

Folha nº 01 do proc.
Nº 01-214 de 23

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VEREADOR EDUARDO TUMA

Projeto de Lei nº

01 - PL
01- 00214/2013

"Institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituída a Política de Mobilidade Sustentável e de Incentivo ao uso da bicicleta no âmbito do Município de São Paulo.

Parágrafo único - O incentivo ao uso da bicicleta como forma de mobilidade urbana sustentável visa priorizar os meios de transporte não motorizados e promover a melhoria do meio ambiente, trânsito e saúde.

Art. 2º - A execução da Política que esta Lei trata se dará por meio de:

- I - promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, a fim de melhorar as condições para seu deslocamento e segurança;
- II - integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente;
- III - a promoção de campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

Art. 3º - São objetivos desta lei, entre outros:

- I - possibilitar a redução do uso do automóvel nos trajetos de curta distância;
- II - estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável;
- III - criar atitude favorável aos deslocamentos cicloviários;
- IV - promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente, saudável e ecologicamente correto;
- V - incentivar o associativismo entre os ciclistas e usuários dessa modalidade de transporte;
- VI - estimular a conexão entre cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

16 ABR 2013

SPC.42

Art. 4º - Fica criado o Programa "Eco-Quilômetros", que, por meio de monitoramento eletrônico, verificará a distância percorrida pelo ciclista e a converterá em créditos que poderão ser utilizados nos transportes públicos municipais.

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

documento(s) rubricado(s) sob nº

2 a 4 e folha de informação

sob nº 5. 171.4.113

Ass:



Adelina Cicone

Assistente Parlamentar

Registro 100.406



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 02 do proc.º fls. 2
Nº 01-214 de 13
Adelina Ciconé - Ass. Parlamentar
RF 100 406

§ 1º. O sistema de monitoramento poderá ser implantado em bicicletas próprias ou públicas, sendo restrito à quilometragem rodada.

a) O programa de empréstimo de bicicletas de uso público fica a encargo do Poder Executivo Municipal. (NR)

§ 2º. Poderá ser disponibilizado, ainda, cartão magnético compatível com o Sistema de "Bilhete Único", ou qualquer outro que venha a substituí-lo, onde os créditos serão depositados.

§ 3º. Para que haja a conversão dos quilômetros em créditos, deverá o ciclista dirigir-se aos postos de serviços próprios a serem criados pelo Poder Executivo Municipal, preferencialmente, próximos a estações de metrô, trem ou terminais de ônibus. (NR)

§ 4º. Cada 01 (um) quilômetro percorrido será equivalente a R\$ 0,10 (dez centavos de real).

Art. 5º As ações de implantação da política de uso das bicicletas serão coordenadas pelo Poder Executivo Municipal, garantida a participação de usuários, representantes da sociedade civil organizada e profissionais com atuação nessa área. (NR)

Art. 6º - O Poder Executivo Municipal poderá fomentar campanhas publicitárias de educação e conscientização da Política de Mobilidade Sustentável, dando ênfase à aplicação de normas de uso da bicicleta. (NR)

Art. 7º - As despesas decorrentes desta lei correrão a custas de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário, pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.


**EDUARDO TUMA
VEREADOR**



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 03 do pros. 4
Nº 01-214 de 13

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

JUSTIFICATIVA

Diariamente assistimos aos noticiários recordes de congestionamento nas ruas e avenidas de nossa Cidade. Especialmente na última década, com os inúmeros incentivos fiscais, adquirir um automóvel se tornou algo cada vez mais acessível. E possuir este tipo de transporte passou a ser sinônimo de país desenvolvido e elevação de nível social. Contudo, tal ideia deve ser afastada do pensamento da sociedade, isso ocorre, quando em primeiro lugar, o Poder Público, em todas as dimensões, toma decisões que visem conscientizar e incentivar a todos da necessidade de utilização de meios de transportes sustentáveis.

Estar na vanguarda é pensar no futuro das próximas gerações, e sabemos que, o excesso de frota de veículos motorizados, não gera apenas estresse ao perder horas em trânsito imóvel ou semimóveis, como principalmente causa danos quase que irreversíveis ao meio ambiente. E, por isso, a ideia de adoção da bicicleta como meio de transporte limpo e sustentável, mostra-se cada vez mais necessário e importante para nossa sociedade.

O desafio de hoje é como atender à ampliação deste uso modal na Cidade de São Paulo. A destinação de espaços destinados a ciclovias foi um grande passo na Cidade, porém, queremos mais. Queremos uma população consciente de suas escolhas e queremos fomentar esse processo, através de incentivos que efetivamente farão do transporte por meio não motorizado algo que faça parte do cotidiano do transporte do paulistano, não apenas como modalidade lazer.

Em São Paulo, morrem-se mais por acidentes de trânsito e atropelamentos do que por armas de fogo. *"A barbárie das mortes e mutilações no que erroneamente se chama de "acidentes" de trânsito ou a divisão injusta do espaço de circulação para privilegiar o transporte individual motorizado é o problema a ser tratado, não uma conclusão que provoque imobilismo. Além disso, não há oposição, mas sim complementaridade entre a inserção da bicicleta no tecido urbano e a prioridade que deve ser dada inequivocamente aos meios coletivos de transporte público e à caminhada"*¹, diz Thiago Benicchio, Diretor-Geral da Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, em matéria publicada pela ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos.

Assevera, ainda, Benicchio, que a bicicleta é um meio de transporte adaptável para todo tipo cidade, independentemente do clima, topografia, número de habitantes, providos ou não de recurso e dá como exemplos as Cidades de *"Copenhague (onde neva em boa parte do ano), São Francisco (que possui topografia mais-acidentada que São Paulo), Nova Iorque (com uma população de megacidade) ou Bogotá (com pouco orçamento municipal) desmontam os mitos mais elementares sobre a bicicleta"*.

Portanto, a inserção da bicicleta no dia-a-dia depende, e muito, das ações políticas e sociais de cada local, adotando medidas bem sucedidas em outras cidades, mas sempre adequando-as às realidades locais.

¹ BENICCHIO, Thiago. <http://www.antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=B923A553-116E-4D34-9A72-52201B640082> Acessado em: 12/04/2013.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Pensando no lado econômico, temos o comparativo feito pelo site Infomoney, na sessão Minhas finanças, que constatou que somente no mês de maio de 2012, considerado os 22 dias úteis deste, a pessoa que substituiu o ônibus pela bicicleta, economizou R\$132, em passagens de ida e volta. E se o trajeto fosse feito com uma passagem de ônibus mais uma de metrô, no mesmo período a economia seria de R\$ 204,00. De janeiro até maio a economia seria, respectivamente, de R\$ 636,00 e R\$ 985,90.²

Do ponto de vista de saúde da Cidade e da sua população, o ciclismo representa um excelente filtro na diminuição de emissão de CO2 na atmosfera, além disso, contribui para diminuir o sedentarismo das sociedades modernas, mostrando-se, inclusive, como uma questão de saúde pública, vez que pessoas que praticam esportes têm menos chances de desenvolverem diversos tipos doenças.

O estímulo ao uso da bicicleta tem se mostrado de tal importância que tramitam hoje, em nível Federal, dois Projetos de Lei que visam fomentar esse tipo de veículo como alternativa real.

São eles: PL-4400/2012, da Câmara dos Deputados, que traz disposições que alteram o Vale Transporte e prevê em seu artigo 2º, II – *pagamento em pecúnia correspondente à metade do que seria gasto com o trabalhador para o cumprimento do inciso I deste artigo, na hipótese de o empregado optar por utilizar bicicleta como meio de transporte*. Ou seja, a metade do que seria gasto com o pagamento de vale transporte, seria repassado ao trabalhador que optasse pela bicicleta como veículo.

A outra iniciativa federal que merece destaque é o Projeto de Lei do Senado, nº 113/2011 que entre outras providências, *insere o art. 42-A na Lei nº 10.233/2001*. Na Justificação deste PLS, ressalta o Senador: *"Além de uma questão de justiça, entendemos que essa proposição encampa a boa causa do estímulo ao uso da bicicleta, que é o veículo mais adequado e democrático para se garantir melhores cidades, mais limpas, silenciosas e uma população mais saudável"*.

Há, no Ministério das Cidades, o SeMób - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - que foi criada para formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, entendida como "a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável".

A utilização da bicicleta como veículo de transporte alternativo ainda é baixo no Brasil. Segundo dados da Associação Nacional do Transporte Público (ANTP), correspondeu em 2011 a apenas 3,1% das viagens.

Quanto à viabilidade deste Projeto de Lei, não se encontra qualquer vício normativo, seja legal ou constitucional. Ao revés. Nossa pretensão encontra amparo na própria Constituição Federal, art. 182, e na Lei 12.587/12, de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diante todo o exposto, pede-se o empenho e apoio de toda a Edilidade Paulistana para ver-se prosperar a pretensa Lei que garantirá a curto, médio e longo prazo uma significativa melhoria na qualidade de vida no Município de São Paulo, tanto pela diminuição dos congestionamentos, tanto pela preservação do meio ambiente e pelo provimento da saúde dos cidadãos pela prática do ciclismo.

² PIMENTEL, Fabiana. <http://www.infomoney.com.br/minhas-financas/noticia/2455860/substituir-transporte-publico-por-bicicleta-gera-uma-economia-mais-600>. Acessado em: 09/04/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 05

do processo nº 01 - 214 de 2013, 17/4/13 (a)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 16 ABR 2013
COMISSÃO DE JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
COMISSÃO DE ORÇAMENTO, METEOROLOGIA E MEIO AMBIENTE
COMISSÃO DE TRANSPORTES, ATIVIDADES ECONÔMICAS
COMISSÃO DE TURISMO, Lazer e Esportes
COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E RECREAÇÃO
COMISSÃO DE SAÚDE, PLANEJAMENTO, TRABALHO E MULHER
COMISSÃO DE PIRATAGEM E ENCAMINHAMENTO
PRESIDENTE

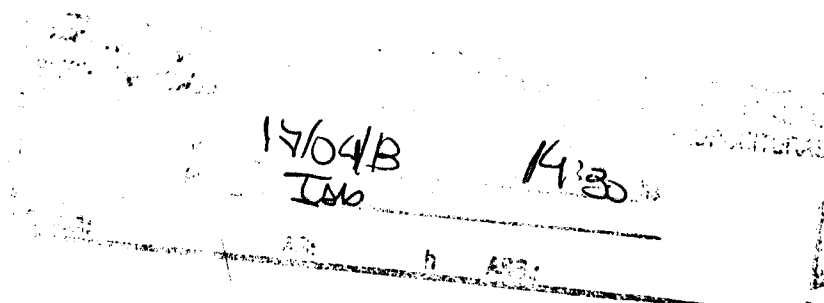
MARCO AURÉLIO CUNHA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

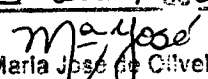
17/4/13

Solange
Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22



Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s),
rubricado(s) sob nº(s) 06 e 55 e folha de
informação sob nº 17105/2013

M^a José
Maria José de Oliveira
R^g 10.940

Folha nº 06	do Processo nº 01-0214 de 2013
 Maria José de Oliveira Técnico Administrativo RF 10.940	



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

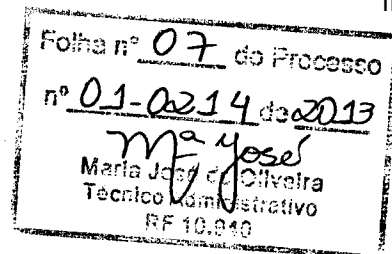
PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0214/13

