Billings no Grajaú, Cantinho do Céu, M'Boi Mirim, onde tem a represa Guarapiranga porque o grande problema que vemos na Cidade, com relação ao uso do transporte e fazendo uma relação com as nossas represas, é procurar ajudar um pouco a desafogar a Belmira Marin, depois Alvarenga e M'Boi Mirim.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Até gostaria de ter esses números e comentei com a assessoria que não houve tempo, a reunião foi segunda e não tive tempo de ir atrás dos dados do Metrô, mas é possível conseguirmos. Mas, posso viajar um pouco na numerologia, pois conheço bem a Cidade pelas demandas que há nos corredores de ônibus e na própria linha da CPTM, dá para estimar por baixo uma demanda de 30 a 40 mil passageiros por hora, sentido pico da manhã. Esse é um chute do Horácio, assumo o crime da numerologia chutada, agora, de bate-pronto, mas pelo que conheço da Cidade, isso inclui a Marginal Pinheiros, porque ela sai lá de baixo, sai da Represa, mais o corredor de ônibus, mais a CPTM, então, abrindo nos três ou quatro leques viários, podemos chegar a 30 ou 40 mil passageiros hora/sentido. Então, se a gente pensar em termos de mercado - eu faço pesquisa de mercado, não só na área de trânsito e transporte - que podemos atrair 3% da demanda, se cada veículo desse possa transportar de 100 a 150 clientes, então, teríamos um sistema com uma frequência de 10 veículos por hora, o que seria plenamente operacional. Há demanda.

Hoje existe uma coisa em São Paulo que é um paradigma, o Metrô não vai acabar com o congestionamento em São Paulo, nem os corredores de ônibus, porque precisamos ter um serviço diferenciado. Eu perguntaria para os senhores, vocês tomariam banho com aquele sabonete antigo, de tanque, que cheguei a tomar quando era moleque, por farra? Aquele sabonete de pedra. O mercado tem um limite. Não adianta querer colocar todo mundo numa tarifa de 3,20. As pessoas espanam pela renda e poder de decisão.

Precisamos ter um transporte diferenciado. O que temos em cima de cada linha de Metrô hoje, uma avenida congestionada, é a Santos Dumont/Tiradentes, Av. Paulista/Linha Verde em baixo, Rebouças/Linha Amarela. Então, estamos brincando de nos enganar porque uma grande demanda vai para o metrô, mas rapidamente, o viário é exaurido pelo automóvel. As marginais estão aí, as 20 faixas que chegam a congestionar de manhã e à tarde.

Eu como engenheiro de tráfego não vejo mais saída para os automóveis em São Paulo. Tem de ter saídas voltadas para soluções coletivas, seja ferroviário, rodoviário, ou hidroviário. Pena que não tive tempo de preparar esses números.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Temos de lembrar que o automóvel sempre vai existir, independentemente, de qualquer coisa. O automóvel se transforma no grande vilão, lembrando que a cultura do brasileiro é pelo automóvel, como a do americano. Terá o transporte público, mas o automóvel sempre vai existir e precisa ter algum espaço para ele.

Agradeço a presença do senhor, parabênizo pelas observações, inclusive, pelos atos de vandalismo que vimos ontem em São Paulo e que não se justifica pelos 20 centavos até porque é consequência da inflação, infelizmente, o que estamos vivendo. O protesto poderia ser pela qualidade do serviço de ônibus de São Paulo, que costumo dizer que tem preço alemão e qualidade nigeriana. É vergonhoso uma Cidade que se pretende dizer cosmopolita, moderna, ter um sistema de transporte que obriga as pessoas a viajarem duas horas e meia para ir e outras duas horas e meia para voltar em condições que quem já andou de ônibus sabe o que é. Os ônibus ainda são mecânicos, não tem ar-condicionado, não tem ponto de ônibus, comparável a qualidade dos ônibus da Nigéria, arriscaria dizer que lá deve ser um pouco melhor que aqui.