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

- Lei Municipal nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.784, de 26 de maio de 1995, que altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.995, de 10 de junho de 2005, que dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.226, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.485, de 19 de julho de 2007, que consolida a legislação municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de trânsito - FMDT;
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 15.035, de 23 de novembro de 2009, que altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringindo a circulação de veículos no perímetro que especifica, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.200, de 18 junho de 2010, que altera as disposições sobre a obrigatoriedade de cobertura de seguro contra furto ou roubo nos estacionamentos de uso nR2 e nR3 que possuam estacionamento com número de vaga superior a 50 (cinquenta), inclusive vaga para bicicleta, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.649, de 05 de dezembro de 2012, que altera o item 13.3.4, do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 29.839, de 18 de junho de 1991, que institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas-ciclovias, e dá outras providências;

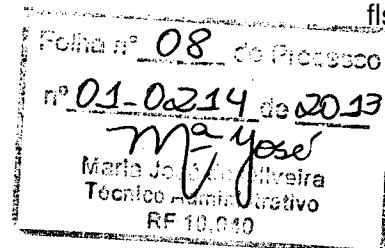
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

- Resolução da CMSP nº 9, de 26 de março de 2013, que dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências;
- PL 0173/2004, do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos e dá outras providências;
- PL 0371/2009, do Vereador Marco Aurélio Cunha, que dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas, e dá outras providências;
- PL 0585/2009, do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas e dá outras providências;
- PL 0655/2009, dos Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências;
- PL 0495/2011, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento nas áreas urbanas de Zona Azul para uso de bicicletas, e dá outras providências;
- PL 0092/2012, da Vereadora Noemi Nonato, que altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o "Mês de Reflexão em Memória aos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito", a ser comemorado anualmente no mês de outubro, e dá outras providências;
- PL 0224/2012, do Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do Município de São Paulo e dá outras providências;
- PL 0268/2012, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências;
- PL 0438/2012, do Vereador David Soares, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências;
- PL 0029/2013, do Vereador Gilson Barreto, que altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o Passeio Ciclístico do Aricanduva, a ser realizado anualmente no mês de julho, e dá outras providências.

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



A pesquisa legislativa constatou que, apesar de existir uma grande produção legislativa sobre bicicletas e bicicletários, não há qualquer lei ou projeto de lei de mesma sessão legislativa com idêntico teor do projeto sob análise, o que não configura a hipótese disposta no artigo 212, inciso IV, do Regimento Interno desta Edilidade.

Assim sendo, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 05.

São Paulo, 16 de maio de 2013.

CSC

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

mf

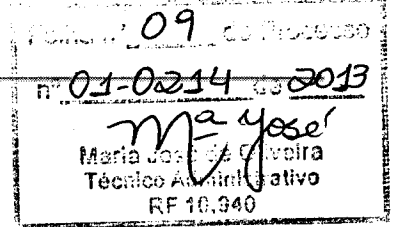
Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 10907

Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 10.907 18/12/1990 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de Sao Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 382/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Walter Feldman

Regulamentação: Decreto nº 34.854/1995 - 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.

Alterações: Lei 11.784/1995 - Altera o art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

Processo nº <u>10</u> de Processos. 14
nº <u>01-0214</u> de <u>2013</u>
<i>W. José</i> Mário José de Oliveira Técnico Administrativo RF 10.940

Publicada novamente por ter saído com incorreções
LEI Nº 10.907 DE 18 DE DEZEMBRO DE 1.990
(P.L. nº 382/89 - Vereador Walter Feldman)

Eduardo Matarazzo Suplicy, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, nos termos do § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo promulga a seguinte lei:

Dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Art. 1º - Fica estabelecido para as construções de avenidas, no Município de São Paulo, a partir da publicação desta lei, da obrigatoriedade de demarcação de espaços para ciclovias.

Parágrafo único - Entende-se por ciclovias, espaços demarcados no leito carroçável de avenidas, exclusivas para veículos que não contenham tração motora.

Art. 2º - Fica estabelecido nas atuais avenidas, de acesso aos parques públicos do município, demarcação de ciclo-faixas, destinadas aos usuários nos sábados e domingos.

Art. 3º - As despesas decorrentes desta lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

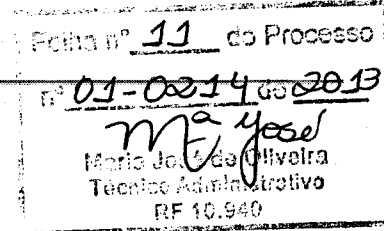
Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 18 de dezembro de 1.990.

O Diretor Geral,

Veriano Midena

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 11784
Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 11.784 26/05/1995 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e da outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 662/1993 (ver documento)
Autor(es): Ana Martins

[\[Back \]](#)

Folha nº 12 do Processo
 nº 01-0214 de 2013
Ma José
 Maria José de Oliveira
 Técnico Administrativo
 DE 10.340

LEI Nº 11.784 DE 26 DE MAIO DE 1995.

(Projeto de Lei nº 662/93)
 (Vereadora Ana Martins)

Altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1970, e dá outras providências.

Miguel Colasuonno, 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 - O artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1970, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º - Fica estabelecida nas atuais avenidas de acesso aos parques e grandes áreas de lazer do Município de São Paulo a demarcação de ciclo-faixas destinadas aos usuários nos sábados, domingos e feriados.

Parágrafo único - O Executivo fará ampla campanha de divulgação pelos meios de comunicação para estimular o uso das bicicletas nas avenidas demarcadas."

Art. 2º - O Executivo Municipal realizará estudos técnicos para a implementação gradativa, em todos os dias e horários, de faixas especiais para ciclistas, em avenidas cujo tráfego não ofereça riscos.

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

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

Câmara Municipal de São Paulo, 29 de maio de 1995.

O Presidente,
 Miguel Colasuonno
 Publicada na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 29 de maio de 1995.

O Diretor Geral,
 Carlos Borromeu Tini

Câmara Municipal de São Paulo

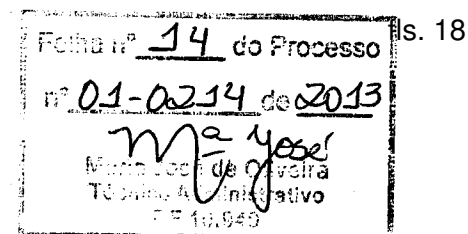
Base de dados : legis
Pesquisa : 13995
Total de referências : 1

Folha nº 13 do Processo
01-02-14-2013
<i>M. José</i>
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10.940

1/1

Título: LEI Nº 13.995 10/06/2005 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 161/2005 ([ver documento](#))
Autor(es): Adolfo Quintas

[\[Back \]](#)



LEI Nº 13.995, DE 10 DE JUNHO DE 2005
(Projeto de Lei nº 161/05, do Vereador Adolfo Quintas - PSDB)

Dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público e dá outras providências.

JOSÉ SERRA, 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 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica estabelecida a obrigatoriedade de criação de estacionamentos para bicicletas em locais de grande fluxo de público, em todo Município de São Paulo.

Art. 2º Para fins desta lei entende-se como locais públicos de grande fluxo os seguintes estabelecimentos:

- a) órgãos públicos municipais;
- b) parques;
- c) shopping centers;
- d) supermercados;
- e) instituições de ensinos públicos e privados;
- f) agências bancárias;
- g) igrejas e locais de cultos religiosos;
- h) hospitais;
- i) instalações desportivas;
- j) museus e outros equipamentos de natureza culturais (teatro, cinemas, casas de cultura, etc.); e
- k) indústrias.

Art. 3º A segurança dos ciclistas e dos pedestres deverá ser determinante para a definição do local na implantação do estacionamento de bicicletas.

Art. 4º Os estacionamentos de bicicletas poderão ser de dois tipos, a saber:

I - bicicletários - local destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de longa duração, podendo ser público ou privado;

II - paraciclo - local em via pública, destinado ao estacionamento de bicicletas, por período de curta e média duração.

Art. 5º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de junho de 2005, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

WALTER MEYER FELDMAN, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de junho de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

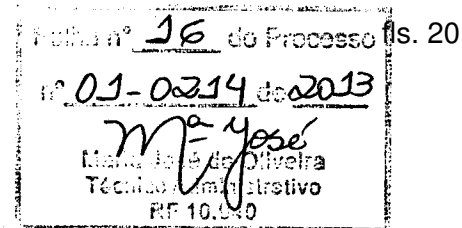
Base de dados : legis
Pesquisa : 14266
Total de referências : 1

Folha nº <u>15</u> do Processo
Nº <u>01-0214</u> de <u>2013</u>
<i>Maria José</i>
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
RE 10.040

1/1

Título: LEI Nº 14.266 06/02/2007 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 599/2005 (ver documento)
Autor(es): Chico Macena

[\[Back \]](#)



LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

(Projeto de Lei nº 599/05, do Vereador Chico Macena - PT)

Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no 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, em sessão de 26 de dezembro de 2006, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será formado por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá:

I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II - implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III - implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

IV - agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infra-estrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V - estabelecer negociações com o Estado de São Paulo com o objetivo de permitir o acesso e transporte, em vagão especial no metrô e em trens metropolitanos, de ciclistas com suas bicicletas;

VI - promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, considerando as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

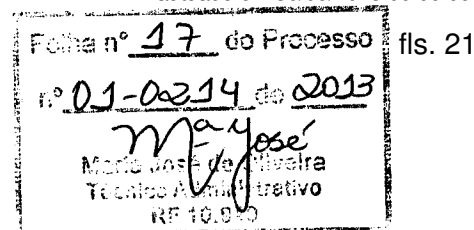
I - ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II - poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III - ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.



Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande afluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I - circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II - utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

Fls. 22

Folha nº 18 do Processo

nº 01-0214 de 2013

M. F. José

Maria do A. da Oliveira

Técnica Administrativo

RF 10.940

III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

Art. 15. O Executivo deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de fevereiro de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de fevereiro de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 19 do Processo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14485

Total de referências : 1

nº 01-0214 de 2013

Mário José de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10.940

1/1

Título: LEI Nº 14.485 19/07/2007 ([ver documento](#))

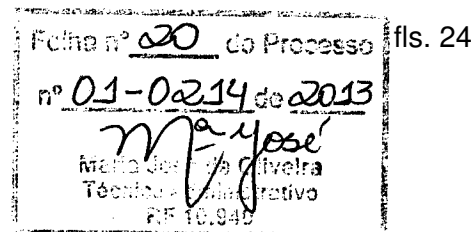
Sem revogação expressa

Ementa: Consolida a legislação municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 102/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Todos os Vereadores

Regulamentação: Decreto nº 50.023/2008 - Regulamenta o Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo, relativamente ao disposto nos arts. 2º a 6º 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 15.320/2010 - Revoga a alínea "a" do inciso LXIX do art. 7º desta Lei.; ([ver documento](#))Lei nº 15.342/2010 - Revoga a alínea "b" do inciso LXXIX do art. 7º desta Lei. ([ver documento](#))Notas complem.: - Decreto nº 51.228/2010 - Inclui a "São Paulo Indy 300" no Calendário de que trata esta Lei.
- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 994.09.229.553-6 - Por meio do Acórdão publicado em 12/11/2010, o Órgão Especial do E. Tribunal de Justiça, por unanimidade, julgou extinta, sem resolução do mérito, a ação movida pelo Sindicato da Indústria de Panificação e Confeitaria de São Paulo, tendo por objeto a declaração de inconstitucionalidade da Lei 13.707/2004, posteriormente revogada por esta Lei, que institui em seu art. 9º o feriado do "Dia da Consciência Negra". Por fim, esclarece-se que a referida decisão não transitou em julgado. DOC 24/11/2010 p. 99 c. 1.Alterações: Lista de alterações desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)



LEI Nº 14.485 DE 19 DE JULHO DE 2007

(PROJETO DE LEI Nº 102/07)

(TODOS OS SRS. VEREADORES)

Consolida a Legislação Municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do 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 Esta lei consolida a legislação municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo.

CAPÍTULO I

DO CALENDÁRIO DE EVENTOS

Art. 2º O Executivo organizará e publicará, em cada ano, o Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo, do qual constarão todos os acontecimentos e eventos culturais, artísticos, esportivos, festivais, de lazer e datas comemorativas, instituídos por leis ou decretos municipais, além daqueles já tradicionalmente realizados no Município.

Art. 3º Além dos eventos referidos no artigo anterior, serão incluídos no Calendário aqueles que, de qualquer modo, contribuam para atingir os seguintes objetivos:

- I - incremento do turismo;
- II - conservação e desenvolvimento das tradições folclóricas brasileiras;
- III - recreação popular;
- IV - desenvolvimento das atividades econômicas, da indústria e do comércio;
- V - estímulo à exportação de produtos nacionais.

Art. 4º Serão incluídos obrigatoriamente no Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo de cada ano:

- I - as festividades da Semana da Pátria;
- II - as festividades comemorativas da fundação da Cidade de São Paulo;
- III - os festejos carnavalescos;
- IV - as festas de Natal, Fim-de-Ano e da Primavera.

Art. 5º Deverá ser dada publicidade ao Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo até o dia 30 de novembro de cada ano, relacionando os eventos a serem realizados de 1º de janeiro a 31 de dezembro do ano seguinte.

Art. 6º Todos os eventos constantes do Calendário Oficial de Eventos do Município de São Paulo deverão utilizar-se do slogan "São Paulo Capital da Gastronomia", quando de sua divulgação.

CAPÍTULO II

DAS DATAS COMEMORATIVAS E EVENTOS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Art. 7º Constituem datas comemorativas e eventos anuais do Município de São Paulo, devendo ser inseridos no Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo de que trata o Capítulo I desta lei:

- I - a Feira de Arte, Artesanato, Antiguidades, Gastronomia, Cultura e Lazer da Praça da República;
- II - a Semana da Feira de Livros Religiosos e Filosóficos, promovida pelas entidades, livrarias e editoras religiosas com sede ou filial no Município;
- III - a Semana Municipal de Combate e Prevenção ao Enfarte na Infância e Adolescência, a ser comemorada, anualmente, juntamente com a Semana do Coração, sendo que no desenvolvimento de atividades durante o evento, o Poder Executivo deverá buscar, na medida do possível, a implementação dos seguintes objetivos: promoção de ampla divulgação nos meios de comunicação, respeitado o disposto no art. 37, § 1º, da Constituição Federal; celebração de parcerias com universidades, sindicatos e demais entidades da sociedade civil, para a organização de debates e palestras sobre a prevenção de enfarte na infância e adolescência; realização de outros procedimentos úteis para a consecução dos objetos deste evento; realização de

b) o Dia da Vila Marieta, devendo a Sociedade Amigos de Vila Marieta e entidades representativas da comunidade ser convidadas a participar das comemorações alusivas à data;

CXXXIII - 08 de julho:

a) o Dia do Taxista;

b) o Dia do Panificador;

CXXXIV - 13 de julho:

o Dia da Casa de Portugal;

CXXXV - 14 de julho:

a) o Dia do Clube Português;

b) o Dia do Automobilismo;

CXXXVI - 17 de julho:

o Dia da Conquista pelo Brasil de seu Tetracampeonato;

CXXXVII - 19 de julho:

a) o Dia do Basquetebol;

b) o Dia do Futebol;

CXXXVIII - 22 de julho:

o Dia do Sociólogo, podendo o Poder Público apoiar os eventos ligados à comemoração desta data, inclusive autorizando o uso de espaços públicos para o mesmo e atividades correlatas;

CXXXIX - 25 de julho:

a) o Dia Municipal da Cultura e da Paz, sendo que para a consecução dos objetivos deste inciso o Poder Executivo poderá apoiar eventos ligados à comemoração da data e autorizar a realização de atividades artísticas, científicas, culturais e religiosas, promovendo uma grande confraternização;

b) o Dia do Bairro Vila Gustavo;

CXL - 26 de julho:

o Dia do Bairro de Santana;

CXLI - primeira semana de julho:

a Festa das Nações de Ermelino Matarazzo, a ser realizada pelo Centro de Promoção Humana Lar Vicentino, entidade declarada de utilidade pública pelo Decreto nº 18.637/93;

CXLII - 03 a 09 de julho:

a Semana Constitucionalista de 1932, devendo o Poder Executivo, para a consecução deste objetivo, envidar esforços no sentido de celebrar convênios com o Ministério da Educação e Cultura, Secretarias, Delegacias e órgãos de Educação, Cultura, Família e Bem-Estar Social do Estado de São Paulo, com outros Estados e Municípios; estabelecer parcerias com instituições públicas e privadas de ensino superior, devidamente reconhecidas, e demais órgãos da sociedade civil; obter apoio, buscar promoção e promover ampla divulgação junto aos mais diversos meios de comunicação; promover e estimular a realização de palestras, simpósios e concursos nos estabelecimentos da rede de ensino público municipal, com a participação de professores, jornalistas e estudiosos da matéria, que direta ou indiretamente atuem nesta área para despertar e fomentar o interesse de nossa juventude e fortalecer os alicerces da cidadania;

CXLIII - segundo domingo de julho:

o Dia da Associação Pró-Excepcionais Kodomo-No-Sono;

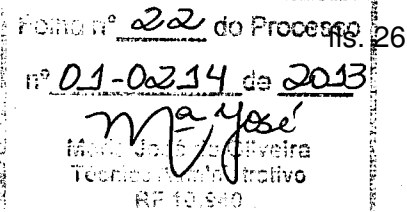
CXLIV - segunda semana de julho:

a Semana da Bicicleta;

CXLV - domingo em que se inicia a Semana da Bicicleta:

o Dia do Ciclista;

CXLVI - segundo final de semana de julho:



estabelecidos, ainda, os seguintes critérios: toda entidade que desejar receber livros doados pelo Poder Público Municipal deverá se cadastrar no órgão estabelecido no decreto regulamentar nos seis meses anteriores ao início da campanha; somente poderão receber os livros a que se refere o presente inciso instituições sem fins lucrativos, de caráter assistencial, beneficente ou de representação de classe e que se comprometam a não comercializar o material recebido; a escolha das entidades que receberão livros, assim como a quantidade e a seleção deles caberá exclusivamente ao Poder Público Municipal; durante a campanha serão divulgados os locais onde os livros estarão sendo recebidos;

CCLI - último domingo de outubro:

o Passeio Ciclístico Ecológico do Brasil, promovido anualmente pela Sociedade Artística Melodias Armênicas e pelo Clube Armênio;

CCLII - última semana de outubro:

a) a Semana da Fundação de Rotarianos de São Paulo, sendo que os Rotary Clubes dos Distritos 4610, 4430 e 4420, do Rotary International, situados no município de São Paulo, a Diretoria, Corpo Docente e Discente do Colégio Rio Branco serão convidados a participar da comemoração da data;

b) a Semana da Qualidade Total, com a atribuição do Prêmio Municipal de Qualidade, a ser entregue no último dia da Semana da Qualidade Total aos órgãos do governo municipal que tenham desempenhado seus serviços com maior eficiência;

CCLIII - 26 de outubro a 1º de novembro:

a Semana Evangélica na Cidade de São Paulo, sendo que durante a semana de que trata este inciso serão promovidos eventos pelo povo evangélico, tais como peças teatrais, exposições, simpósios e outros acontecimentos semelhantes;

CCLIV - mês de novembro:

a) a Feira de Artes de Vila Mariana;

b) os Jogos da Grande São Paulo, competição esportiva a ser realizada, obrigatoriamente, pela Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação, anualmente, no mês de novembro, sendo que dos referidos jogos poderão participar entidades dos Municípios que integram a chamada Grande São Paulo, bem como os de outras cidades e outros Estados, sendo que as modalidades esportivas disputadas nos Jogos da Grande São Paulo, assim como os concursos a eles atinentes, ficarão a critério da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação e as idades dos participantes serão de, no mínimo, 14 (catorze) anos, divididas em categorias, também a critério daquela Secretaria, ficando a mesma autorizada a receber em espécie prêmios destinados aos Jogos da Grande São Paulo, bem como material promocional divulgando a competição;

CCLV - 1º de novembro:

o Dia do Evangélico, devendo ser comemorado pelos evangélicos com a realização de reuniões, palestras e eventos próprios;

CCLVI - 03 de novembro:

o Dia do Jardim das Fontes;

CCLVII - 05 de novembro:

o Dia do Trabalhador do Ramo Químico;

CCLVIII - 06 de novembro:

a) o Dia da Amizade entre as Cidades de São Paulo e Havana, declaradas Cidades-Irmãs, sendo que na semana da referida data poderão ser promovidas atividades afins pelos órgãos públicos do município envolvidos no intercâmbio estabelecido pela Lei nº 12.514, de 6 de novembro de 1997, a qual define como áreas de relacionamento entre as duas cidades aquelas voltadas aos aspectos sociais, culturais e econômicos, bem como aquelas relativas à organização, administração e gestão urbanas, e para participar das atividades definidas neste inciso, serão convidados empresários,

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14488

Total de referências : 1

Forma nº 23 do Processo
01-0214 de 2013
Ma. Yosei
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 10.840

1/1

Título: LEI Nº 14.488 19/07/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

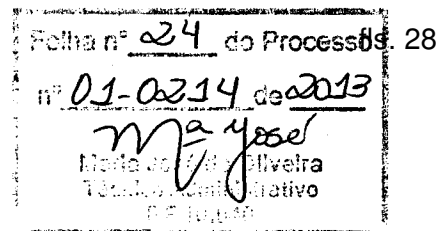
Projeto: Projeto de Lei Nº 21/2001 ([ver documento](#))

Autor(es): Paulo Frange

Regulamentação: Decreto nº 49.399/2008 - 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 14.488, DE 19 DE JULHO DE 2007

(Projeto de Lei nº 021/01, do Vereador Paulo Frange - PTB)

Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

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 14 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DAS FINALIDADES

Art. 1º Fica criado junto à Secretaria Municipal de Transportes, o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, que tem por objetivo o financiamento da expansão e aprimoramento contínuo das ações destinadas a promover o desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo.

Art. 2º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito deverão ser aplicados exclusivamente no desenvolvimento do trânsito no Município de São Paulo, nos termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro, visando desenvolver as seguintes atividades:

- I - sinalização;
- II - engenharia de tráfego e de campo;
- III - policiamento e fiscalização;
- IV - educação de trânsito.

§ 1º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

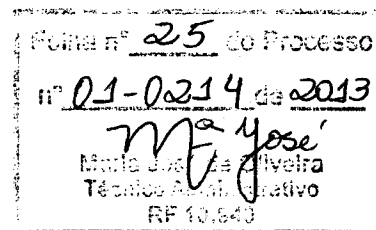
VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

CAPÍTULO II

DOS RECURSOS FINANCEIROS

Art. 3º O Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito será constituído com verba proveniente da arrecadação das multas previstas na legislação de trânsito e convênio celebrado entre a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, e o Governo do Estado de São Paulo, nos termos do § 4º do art. 280 e 320 do Código de Trânsito Brasileiro.



CAPÍTULO III DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 4º Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito serão movimentados em conta corrente específica, sendo administrados por um Conselho Diretor composto por 9 (nove) membros efetivos nomeados pelo Executivo.

Art. 5º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

CAPÍTULO IV DO CONSELHO DIRETOR

Art. 7º O Conselho reunir-se-á ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente tantas vezes quanto necessário.

§ 1º As reuniões serão realizadas com a presença de pelo menos 03 (três) de seus membros e as deliberações serão tomadas mediante votação de maioria simples.