O SR. HORÁCIO AUGUSTO FIGUEIRA – Com relação à questão do automóvel e o espaço viário. É utopia achar que vamos acabar com os automóveis, não é isso. Mas, o que não podemos permitir, é até um crime ambiental, que o automóvel continue atrapalhando o ônibus. Em Curitiba hoje chega a ter 270 quilômetros de congestionamento no horário de pico

da tarde, pelo *maplink*. É uma informação gratuita na internet. A grande diferença de Curitiba é que o congestionamento de automóveis não contamina os corredores. Inclusive, acabaria com o rodízio, sem pedágio urbano, nada disso. Quer usar o carro, o prazer ou desprazer será seu, o que não pode deixar é comprometer a eficiência do transporte coletivo. Isso para mim é inadmissível. O congestionamento de automóveis é inevitável, o de ônibus é imperdoável.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Se fizermos uma digressão a respeito, o Governo Federal em vez de estimular e investir tanto em frigoríficos, através do BNDES, poderia ter dado os 18 bilhões de investimento que são dados para uma empresa privada, num investimento para o transporte público nas diversas capitais brasileiras. Daí vemos a inversão de prioridades nos governos, em todos os governos, esse em especial tem um fraco pela carne. Muito obrigado, Dr. Horácio.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Laerte, da São Paulo Contabilidade Vidas.

Só tomei posição para falar sobre os protestos, que há violência do Estado e de alguns manifestantes, mas a maioria é pacífica. O protesto não é pelos 20 centavos. A passagem a 3 reais é uma das mais caras do mundo e o serviço é péssimo.

São Paulo tem uma frota de 11 mil ônibus, de latas. Os municípios andam dependurados nessas latas, sem segurança. Os ônibus são todos sujos; 93% não têm ar condicionado e cerca de 98% não têm piso rebaixado.

Hoje, o custeio da tarifa é recai somente no usuário. Se houvesse o repasse desse custeio para o Estado e Município, a tarifa custaria, em média, 70 centavos.

Temos uma Polícia Militar totalmente truculenta. Por exemplo, na reintegração de posse, ocorrida na zona Sul, as pessoas estavam desarmadas, mas a polícia já entrou atirando.

Obrigado pela palavra,

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Só farei uma correção, que a truculência, infelizmente, está do lado dos manifestantes que ontem cercaram e quase mataram um policial militar.

O assunto hoje é transporte hidroviário.

Parabenizo o Vereador Ricardo Nunes, que se dedicou na elaboração do projeto, buscou técnicos, discutiu, conversou com cada um dos Vereadores, explicou, veio às audiências públicas, chamou especialistas. Dá gosto a gente ver Vereadores trabalharem dessa forma.

Tem a palavra o Sr. Edvan Bezerra, Presidente da Esul.

O SR. EDVAN BEZERRA – Bom dia a todos.

Sou Presidente da Esul, uma entidade do fundão da zona Sul de São Paulo, que conta com 500 associados.

Vivemos em uma região conhecida. Seria interessante termos um mapa aqui para podermos mostrar o trabalho desse transporte hidroviário.

Hoje, a nossa região tem mais de 700 mil habitantes e o menor índice de pessoas com grau superior completo. Isso, acredito que seja um pouco de responsabilidade do transporte, porque quem conhece a região, sabe que temos uma avenida hoje, a dona Belmira Marin, que tem 6 quilômetros e que, às vezes, as pessoas levam 2 horas para atravessar esse trajeto! Com esse projeto, esses 6 quilômetros seriam encurtados.

Temos uma barragem que faz ligação direta com o Rio Pinheiros. Com esse projeto, economizaríamos, pelo menos, uns 5 quilômetros para chegarmos até Teotônio Vilela. Da Teotônio Vilela, lá no fundão, estamos no quilômetro 28. Então, todo esse trajeto seria economizado com esse transporte hidroviário, porque poderia se fazer a coleta das pessoas na margem da represa e desembocariam direto na Marginal Pinheiros.

Hoje, temos de dar uma enorme volta para chegarmos ao mesmo lugar que as pessoas que estão lá na região do Socorro já estão. Então, por conta disso, acho que as pessoas não fazem faculdade.

Nós, que somos empresários da região, quando precisamos dos melhores

profissionais, encontramos dificuldades, porque não temos os melhores, porque eles saem de nossa região, isso por conta do transporte.

Sou uma pessoa apaixonada por esse projeto, porque acredito muito que, além de estarmos ajudando a resolver o problema do transporte, estaremos ajudando uma região que é meio esquecida.

Parabéns, Ricardo, pelo projeto!

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra a Sra. Ananda Castilho, da Escola de Arquitetura e Urbanismo, da USP.

A SRA. ANANDA CASTILHO – Bom dia.