§ 2º Em caso de empate nas votações, caberá ao Presidente, o voto de qualidade.

Art. 8º Compete ao Conselho Diretor:

I - estabelecer as diretrizes para a gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

II - aprovar as operações de financiamento, inclusive as realizadas a fundo perdido;

III - submeter anualmente à apreciação do Executivo Municipal relatório de atividades desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

IV - administrar e prover o cumprimento da finalidade do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

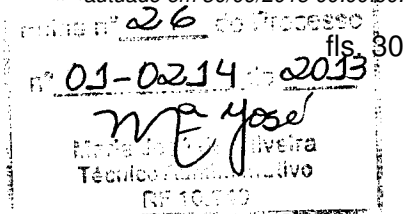
V - opinar quanto ao mérito, na aceitação de doação, legados, subvenções e contribuições de qualquer natureza;

VI - fiscalizar a arrecadação da receita e seu recolhimento à tesouraria da Prefeitura;

VII - (VETADO)

VIII - prestar contas à sociedade civil do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

Art. 9º É vedada a remuneração, a qualquer título, pelo exercício das funções de Conselheiro Diretor e Fiscal, sendo estas funções consideradas como serviços relevantes prestados à comunidade.



Art. 10. Para a execução dos trabalhos relativos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito, serão designados, por ato do Executivo, funcionários pertencentes ao quadro de administrações direta e indireta que compõe a estrutura da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

§ 1º Dentre os servidores designados, o Presidente Indicará o responsável pelos trabalhos de expediente.

§ 2º Os servidores da Administração Direta ou Indireta que interagem com o Conselho Diretor não terão direito a nenhuma vantagem, além daquelas inerentes aos cargos que exercem na Administração Municipal.

CAPÍTULO V DO CONSELHO FISCAL

Art. 11. Compete ao Conselho Fiscal:

I - analisar e aprovar as prestações de contas, balancetes, balanços e demais demonstrativos econômicos-financeiros referentes à movimentação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

II - subscrever junto ao Conselho Diretor o relatório de atividades anual desenvolvidas pelo Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito ao Executivo Municipal.

Art. 12. A gestão do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito ficará a cargo da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá, para consecução dos seus objetivos:

I - utilizar de serviços de infra-estrutura da Secretaria, do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV e da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, inclusive alocando recursos humanos de seus quadros funcionais para desenvolver atividades administrativas específicas do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito;

II - celebrar convênios, acordos e contratos de financiamento com pessoas jurídicas.

CAPÍTULO VI DO PROGRAMA DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE VEÍCULOS - PRIAV

Art. 13. Fica criado no âmbito do Município de São Paulo o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, baseado em tecnologia de identificação por radiofrequência, cujas características estão definidas na Resolução CONTRAN nº 212, de 13 de novembro de 2006.

Art. 14. Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a celebrar os convênios necessários à implantação do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, no âmbito do Município de São Paulo.

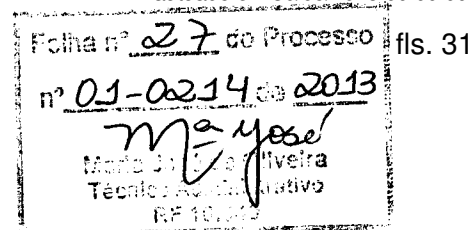
Art. 15. O Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV poderá ser implantado diretamente pelo Poder Executivo Municipal ou por terceiros, nos termos da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Art. 16. Os recursos destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT serão utilizados prioritariamente para custear as ações e atividades relacionadas ao Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV.

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET será a entidade coordenadora e gestora do Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV, no âmbito do Município de São Paulo.

Art. 18. Fica incluído no Plano Plurianual do Município de São Paulo, aprovado pela Lei Municipal nº 14.123, de 28 de dezembro de 2005, o Programa de Identificação Automática de Veículos - PRIAV de que trata esta lei.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS



Art. 19. As despesas com a execução desta lei correrão por verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 20. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 21. No caso de extinção do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, seus bens e direitos reverterão ao patrimônio do Município atendidos os encargos e responsabilidades assumidos.

Art. 22. Aplica-se ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito o disposto no art. 71 e seguintes da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 23. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

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.

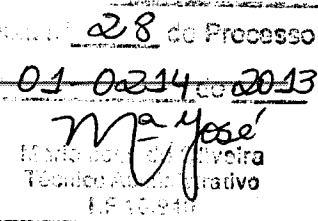
CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1



1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

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

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

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

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

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

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

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

I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;

II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;

III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;

IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;

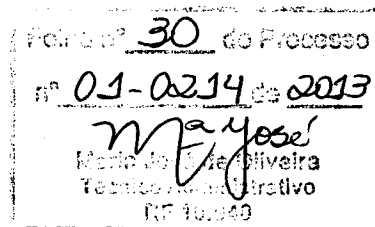
V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;

VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;

VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;

VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;

IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.



TÍTULO III

META

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

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

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

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

I - de gestão e planejamento:

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

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

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;

b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;

c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;

b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;

c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;

d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;

e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15035

Total de referências : 1

Folha nº 32 do Processo
01-0214 de 2013
Ma. José
Maria José de Oliveira
Técnica Administrativo
RF 10.440

1/1

Título: LEI Nº 15.035 23/11/2009 ([ver documento](#))

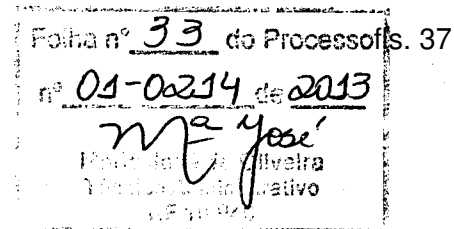
Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringindo a circulação de veículos no perímetro que especifica, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 467/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena; Soninha

Legislação explicativa: Lei nº 14.485/2007 - Consolida a legislação municipal referente a datas comemorativas, eventos e feriados do Município de São Paulo. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)



LEI Nº 15.035, DE 23 DE NOVEMBRO DE 2009

(Projeto de Lei nº 467/07, dos Vereadores Chico Macena – PT e Soninha – PPS)
Altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringindo a circulação de veículos no perímetro que especifica, 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 O inciso CXCIX do art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º

CXCIX - 22 de setembro:

- a) o Dia do Campo Limpo;
- b) o Dia Municipal Sem Carro, com caráter de campanha educativa, de acordo com o art. 75, § 1º, da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, devendo o Poder Público Municipal, ao longo de todo o ano e, destacadamente, nesse dia, envidar esforços para promover atividades educativas e a realização de campanhas e programas para obter adeptos ao não-uso de carros, sendo a adesão ao não-uso de carros nesse dia voluntária;"

Art. 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

c) (VETADO)

d) (VETADO)

e) (VETADO)

f) (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

Art. 4º. (VETADO)

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de novembro de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de novembro de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Fólia nº 34 do Processo
01-0234 de 2013
ma yose
Assessoria Legislativa

Base de dados : legis

Pesquisa : 15200

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.200 18/06/2010 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera as disposições sobre a obrigatoriedade de cobertura de seguro contra furto ou roubo nos estabelecimentos de uso nR2 e nR3 que possuam estacionamento com número de vagas superior a 50 (cinquenta), e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 19/2009 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena

Regulamentação: Decreto nº 51.665/2010 - 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 10.927/1991.; ([ver documento](#))Revoga a Lei nº 11.362/1993.; ([ver documento](#))Revoga o Decreto nº 30.102/1991. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

Fls. 39

Volume nº 35 do Processo

01-0214 de 2013

Ma José

Assessoria de Imprensa

Técnico Administrativo

RF 10.940

PUBLICADO DOC 19/06/2010, p. 1. c. 2

LEI Nº 15.200, DE 18 DE JUNHO DE 2010

(Projeto de Lei nº 19/09, do Vereador Chico Macena - PT)

Altera as disposições sobre a obrigatoriedade de cobertura de seguro contra furto ou roubo nos estabelecimentos de uso nR2 e nR3 que possuam estacionamento com número de vagas superior a 50 (cinquenta), 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, em sessão de 26 de maio de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Os estabelecimentos, no âmbito do Município de São Paulo, enquadrados nos usos não residenciais 2 e 3 - nR2 e nR3 - conforme a Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, que possuam estacionamento com capacidade superior a 50 (cinquenta) vagas, ficam obrigados a efetuar cobertura de seguro contra furto e roubo dos veículos automotores e bicicletas ali estacionados.

Parágrafo único. No caso de estacionamentos a que se refere o "caput", operados por terceiros ou concessionários, ficam estes responsáveis pela cobertura de seguro a que se refere esta lei.

Art. 2º Os proprietários dos veículos automotores ou bicicletas que tenham sido comprovadamente sinistrados nos estacionamentos referidos no art. 1º deverão ser indenizados, obrigatoriamente, pelo valor de mercado do bem sinistrado na data do pagamento.

Art. 3º Os estabelecimentos de que trata a presente lei deverão equipar-se, para salvaguarda de direitos e ressarcimentos de eventuais sinistros, de instrumentos e procedimentos de controle que forneçam aos condutores comprovação do estacionamento do veículo.

Parágrafo único. O comprovante a ser fornecido deverá estar de acordo com as normas da empresa seguradora, tornando-se prova hábil em juízo.

Art. 4º O descumprimento desta lei implicará na multa diária de R\$ 1.000,00 (mil reais), até sua regularização.

Parágrafo único. Este valor será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

Art. 5º O Poder Executivo terá 60 (sessenta) dias para regulamentar esta lei e definir o prazo para que os estabelecimentos nela implicados se adaptem às suas determinações.

Art. 6º As determinações da presente lei não implicam em prejuízo do que determina a Lei nº 14.440, de 19 de junho de 2007 e suas regulamentações.

Art. 7º As despesas decorrentes com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando as Leis de nº 10.927, de 8 de janeiro de 1991 e de nº 11.362, de 17 de maio de 1993, bem como o Decreto nº 30.102, de 4 de setembro de 1991 e demais disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de junho de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de junho de 2010.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 36 do Processo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15649

Total de referências : 1

01-0214 de 2013

mg yosel
Mário José de Oliveira
Técnico Administrativo
PL 10.040

1/1

Título: LEI Nº 15.649 05/12/2012 ([ver documento](#))

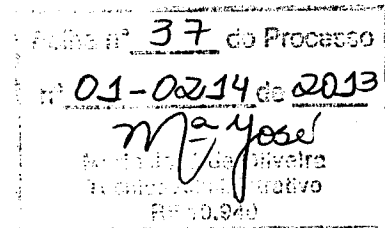
Sem revogação expressa

Ementa: Altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 527/2009 ([ver documento](#))

Autor(es): Marco Aurélio Cunha

Legislação explicativa: Lei nº 11.228/1992 - Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)



PUBLICADO DOC 06/12/2012, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.649, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2012

(Projeto de Lei nº 527/09, do Vereador Marco Aurélio Cunha – PSD)

Altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, 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, em sessão de 31 de outubro de 2012, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, passa a exibir a seguinte redação:

“13.3.4 Deverão ser previstas vagas para veículos de pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas, calculadas sobre o mínimo de vagas exigido pela LPUOS, observando a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.4.

Tabela 13.3.4 – Porcentagem de vagas destinadas a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas

Estacionamento	Deficiente	Motocicleta	Bicicleta
Privativo até 100 vagas	-	10%	5%
Privativo mais de 100 vagas	-	1%	10%
Coletivo até 10 vagas	-	20%	10%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%	10%

(NR)”

Art. 2º O conceito de Jirau constante da Seção 1.1 - Conceitos da Lei nº 11.228, de 1992, passa a vigorar com a seguinte redação:

“.....

Jirau: mobiliário constituído por estrado ou passadiço instalado a meia altura em compartimento, sem permanência humana prolongada.

.....” (NR)

Art. 3º Os parâmetros estabelecidos para o Jirau na Tabela 10.11 - Mobiliário, da Seção 10.11 da Lei nº 11.228, de 1992, passam a ser os seguintes:

Tabela 10.11 - Mobiliário

Mobiliário Dimensões máximas

Jirau Área: 250,00m²

Ocupação: 30% da área do compartimento, incluindo a circulação vertical de acesso

Pé direito: 2,30m

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

Art. 5º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 5 de dezembro de 2012, 459º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 5 de dezembro de 2012.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 29839

Total de referências : 1

Folha nº 38 do Processo
01-0214-2013
ma yosei
Secretaria de Planejamento
Tel: (11) 3368-3376
0110.040

1/1

Título: DECRETO Nº 29.839 18/06/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Institui faixas exclusivas para o trafego de bicicletas-ciclovias, e da outras providencias.

[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 29.839 , DE 18 DE JUNHO DE 1991

Institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas-ciclovias, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A :

Art. 1º - Fica instituída faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas-ciclovias, nas Avenidas Juscelino Kubitschek e Antonio Joaquim de Moura Andrade, entre a Rua Haroldo Veloso e o Portão 8 do Parque do Ibirapuera, para utilização aos domingos.

Art. 2º - A instalação, a regulamentação do uso, a organização de atividades e a divulgação das ciclovias, de que trata este decreto, ficarão a cargo do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de junho de 1991, 438º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 18 de junho de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : resolução AND 9 AND 2013

Total de referências : 1

Folha nº <u>40</u> do Processo
<u>01-0214</u> de <u>2013</u>
<i>Mª Jose</i>
Maria Jose da Silveira
Técnico Administrativo
RF 10.980

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 9 26/03/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

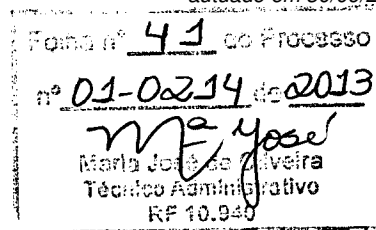
Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 7/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): Floriano Pesaro; José Police Neto; Ricardo Nunes; Nabil Bonduki; Gilberto Natalini; Ricardo Young; Marco Aurélio Cunha; George Hato

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 05/04/2013, p. 79 c. 3

**RESOLUÇÃO Nº 09 DE 26 DE MARÇO DE 2013****(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 07/13)****(VEREADORES FLORIANO PESARO – PSDB, JOSÉ POLICE NETO – PSD, RICARDO NUNES – PMDB, NABIL BONDUKI – PT, NATALINI – PV, RICARDO YOUNG – PPS, MARCO AURÉLIO CUNHA – PSD E GEORGE HATO – PMDB)**

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana criar um espaço de debate para as questões relacionadas à mobilidade dos cidadãos paulistanos, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos motorizados, em especial ciclistas, cadeirantes e pedestres.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

I - acompanhar as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana do Município de São Paulo;

II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática da mobilidade humana;

III - realizar estudos sobre as mobilidades urbana, social e humana no município, e sugerir novas alternativas e modais de transportes;

IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas à mobilidade humana;

V - elaborar uma Carta de Princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente em Defesa da Mobilidade Humana, visando avançar na defesa do deslocamento seguro e eficiente dos cidadãos paulistanos, organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios, inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o "caput" deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana publicizará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta resolução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

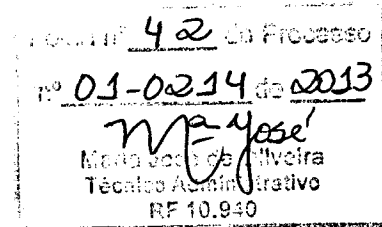
Art. 8º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

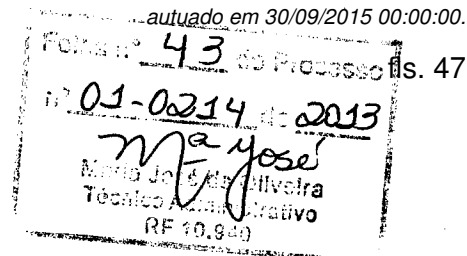
Câmara Municipal de São Paulo, 27 de março de 2013.

JOSÉ AMÉRICO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 27 de março de 2013.

KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar





PROJETO DE LEI 01-0173/2004 do Vereador Nabil Bonduki (PT)

"Dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art 1º - Esta lei tem por objetivo possibilitar a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, definido pelo Plano Municipal de Circulação Viária e de Transporte do Município de São Paulo.

Art 2º - Para os fins dessa lei entende-se por:

I - Bicicletário - o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por períodos de longa duração, podendo ser públicos e privados;

II - Paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas, por períodos de curta e média duração, em espaço público.

Art. 3º O Executivo deverá instalar áreas reservadas á guarda e estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, em:

I - terminais de integração de ônibus

II - estações de metrô

III- estações de trem metropolitano

IV - ao longo de corredores de ônibus metropolitanos

Parágrafo Único - As áreas destinada aos bicicletários e paraciclos devem estar localizadas nas proximidades dos terminais e estações não superando a distância de 100 metros de seus acessos.

Art 4º - Os bicicletários e paraciclos farão parte do Sistema Cicloviário do Município previsto no Plano de Circulação e Transporte do Município de São Paulo.

Art. 5º - A segurança do ciclista e do pedestre deverá ser determinante para a definição do local e na implantação dos bicicletários e paraciclos.

Art 6º - O Executivo Municipal regulamentará:

I - as condições de utilização dos bicicletários,

II - a gestão e operação em parceria ou por meio da iniciativa privada;

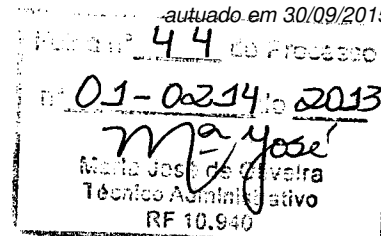
III - a possibilidade da tarifa a ser cobrada pelo uso dos bicicletários e paraciclos estar integrada ao bilhete único do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo.

Art. 7º - O Executivo regulamentará essa lei no prazo de 30 dias.

Art. 8º - As despesas decorrentes dessa lei ocorrerão por conta de dotação orçamentária própria, suplementada se necessário.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2004. Às Comissões competentes."



PROJETO DE LEI 01-0371/2009 do Vereador Marco Aurélio Cunha (DEM)

"Dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º Fica instituído o circuito Parque Villa Lobos/Parque do Ibirapuera/Parque Municipal Mário Pimenta/Cidade Universitária/ Parque Villa Lobos, para tráfego exclusivo de bicicletas.

Art. 2º O trajeto será executado em trechos de ciclovia ou ciclofaixa, conforme as características dos logradouros.

Art. 3º O circuito será subdividido em quatro trechos:

I - Parque Villa Lobos/Parque do Ibirapuera: Avenida Professor Fonseca Rodrigues, Praça Pan Americana, Avenida Pedroso de Moraes, prossegue por toda a extensão da Avenida Faria Lima, Avenida Hélio Pellegrino, Rua Inhambú e Avenida República do Líbano;

II - Parque do Ibirapuera/Parque Municipal Mário Pimenta: toda a extensão da Avenida Juscelino Kubitschek;

III - Parque Municipal Mário Pimenta/Cidade Universitária: Ponte Cidade Jardim, Avenida dos Tajurás, Avenida Lineu de Paula Machado, Avenida Valdemar Ferreira, Avenida Afrânio Peixoto e Avenida da Universidade;

IV - Cidade Universitária/ Parque Villa Lobos: Avenida da Universidade, Rua Alvarenga, Ponte da Cidade Universitária, Avenida Professor Manuel José Chaves até a Praça Pan Americana, encontrando-se com o trecho indicado no inciso I.

Parágrafo único. Fica proibida a circulação de bicicletas nos logradouros apontados, fora das demarcações estabelecidas.

Art. 4º Será promovida ampla divulgação para estimular o uso de bicicletas nos logradouros demarcados.

Art. 5º As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, de maio de 2009. Às Comissões competentes

Folha nº 45 do Processo Is. 49
 nº 01-0214 de 2013
 M^{re} José Yosi
 Técnico Administrativo
 RP 10.640

PROJETO DE LEI 01-0585/2009 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

"Dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Poder Público Municipal, por meio dos órgãos competentes, promoverá o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas na Cidade de São Paulo.

§1º - Para garantir a circulação de bicicletas dentro da Cidade, a Administração Pública criará as ciclofaixas, destinadas ao uso dos ciclistas.

§2º - As ciclofaixas poderão ter dias e horários pré-determinados para sua utilização pelos ciclistas.

§3º - Os órgãos municipais responsáveis pelo gerenciamento do trânsito deverão garantir o uso com segurança das ciclofaixas, bem como assegurar a sinalização viária adequada nos locais de circulação dos ciclistas.

Art.2º - Serão considerados equipamentos de segurança de uso obrigatório pelos ciclistas:

- a) Capacete
- b) Luvas
- c) Óculos
- d) Tênis
- e) Outros a critério da administração.

Parágrafo Único - Os equipamentos elencados no "caput" deste artigo deverão atender as normas de segurança da ABNT e serem certificados pelo INMETRO.

Art. 3º - As bicicletas deverão estar equipadas obrigatoriamente com campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo, conforme estabelece o artigo 105, VI, do Código de Trânsito Brasileiro.

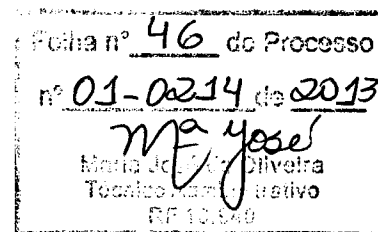
Art. 4º Constatada a ausência dos equipamentos obrigatórios, os ciclistas poderão, a critério da administração, serem submetidos a curso de orientação ou multa.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias da sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 08/10/2009, PÁG. 87

PROJETO DE LEI 01-0655/2009 do Vereador Chico Macena (PT)

"Altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, com as seguintes diretrizes:

- I – aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura cicloviária;
- II – implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;
- III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município;
- IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;
- V – promover o desenvolvimento sustentável.

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

I – bicicleta: veículo de transporte individual, não motorizado, não poluente e não emissor de ruído;

II – ciclista: condutor, sujeito às leis de trânsito vigentes, no que couber.

§ 1º Os triciclos não-motorizados equiparam-se a bicicletas, no que couber.

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e Metrô, em qualquer dia e horário, desde que dobrada e com o sistema de pedal, cambio, corrente, coroa, e catraca protegidos de contato direto com outros usuários, e suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

Art. 3º O SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo abrange:

- I – a rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;
- II – os locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.
- III – os procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário, inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;
- IV – o órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária.

Art. 4º O SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será incorporado ao Sistema Integrado de Transporte de Passageiros – SITP, instituído pela lei 13.241, de 12 de dezembro de 2001, viabilizando os deslocamentos por bicicleta com segurança, eficiência e conforto.

Art. 5º A ampliação da infra-estrutura cicloviária deverá contemplar:

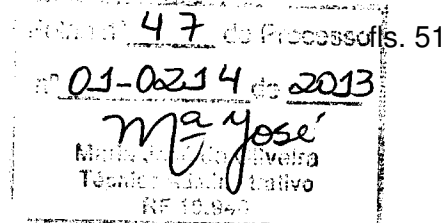
I – os trechos de rodovias em zonas urbanizadas, as vias públicas, os terrenos marginais às linhas férreas, as margens de cursos d'água, os parques, outros espaços naturais;

II – trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

III – a implantação de estacionamento de bicicletas nos terminais de ônibus, de trens, de metro ou qualquer outro terminal de transporte coletivo público, bem como prédios, vias e logradouros públicos.