Meu nome é Ananda. Acho muito válida a implantação de vias hidroviárias.

O projeto foi muito bem estudado. Acho legal.

Acho válido reforçar o comentário a respeito da manifestação acerca do transporte. Não acho que essa manifestação não foi por causa dos 20 centavos apenas. Generalizar, dizendo que todos os manifestantes podem pagar por esses 20 centavos, que todos comem em restaurantes e tudo o mais, não acho isso. A maior parte da cidade de São Paulo não tem condição de pagar. Acho que 3 reais já é muito. Eu, como estudante, pago meia e já acho muito! Não trabalho e não tenho como sustentar isso.

Bom, transporte coletivo realmente é saída. Precisamos apoiar o transporte coletivo. Não é aumentando o preço da passagem que a qualidade do transporte vai melhorar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Continuo insistimos que o que vimos ontem são marginais travestidos de manifestantes. Não se faz o que se fez ontem. Temos de pensar nos outros e essa turma acho que se esqueceu de lembrar de todos aqueles que foram agredidos e que levaram 4, 5, 6 horas para chegar em suas casas em função da baderna.

Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Com relação ao convite ao Secretário, compreendemos a situação, mas já tem um bom número de dias que pedimos para que pudéssemos tratar sobre esse assunto, que é da maior importância. Isso porque estamos tratando de uns trocados no valor de um bilhão de reais, que está sendo conduzido por um fundo, que é lei de minha autoria. Portanto, vou criar da criança que criei.

Acho que criei um monstro, porque esse dinheiro tem de ser exclusivamente para a finalidade do Código de Trânsito, artigo 320: sinalização, fiscalização, educação do trânsito e não é assim que vem sendo tocado.

Constituímos o Fundo porque, há época, o atual Ministro de Justiça disse que entraria com uma ação de improbidade administrativa, pedindo até mesmo a cassação do Prefeito Pitta, porque 35% do dinheiro das multas, em São Paulo, era desviado para o Tesouro e gasto em outras finalidades.

Veio o Governo Marta e passou para 30%, ninguém entrou com ação.

Veio o Governo Serra, aconteceu a mesma coisa.

O Prefeito Kassab tinha expectativa política, achou melhor me permitir votar o Fundo.

Esse Fundo é de 2001. Começamos a trabalhar nisso em 1999, até por orientação da Casa, com técnicos da CET e o próprio José Eduardo Cardozo que, na época, falava: "Vou entrar e já, já transformo em inelegíveis todos os futuros prefeitos de São Paulo".

Bom, o Tribunal de Contas fez um relatório e apresentou integralmente todos os desvios. Na faixa de 25 a 35% dos recursos ia para outras finalidades.

Depois do Fundo, a coisa ficou pior!

Agora, tem o Fundo que protege contra a improbidade, mas o dinheiro está saindo para outro lado, está indo para operação da CET.

Então, precisamos realmente conversar com o Secretário Jilmar Tatto. Tem de ser o Secretário. Não adianta encaminhar técnico para cá, porque não tem a mesma responsabilidade funcional.

Portanto, não é nada político. Esse assunto merece muito cuidado. Estamos tratando de um "fundinho" de um bilhão de reais.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sem dúvida.

O Secretário Jilmar Tatto pediu desculpas. Em função, justamente, dos atos de vandalismo de ontem eles estão recompondo e pediram a nossa compreensão a fim de que possamos remarcar a audiência pública.

Então, remarcaremos.

Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Sr. Presidente, o líder do Governo também me ligou para explicar isso.

Inclusive, o Secretário disse que quer vir.

O SR. RICARDO NUNES – Sr. Presidente, só vou voltar um pouco a fim de concluir a questão da audiência pública do PL 54.

Agradeço muito a sua condução nesta Comissão. Já tinha grande admiração por V.Exa. e a cada dia, em que vamos convivendo, passo a ter mais.

Orgulho-me muito estar aqui com V.Exa. Aprendo bastante.

Parabéns por sua condução.

Hoje, foi a segunda audiência pública do transporte hidroviário, do PL 54. Pelo Regimento, tínhamos de ter 2 votações. Já votou em primeira.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Anuncio a presença do nobre Vereador Wadih Mutran.

O SR. RICARDO NUNES – Esse projeto requer duas audiências públicas.

Portanto, já fizemos as duas audiências e ele já está pronto para ser votado em segunda e ir à sanção do Prefeito.

Se Deus quiser, vai dar tudo certo e poderemos colaborar com a Cidade.

Só queria deixar registrado que tomamos o maior cuidado possível com relação aos nossos convidados. Fiz questão de convidar pessoas que não são de minha relação pessoal.

O Engenheiro Horácio é um dos maiores especialistas de transporte e o conheci agora.

Ou seja, quero deixar consignado que fiz questão de convidar pessoas que não fazem parte de meu círculo pessoal para, realmente, termos uma visão imparcial.

Pudemos perceber que houve, por parte dos técnicos, a defesa do projeto.

Agradeço muito meu presidente da Esul, Edvan, bem como todos os demais membros da Esul.

Obrigado a todos.

Obrigado à Comissão.

O SR. NABIL BONDUKI – Sr. Presidente, não consegui chegar a tempo de participar integralmente desta audiência, mas queria fazer uma referência.

O estudo que está sendo desenvolvido na FAU, vai bem além daquilo que temos discutido.

Sou Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e participo do Conselho desse grupo de pesquisa que estudou o hidroanel.

A ideia do hidroanel, além desses aspectos debatidos aqui, é uma proposta muito ousada que, na verdade, pressupõe uma ligação completa: ligaria não só os Rios Pinheiros e Tietê, como através da Represa Billings e ABC, chegando até Suzano e Mogi das Cruzes, ligando tudo ao Tietê, lá em cima.

Ou seja, é uma proposta que envolve toda a região metropolitana.

Então, seria importante, em um outro momento, eventualmente termos um debate até um pouco mais amplo sobre isso, com a Emplasa, com a Secretaria de Negócios Metropolitanos, com o DAEE, para discutirmos, de maneira mais geral, a proposta do hidroanel, que implica em uma discussão metropolitana.

Hoje, temos a construção do rodoanel, mas temos também a discussão sobre o ferroanel e, agora, o hidroanel, que são 3 formas de conectar a região metropolitana.

Então, acho que é uma discussão importante.

A nossa Comissão, embora metropolitana, tem discutido muito as questões apenas

de São Paulo e essa discussão metropolitana é fundamental, porque os problemas urbanos da cidade de São Paulo estão vinculados aos problemas das demais cidades metropolitanas.

Acho que não dá mais para estudarmos a cidade de São Paulo isoladamente.

Então, queria destacar aqui para que, talvez, em alguma oportunidade, possamos trazer a discussão metropolitana e o hidroanel, dentro dela, ocupa um lugar importante.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, nobre Vereador Nabil Bonduki.

Vereador Ricardo Nunes, completamos a audiência.

Queria agradecer a presença de todos e, em especial, dos alunos que, para nós, seria muito importante que conhecessem mais esta Casa e que participassem efetivamente das audiências públicas.

Não havendo mais nada a ser tratado, dou por encerrada a 7ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Tenham todos um bom dia.

Estão encerrados nossos trabalhos.

Segue juntado nesta data documentação
o papel de informação rubricado sob folha
nº 58

Em 25/09/2013

M. Sousa
Ana Lúcia de O. Sousa
RF. 100.823 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 01914/2013

Folha nº 58 de fls. 63

Processo nº 01.57.13

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 057/13

Trata-se do Projeto de Lei nº 057/013, de autoria do Vereador Jean Madeira, *que dispõe sobre a implantação da Coleta Seletiva de Óleo Vegetal Usado, nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do município de São Paulo, e dá outras providências.*

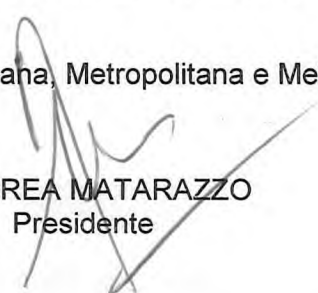
Em sua justificativa, seu autor esclarece que o óleo de soja é amplamente utilizado para alimentação no Brasil, existindo a projeção de que em 2012 foram consumidos 6,1 milhões de toneladas no país. Depois de utilizado, o óleo de soja torna-se um resíduo indesejado e a sua reciclagem não apenas o retira do meio ambiente, mas também permite a geração de uma fonte alternativa de energia. Concluiu abordando a importância da educação ambiental para as crianças e os benefícios da coleta seletiva e da preservação ambiental.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** deste Projeto de Lei, considerando que o mesmo pode prosseguir em tramitação, uma vez que foi elaborado no exercício da competência legislativa desta Casa.