Art. 6º O SICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo promoverá ações:

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os



condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito, e a convivência entre os modais de transporte:

II – de conscientização ecológica, da importância do lazer ciclístico e de disseminação do conceito de desenvolvimento sustentável;

III – de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;

IV – de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semaforica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

V – de criação de centro de educação para ciclistas, com o fim oferecer treinamentos sobre legislação de trânsito, mecânica de bicicleta, sinalização, compartilhamento harmônico de espaços públicos com pedestres, animais, e veículos automotores e condução segura e defensiva de trânsito;

VI – de negociação com o Estado de São Paulo visando permitir o acesso e transporte em vagão especial do Metrô, de trens metropolitanos e de ônibus de transporte coletivo intermunicipal de ciclistas com suas bicicletas;

VII – de estabelecimento de convênios e parcerias com os municípios limítrofes para criação e implantação de projetos integrados de ciclovias.

Art. 7º O CICLO – Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será pautado pelas disposições contidas no Plano Diretor Estratégico, no Plano de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 8º Ciclovia é a pista própria para a circulação de bicicletas:

I – totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – implantada na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III – com traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

Art. 9º Ciclofaixa é a faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando houver impossibilidade técnica, ou falta de espaço físico para a construção de uma ciclovia.

Art. 10. A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 11. Bicicletário é o local reservado para o estacionamento de bicicletas, independentemente de ser de longa ou curta duração, de ser controlado ou não, ser coberto ou não, de ter dispositivos para afiação das bicicletas ou não, ou de ser público ou privado.

Parágrafo único. Paraciclo é o dispositivo fixo apropriado ao apoio da bicicleta quando estacionadas, devendo ser no formato "U" ao contrário, ou formato "R", para não danificar a bicicleta.

Art. 12. Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou

privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamento públicos ou privados, centros de compras, calçadas, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte.

§ 1º Os locais de estacionamento públicos e privados devem reservar espaço para estacionamento de bicicletas, na proporção de 1 (uma) vaga de bicicleta para cada 10 (dez) vagas de automóveis.

§ 2º Nos estacionamentos pagos, o valor cobrado pelo estacionamento de bicicleta não poderá ser superior a 33% (trinta e três por cento) do correspondente ao cobrado pelo estacionamento de automóvel.

§ 3º A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, poderá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 13. Os projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), devem contemplar o tratamento ciclovitário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 14. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condição essencial para a escolha do local e da implantação de bicicletários e paraciclos.

Art. 15. As novas vias públicas, pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas.

Art. 16. O Executivo deverá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais.

Art. 17. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico, Programa de Metas do Município, e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 18. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

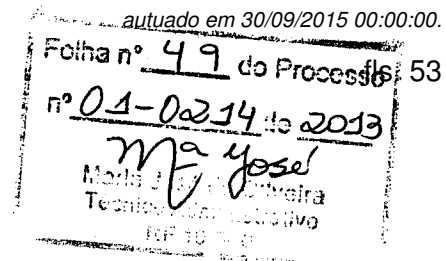
I – veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema ciclovitário;

II – patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre, onde exista trânsito partilhado.

Art. 19. Para conduzir a implementação do SICLO e formulação de políticas cicloviárias para o Município de São Paulo, fica criado o Conselho Municipal de Política Cicloviária – CMPC.

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação desta



políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras Instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

§ 2º O CMPC será composto por dois representantes da Secretaria Municipal de Transportes, um representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras, um representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, dois representantes eleitos pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

§ 3º O Executivo regulamentará a criação do CMPC num prazo de 90 dias a contar da data de publicação desta lei.

Art. 20. A inobservância pelos estabelecimentos privados das disposições desta lei, sujeitará o infrator as seguintes penalidades:

I – advertência;

II – multa de R\$ 1.000,00 (mil reais), dobrada na reincidência;

III – cassação do alvará de funcionamento.

Parágrafo único. O valor da multa será corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE, ou por outro que reflita a inflação do período, caso este seja extinto.

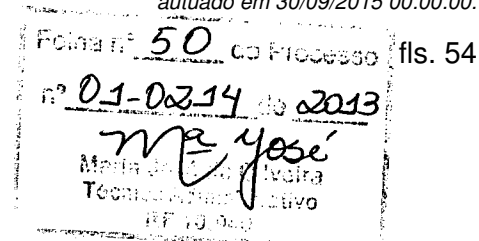
Art. 21. Os estabelecimentos mencionados no art. 12 deverão adequar-se às disposições desta lei no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias.

Art. 22. O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da sua publicação.

Art. 23. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 24. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 02 de setembro de 2009. Às Comissões competentes.”



PUBLICADO DOC 20/10/2011, PÁG 125

PROJETO DE LEI 01-00495/2011 do Vereador David Soares (PSD)

"Dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento nas áreas urbanas de Zona Azul para uso de bicicletas, e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Ficam destinadas vagas de estacionamento na Zona Azul para o uso exclusivo de bicicletas no município de São Paulo.

Art. 2º Os órgãos competentes deverão implementar vagas na área de Zona Azul para as bicicletas estacionarem em 90º graus ou em horizontal.

Art. 3º Para fins de segurança da bicicleta estacionada no local da área da vaga deverão conter a seguinte advertência: "O uso do local é de responsabilidade do usuário, ao estacionar sua bicicleta use cadeados para sua segurança".

Art. 4º O Poder Público deverá implementar para garantir a segurança do patrimônio do usuário, no limite do recuo da calçada com o início do meio fio, pontos de ancoragem, como bases de ferro para o usuário travar a bicicleta ou sistema no chão de ganchos, do termino da calçada para o meio fio em horizontal ou em 90º.

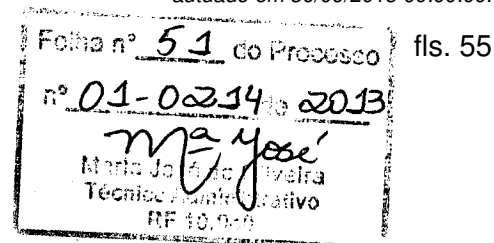
Art. 5º A utilização da área de Zona Azul por bicicleta poderá ser gratuita.

Art. 6º O Poder Executivo Municipal regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

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

Sala das Sessões, em às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 14/03/2012, PÁG 71

PROJETO DE LEI 01-00092/2012 da Vereadora Noemi Nonato (PSB)

"Altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o "Mês de Reflexão em Memória aos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito", a ser comemorado anualmente no mês de outubro, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

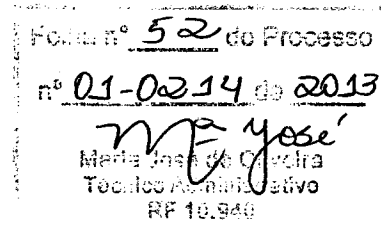
Art. 1º Fica inserido ao inciso CCXVI do art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, a seguinte redação:

"o Mês de Reflexão em Memória dos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito, oportunidade na qual poderão ser estimuladas a formulação de políticas, programas, planos, projetos e campanhas de educação para o cidadão, através de ações de conscientização e sensibilização, bem como a divulgação de estatísticas referentes aos ciclistas vítimas de trânsito, com o intuito de alertar a população e estimular a prática de medidas que contribuam para uma maior segurança no trânsito;"

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.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 17/05/2012, PÁG 106

PROJETO DE LEI 01-00224/2012 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DE LICENCIAMENTO E EMPLACAMENTO DE BICICLETAS QUE TRAFEGAM PELAS VIAS PÚBLICAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica obrigado ao proprietário de bicicleta fazer o licenciamento e emplacamento da mesma quando esta for utilizada em vias públicas no município de São Paulo.

Art. 2º Fica obrigatório o emplacamento da bicicleta para sua identificação quando usada em vias públicas.

Art. 3º A bicicleta no momento do licenciamento passará por uma vistoria que atestará suas condições de trafegar em vias públicas.

Art. 4º O proprietário da bicicleta cadastrada arcará com as responsabilidades civis e penais por uso inadequado da mesma, aplicando ainda os preceitos do Código de Trânsito Brasileiro para a sua condução.

Art. 5º Necessitará o ciclista quando em uso da bicicleta em vias públicas de tráfego, estar equipado com equipamentos de segurança como capacete, óculos, luvas e calçados de sola antiderrapante.

Art. 6º Caberá a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, proceder ao licenciamento e emplacamento das bicicletas.

Art. 7º A bicicleta será de imediato apreendida quando trafegar sem o devido emplacamento ou tiver seu licenciamento vencido.

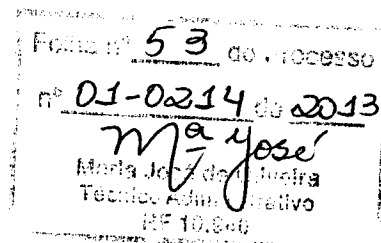
Art. 8º Poderá o poder público cobrar do proprietário taxa para custear o licenciamento e emplacamento das bicicletas que se enquadram nesta Lei.

Art. 9º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, em especial no tocante aos aspectos procedimentais e de formalização.

Art. 10 As despesas decorrentes da implantação 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.

Sala das Sessões, 15 de maio de 2012. Às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 13/06/2012, PÁG 326

PROJETO DE LEI 01-00268/2012 do Vereador David Soares (PSD)

"Dispõe sobre a utilização de bicicletas elétricas e bicicletas movidas por tração humana, e fixa outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º O proprietário de bicicleta elétrica deverá anualmente licenciar a utilização do ciclomotor para transitar nas ciclovias e vias públicas do município de São Paulo.

Art. 2º O proprietário de bicicleta comum movida por tração humana que utiliza a bicicleta para se deslocar diariamente em ciclovias ou vias públicas, também deverá anualmente efetuar o licenciamento da mesma.

Art. 3º A Secretaria responsável pelo licenciamento e emplacamento de todas as bicicletas observarão que o uso da bicicleta elétrica ou comum movida por tração humana deverá o seu emplacamento ser na cor cinza com letras e números constando o nome da cidade de São Paulo abreviado ou não.

Art. 4º Fica isento de qualquer taxa o licenciamento das bicicletas sendo os seus serviços e taxas custeados pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M-SP da Cidade de São Paulo conhecido por Controlar com a finalidade de incentivar o uso da bicicleta e preservação do meio ambiente.

Art. 5º A bicicleta elétrica ou não que for apreendida trafegando por ciclovia ou via pública sem o licenciamento e o emplacamento fica sujeito o proprietário a multa no valor de R\$500,00 (quinhentos reais), dobrando-se nas reincidências.

Art. 6º O proprietário de bicicleta elétrica ou não responde civil e criminalmente pelo uso da mesma, aplicando as regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro e Código Penal.

Art. 7º O Ciclista que utilizar a bicicleta elétrica ou por tração humana em uso diário nas ciclovias deverá obrigatoriamente utilizar capacetes e acessórios de proteção e segurança a acidentes.

Art. 8º A velocidade máxima permitida nas ciclovias, ciclofaixas e vias públicas será regulamentada pelo Poder Executivo, não excedendo a 30Km/h, sujeitando o infrator a multa por excesso de velocidade.

Art. 9º Fica proibido à utilização de bicicleta elétrica por pessoa menor de 16 (dezesseis) anos de idade no município de São Paulo.

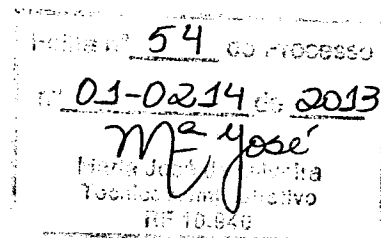
Art. 10 Fica obrigatório o licenciamento anual de bicicleta elétrica ou movida por tração humana para atividades profissionais diárias com adaptação para carga.