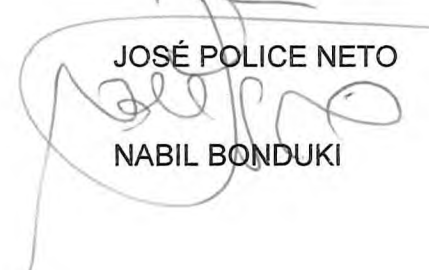
A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, diante da importância da coleta seletiva para a proteção ao meio ambiente, considera que este Projeto de Lei é benéfico ao município, e, portanto, se manifesta **favoravelmente** a sua aprovação.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 25/09/13.


DALTON SILVANO
Relator


ANDREA MATARAZZO
Presidente

NELO RODOLFO


JOSÉ POLICE NETO
NABIL BONDUKI


PAULO FRANGE
TONINHO PAIVA

17 - RELCOM
17- 01941/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 26 / 09 / 2013

Pág. 77 Col. 1ª 2ª

Conferido [assinatura]

Ana Lúcia de O. Sousa

RF. 100.823 - SGP-12

À Comissão de ADM

Em 26 / 09 / 2013

Ana Lúcia de Oliveira Sousa

RF. 100.823 [assinatura]

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 04/10/13 às

[assinatura] RF

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA

Assistente Parlamentar

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em / /

Presidente

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue 2 juntado 5, nesta data documento 5 rubricado 5

sob nº 5 592 61 e folha de de informação n°

em 04 / 10 / 13

Nome FABIO DE CASTRO PAI

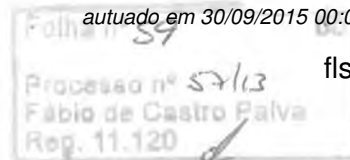
RF 11.120 SGP-12

Secretário

39



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
16 - PAR
16- 02067/2013
PL 57/13



PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 57/2013

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Jean Madeira, torna obrigatória a coleta seletiva de óleo vegetal usado nas creches e escolas públicas e particulares de ensino fundamental no município.

A propositura determina que cada estabelecimento mencionado deverá separar todo o óleo vegetal usado em sua cozinha, reservando em recipientes fechados. Também poderá ser recebido o óleo vegetal usado de toda a comunidade escolar. Posteriormente, o óleo acumulado poderá ser fornecido a empresa ou cooperativa devidamente licenciada para tratar esse tipo de resíduo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou parecer pela legalidade da iniciativa.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresentou parecer favorável à propositura.

A Comissão de Administração Pública destaca o elevado interesse da matéria e vota FAVORAVELMENTE ao projeto.

17 - RELCOM
17- 02099/2013

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 57/13

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, tendo em vista que o projeto é de grande interesse para a sociedade paulistana, apresenta voto FAVORÁVEL ao projeto.

A Comissão de Finanças e Orçamento, quanto ao aspecto financeiro, nada tem a opor à propositura, visto que as despesas com a sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

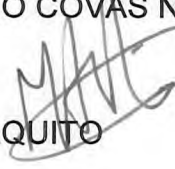
Sala das Comissões Reunidas, em

03/10/2013

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
ALFREDINHO
ATILIO FRANCISCO
CORONEL CAMILO
GILSON BARRETO

DAVID SOARES

MÁRIO COVAS NETO


MARQUITO

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 05 / 10 / 2013

Pág. 97 Col. 3a

Conferido NDS

Maria Tereza Afonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.851

À SGP - 21

São Paulo 07 / 10 / 2013

NDS
Maria Tereza Afonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.851

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 62 a - e
folha de informação sob
nº - 10/10/13

Cesar Vema
Técnico Administrativo
R.F 11.366

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

Cesar Viana
Técnico Administrativo
R.F. 11.366

SESSÃO: 052-SE
DATA: 03/10/2013
FL: 73 DE 83

- "PL 57/2013, do Vereador JEAN MADEIRA (PRB). Dispõe sobre a implantação da Coleta Seletiva de Óleo Vegetal Usado, nas creches, escolas de ensino fundamental públicas e privadas do município de São Paulo e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) – Peço ao Sr. Secretário que proceda a leitura dos pareceres ao PL 57/13.

- É lido o seguinte: (*pareceres ao PL 57/13*)

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 57/13. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão. Volta em segunda.