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

Art. 12 As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 13 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 19/10/2012, PÁG 83

PROJETO DE LEI 01-00438/2012 do Vereador David Soares (PSD)

“Dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano disponibilizarão em parte de sua frota gradativamente nos ônibus coletivos suporte para bicicleta a fim de serem transportadas na parte dianteira externa do veículo com travamento acionado pelo condutor do veículo.

Parágrafo único. Não haverá custos adicionais na tarifa de ônibus aos usuários que transportam sua bicicleta no transporte coletivo.

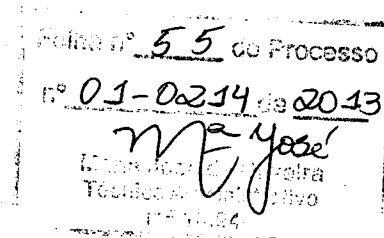
Art. 2º A instalação do suporte para transporte de bicicleta nos ônibus coletivos será gradativa e anual nas linhas urbanas que houverem solicitação a São Paulo Transportes do veículo adaptado com o suporte e nas linhas urbanas por onde circulam ciclofaixas.

Art. 3º O descumprimento da presente lei na instalação do suporte como dispõe o artigo 1º, acarretará multa mensal de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais) por mês, aplicado às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

Sala das Sessões, em às Comissões competentes.”



PUBLICADO DOC 27/02/2013, PÁG 74

PROJETO DE LEI 01-00029/2013 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

"Altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o Passeio Ciclístico do Aricanduva, a ser realizado anualmente no mês de julho, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Fica instituído no Município de São Paulo, o Passeio Ciclístico do Aricanduva, a realizar-se, anualmente, no mês de julho.

Parágrafo único - O evento instituído por esta Lei passará a constar do Calendário Oficial de Eventos do Município de São Paulo.

Art. 2º - Aos participantes que encerrarem o percurso da prova será conferido Diploma de Participação do Passeio Ciclístico do Aricanduva.

Art. 3º - O planejamento, a regulamentação e a execução do evento ficarão a cargo do Poder Executivo, através dos órgãos competentes, juntamente com as entidades da sociedade civil.

Art. 4º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 5º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 22/05/13 às 12:00
RF

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Ào Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Alceu Amorim
Para Relatar.
Sua da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 22/05/2013
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
por termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 23/05/2013 às 13:30 h
POR M^a Yesel
SAÍDA: 26/6/13 ÀS: 12 h ASS: Al

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 05/06/2013 às 15:36 h
POR M^a Yesel
SAÍDA: ÀS: h ASS:

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado - sob folha(s)
nº 56 A 58 Em 19/06/13

André Marcon
RF. 11.264 - Técnico Administrativo

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**16 - PAR
16- 01164/2013

pl0214-13

fls. 61
Folha nº 56 do proc
nº 01-214 de 20 13André Marcon
RF 1264**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0214/13.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador Eduardo Tuma, que visa instituir a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta no âmbito do Município de São Paulo.

A proposta pretende reduzir o uso dos automóveis e estimular o uso das bicicletas.

Ademais, o projeto intenta criar o programa "Eco-quilômetros", por meio do qual será verificada a distância percorrida pelo ciclista e a converterá em créditos, os quais poderão ser utilizados nos transportes públicos municipais.

A propositura pode prosseguir em tramitação, eis que elaborada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 13, inciso I e 37, *caput*, da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, trata-se de matéria de nítido interesse local, com reflexos sobre o meio ambiente, a segurança e o trânsito do Município, temas que podem ser objeto de legislação municipal, conforme dispõe o art. 30, incisos I e II, da Constituição Federal.

Note-se que ao se incentivar o uso de bicicletas, criando as condições necessárias para o uso deste meio de transporte, indiscutivelmente ocorrerá diminuição dos níveis de poluição atmosférica, posto que menos veículos automotores transitarão pelas ruas, sendo que, pela mesma razão, o trânsito também ficará menos congestionado.

No tocante à regulamentação do trânsito, que é o *deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação* (In, "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, p. 318), o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/97) estabelece algumas normas e definições acerca do uso de bicicletas, mas é importante lembrar que a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, por serem atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0214-13

Fls. 62
n.º 57 ou pró
n.º 01-214 de 20 13
André Marcon
RF 11264

Como ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., páginas 319/320 e 363.

A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (grifamos)

Deve ser consignado, ainda, que a propositura vem ao encontro do disposto na Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo, e em seu art. 1º, parágrafo único, estabelece que o transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Igualmente, o projeto encontra-se em perfeita sintonia com a Política de Mudança do Clima, instituída no Município de São Paulo pela Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, a qual estabelece em seu art. 6º, II, b, que as políticas de mobilidade urbana devem contemplar medidas de estímulo ao transporte não motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0214-13

fls. 63
Folha nº 58 do prox.
nº. 01-214 de 20 13

André Marcon
RF 11264

Não há dúvida, portanto, de que a matéria constante da presente proposta é da competência legislativa municipal.

A aprovação da proposta depende do voto da maioria absoluta dos membros para deliberação, conforme disposto no art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica Paulistana.

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

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

19/06/13

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUEDES

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

GOULART

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

LAÉRCIO BENKO

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 21/06/13

Pág. 102 Col. 1

Conferido

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 26/06/13

André Marçom
Técnico Administrativo
RF 11.264

RECEBIDO

Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 27-06-2013 às 13:58

[Assinatura]

Ao Nobre Vereador / A Senadora Paulo Frange Parque 1000 Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente Em 01/07/2013 <i>[Assinatura]</i> Outro prazo para manifestação: 01/08/2013
--

Seguem juntado a esta data documento(s)
e para a informação de Vossa Senhoria(s)
nº 59 e 60 de 29/08/2013
Atenciosamente,
Rm. 1000 *[Assinatura]*



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex^a que encaminhe ao Executivo pedido de informações a respeito do **Projeto de Lei nº 214/13**, que institui a *Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta e dá outras providências*, de autoria do Nobre Vereador Eduardo Tuma.

O objetivo é que aquele Poder se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor completo do projeto de lei, em particular sobre a viabilidade da implementação do sistema de monitoramento eletrônico, proposto no programa "Eco-Quilômetros", para verificação da distância percorrida pelo ciclista, visando à sua conversão em créditos a serem utilizados nos transportes públicos municipais.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão no supracitado projeto de lei, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia da folha deste pedido e do projeto de lei.

Vereador Andrea Matarazzo

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de
Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do
artigo 46 do inciso VIII do Regimento Interno

Vereador José Américo

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

São Paulo, 28 de agosto de 2013.

36 - OF-SGP12
36- 00367/2013

Senhor Prefeito,

CÓPIA

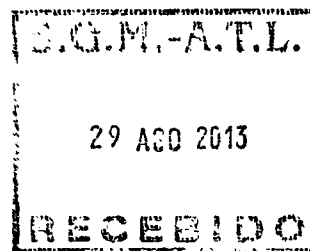
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência pedido de informação sobre o Projeto de Lei nº 214/2013, de autoria do Vereador Eduardo Tuma, que "institui a política de mobilidade sustentável e incentivo ao uso da bicicleta, e dá outras providências. solicitando que nos envie subsídios para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

José Américo
Presidente

Anexo: Cópia do pedido da Comissão.

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Ana Luiza Vares Torres Ferreira
RF: 506 003 1 01
SGP/ATL

[A large, faint, handwritten letter 'S' spans vertically across the center of the page.]

_____, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado _____ sob folha(s)
nº 612 65 Em 31 / 10 / 13

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

[Handwritten signature]



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 68

São Paulo, 30 de outubro de 2013.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 395/13 - C

Ref.: OF-SGP 12 nº 0367/2013

Folha nº 61 de
 Processo nº 01-214/13
 Carmen Cristina Malavazzi
 RE. 11.197 - SGP-12

15 - DOCREC
 15- 00735/2013

Senhor Presidente

Em atendimento ao pedido de subsídios constante do ofício em epígrafe, relativo ao Projeto de Lei nº 214/13, de autoria do Vereador Eduardo Tuma, que objetiva instituir a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao Uso da Bicicleta, transmito a essa Presidência, por cópia, a manifestação da Secretaria Municipal de Transportes, posicionando-se pela inviabilidade da propositura.

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

ANTONIO DONATO MADORMO
 Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/LMS/sr
 Resp 214-13

1145 31/10/2013 08:22 - Protocolo Legislativo - SGP-22

A Comissão de:
Política Urbana
30 / 10 / 2013
[Assinatura]
Jader Augusto Pimenta
Supervisor SGP. 22
REF. 10.860

Recebido na Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

São Paulo, 31 / 10 / 13 às 17:50 h

[Assinatura]

Carmen Cristina Mafrenses
RF 11.197

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
ESPECIAL - PROJETO DE LEI

Nº: 96.31.00511/13-00

Reg. CET: 12833 19/09/13
 Analista: BRUNO COSENZA BOTELHO NOGUEIRA

CÓPIA

PARECER TÉCNICO

Papel para Informação rubricado como folha nº 13 do Processo nº 2013-0.249.643-0

À GPL - Senhor Gerente,

Paula Fagundes Mugnato
 Registro CET nº 12830-9

Em atenção ao solicitado pela Comissão de Política Urbana Metropolitana e de Meio-Ambiente, principalmente no que se refere ao programa "Eco-Quilômetros" avaliamos:

1. No que se refere à *bicicleta pública*, os programas de compartilhamento de bicicletas da PMSP têm condições de informar as distâncias entre o ponto de retirada e de entrega de cada usuário do sistema. O termo de cooperação 002/2012 entre Itaú e a PMSP e o termo de cooperação 003/2013 entre o Bradesco e a PMSP, vigentes atualmente, não contemplam o fornecimento destas informações. É interessante facultar ao usuário a adesão ao sistema e consequente liberação de informações pelo operador do sistema dos dados.
2. No que se refere à *bicicleta própria*, não existe qualquer sistema de controle de percursos atualmente e ele precisaria ser criado. Para criação deste sistema é necessário que tanto a origem quanto o destino das viagens sejam computados, não bastando apenas a inclusão de uma infraestrutura junto às estações de metrô, trem e terminais de ônibus, como refere o Art. 4º §3º do PL 01-00214/2013. Desta maneira também se poderia computar viagens alternativas ao sistema de transporte público, não apenas as complementares.

PARECER

Contabilizar as viagens no sistema de *bicicletas públicas* exige pequenas adaptações no sistema que está vigente hoje e é facilmente aplicável.

As viagens em *bicicletas privadas* por sua vez demandam o desenvolvimento de um novo sistema.

Sugerimos encaminhar para a SPTrans para parecer sobre a compatibilização com o Bilhete Único.

Bruno Cosenza Botelho Nogueira
 Reg. CET: 12833

De Acordo,

Reg. CET 65579

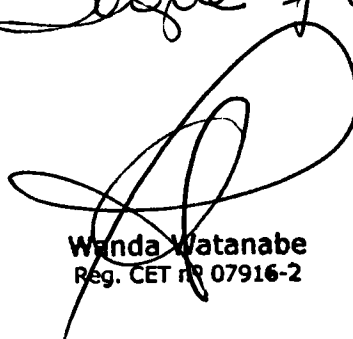
À
SPL – Senhor Superintendente,

Restituímos o presente com sugestão de encaminhamento à SPTRANS conforme as informações GPL/DCL.



Vicente Pedro M. Petrocelli
Gerente de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego
19/09/13

Saque fl. 14



Wanda Watanabe
Reg. CET nº 07916-2

Não PS - ANÁLISE TÉCNICA
ESPECIAL - PROJETO DE LEI

Nº: 96.31.00511/13-00

Revisão: 1

Reg. CET: 13176

08/10/13

Analista: SUZANA LEITE NOGUEIRA KARZ

CÓPIA

PARECER TÉCNICO

Papel para Informação rubricado como folha nº 16 do Processo Nº 2013-0.249.643-0

À GPL - Senhor Gerente,

Paula Fagundes Mugnato
Registro CET nº 12830-9

Considerando:

1. O exposto na folha 13 do corrente onde esclarecemos que a *bicicleta pública* tem o potencial instalado para gerar créditos no programa "Eco Quilômetros" e a *bicicleta privada* não tem a mesma capacidade, entendemos que a criação deste seria um tratamento desigual entre os diferentes usuários de bicicletas como meio de transporte no município de São Paulo.
2. Que a criação do programa de "Eco Quilômetros" pode gerar um efeito de concorrência entre sistema de bicicletas públicas e o sistema de transporte público (ônibus, metrô e trem), contrário à visão da SMT de complementariedade entre os diversos sistemas, onde o primeiro deve apenas complementar as viagens do segundo e não substituí-las.

PARECER

Desta forma este departamento é contrário à implementação do programa de "Eco Quilômetros" como está proposto pelo Projeto de Lei 01-00214/2013.

Sugerimos ainda o envio à SPTrans para análise, por tratar o mesmo de integração tecnológica e tarifária com o Bilhete Único Municipal.

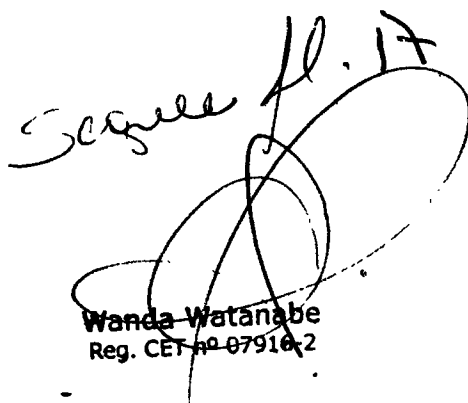
Suzana Leite Nogueira Karagiannidis
Reg.CET: 13176

À
SPL – Senhor Superintendente,

Encaminhamos o presente com as informações de GPL/DCL para ciência e prosseguimento.



Vicente Pedro M. Petrocelli
Gerente de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego
08/10/13



Wanda Watanabe
Reg. CET nº 07916/2



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
TRANSPORTES

CÓPIA

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha de Informação nº 30

Do Memorando nº 168/2013 – ATL III
PA nº 2013.0.249.643-0

em 10/10/2013

(a) un

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – “Projeto de Lei nº 214/13, de autoria do Legislativo, que institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências. Pedido de Subsídios.”

SMT.CH.GAB.

Sr. Chefe de Gabinete,

Trata-se do – “Projeto de Lei nº 214/13, de autoria do Legislativo, que institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências. Pedido de Subsídios.”

Não obstante o respeitável intuito do nobre Vereador, o projeto de lei sob análise não pode prosperar.

As disposições do Projeto de Lei foram devidamente analisadas pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV – fls. 10/18, que, em suma, é contrário à implementação do programa de “Eco Quilômetros” na forma como foi proposto, pois entendem que pode gerar um efeito de concorrência entre sistema de bicicletas públicas e o sistema de transporte público.

Pelo exposto, ante a manifestação do DSV, a qual acatamos, opinamos que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido do veto do Projeto de Lei nº 214/13.

São Paulo, 10 de outubro de 2013.

THIAGO SOUSA BARRETO

Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB / SP 236.429

De acordo

JOÃO BATISTA DA SILVA

Procurador do Município – SMT/AJ
OAB/SP 128.976

Folha nº 65 de 75

Processo nº 01-214/13

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
TRANSPORTES

CÓPIA

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha de Informação nº 21

Do Memorando nº 168/2013 – ATL III em 10/10/2013
PA nº 2013.0.249.643-0

(a)

Claudia M. Montini
A.G.P. P./SMT/13

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 234/13, de autoria do Legislativo, que "acrescenta as alíneas "g" e "h" e cria o parágrafo único ao art. 15 da Lei nº 7329/69 e dá outras providências."

Inf. nº 4626/13

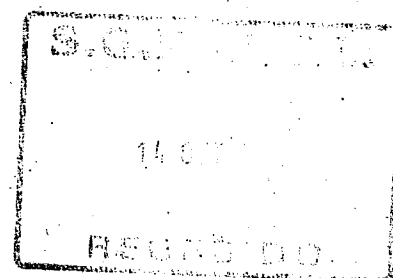
SGM/ATL - CHEFIA

Sra. Assessora Especial,

Encaminho o parecer da Assessoria Jurídica, que acompanho, pelo veto do Projeto de Lei nº 214/13.

São Paulo, 10 de outubro de 2013.


LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT



11:16 14/10/2013 019889 SGM PROTOCOLADO

Matéria PL 214/2013. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

JOSÉ POLICE NETO

deferido na reunião ordinária de: 07/05/2014

Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R. I.

Segue V juntado V, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado V sob folha(s)
nº 66/67 Em 30/03/16

Aparecido F. P. P. P.
RF. 10110-01 SGP-12



PAR

454/2016

PARECER DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 214/13

Trata-se do projeto de lei nº 214/13, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, que *institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências*.

A propositura visa garantir uma significativa melhoria na qualidade de vida, tanto pela diminuição dos congestionamentos, como pela preservação do meio ambiente e pelo provimento da saúde dos cidadãos pela prática do ciclismo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pronunciou-se pela **legalidade** da propositura, por meio do Parecer 1164/2013.

O uso da bicicleta como meio de transporte tem sido frequentemente apontado como uma das alternativas para amenizar o problema dos constantes congestionamentos, porém a cidade ainda está distante de oferecer condições adequadas de circulação e segurança para aos ciclistas. Nesse sentido, a existência de políticas públicas que promovam ações visando a melhoria dessas condições tornam-se fundamentais para o estímulo à utilização da bicicleta, especialmente quando integrada aos demais sistemas de transporte coletivo. Nesse sentido, o projeto de lei em questão propõe a instituição da Política de Mobilidade Sustentável e de Incentivo ao Uso da Bicicleta, assim como a criação do programa "Eco-Quilômetros".

O Executivo manifestou-se, por meio da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, a qual esclareceu que no que diz respeito à bicicleta pública, os programas de compartilhamento de bicicletas da PMSP têm condições de informar as distâncias entre os pontos de retirada e de entrega de cada usuário do sistema, embora os termos de cooperação atualmente em vigor, entre Itaú e PMSP e Bradesco e PMSP, não contemplem o fornecimento de tais informações. Observou que a contabilização das viagens no sistema de bicicletas públicas exigiria pequenas adaptações no sistema atual, entretanto as bicicletas privadas demandariam o desenvolvimento de um novo sistema.

De acordo com a avaliação da CET, a bicicleta pública teria o potencial instalado para gerar créditos no programa "Eco Quilômetros", ao contrário da bicicleta privada, o que criaria um tratamento desigual entre os diferentes usuários de bicicletas como meio de transporte. Considera, ainda, que a criação do programa poderia gerar



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
214/13**

um efeito de concorrência entre o sistema de bicicletas públicas e o sistema de transporte público (ônibus, metrô e trem), na contramão da visão da Secretaria Municipal de Transportes de complementaridade entre os diversos sistemas. Posiciona-se, dessa forma, contrariamente à implementação do programa "Eco Quilômetros", na forma como está proposto.

A Secretaria Municipal de Transportes, por sua vez, manifestou-se pelo veto ao Projeto de Lei, corroborando cm o argumentação de que a implementação do programa pode gerar um efeito de concorrência entre o sistema de bicicletas públicas e o sistema de transporte público.

Ante os argumentos apresentados, embora reconhecendo o caráter meritório da propositura, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente posiciona-se **contrariamente** à sua aprovação.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 30.03.16

GILSON BARRETO
Presidente *contrário*

NELO RODOLFO

AURÉLIO MIGUEL
George Mato

DALTON SILVANO

PAULO FRANGE
Relator

JULIANA CARDOSO

SOUZA SANTOS

RELCOM
459/2016

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 31 / 03 / 16

Pág. 146 Col. 7

Conferido _____

Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF. 101.075

A Comissão de Con

Em 11 / 04 / 16

Aparecido Ferreira
RF. 101.075

RECEBIDO na Comissão de
Trânsito, Transp., Ativ. Econômica,
Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 12/04/2016 às 18:30

Por Fatma RF 100749

MARIA DE FATIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Ao Vereador / A Vereadora

relatar.

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Turismo, Lazer e Gastronomia.

13 / 04 / 2016

Presidente

Prazo para manifestação é de 8 dias, nos
§ 3º artigo 63 do RI.

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

Segue m juntados, nesta data documento s rubricado s

sob nº 68 a 70 e L. de informação nº

em 23 / 05 / 16

Nome _____

RF _____ SGP-12

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**PAR
772/2016Folha nº 68 do proc. fls. 80
nº 01-214 de 2013
Rubem Dour Romancini
RF 11257

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI
Nº 214/13**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, institui a *Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências*.

De acordo com a propositura, a execução da Política de que trata o projeto de lei se dará por meio de: i) promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, a fim de melhorar as condições para seu deslocamento e segurança; ii) integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente; iii) a promoção de campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

O projeto de lei tem como objetivos: possibilitar a redução do uso do automóvel nos trajetos de curta distância; estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável; criar atitude favorável aos deslocamentos cicloviários; promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente, saudável e ecologicamente correto; incentivar o associativismo entre os ciclistas e usuários dessa modalidade de transporte; e, estimular a conexão entre cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

Também pretende criar o Programa "Eco-Quilômetros" que, por meio de monitoramento eletrônico, verificará a distância percorrida pelo ciclista e a converterá em créditos que poderão ser utilizados nos transportes públicos municipais.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que a utilização da bicicleta como veículo de transporte alternativo ainda é baixo no Brasil. Segundo dados da Associação Nacional do Transporte Público (ANTP), correspondeu em 2011 a apenas 3,1% das viagens.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**-69- fls. 81
01-214 13

A inserção da bicicleta no dia-a-dia depende, e muito, das ações políticas e sociais de cada local, adotando medidas bem sucedidas em outras cidades, mas sempre adequando-as às realidades locais.

Do ponto de vista da saúde, o ciclismo representa um excelente filtro na diminuição de emissão de CO2 na atmosfera e contribui para diminuir o sedentarismo das sociedades modernas.

Desse modo, o projeto de lei garantirá a curto, médio e longo prazo uma significativa melhoria na qualidade de vida no Município de São Paulo, tanto pela diminuição dos congestionamentos, tanto pela preservação do meio ambiente e pelo provimento da saúde dos cidadãos pela prática do ciclismo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente enviou um pedido de informações ao Poder Executivo, o qual se manifestou pelo VETO ao projeto de lei, apresentando os seguintes argumentos:

- No que se refere à bicicleta pública, os programas de compartilhamento de bicicletas da PMSP têm condições de informar as distâncias entre o ponto de retirada e de entrega de cada usuário do sistema. Contabilizar as viagens no sistema de bicicletas públicas exige pequenas adaptações no sistema que está vigente e é facilmente aplicável;
- No que se refere à bicicleta própria, não existe qualquer sistema de controle de percursos atualmente e ele precisaria ser criado;
- A bicicleta pública tem o potencial instalado para gerar créditos no programa "Eco Quilômetros" e a bicicleta privada não tem a mesma capacidade. Entendemos que a criação deste seria um tratamento desigual entre os diferentes usuários de bicicletas como meio de transporte no município de São Paulo;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº - 20 - do pro.
nº 01-214 de 20 13

Rubem Davi Romancini
RP 11257

- A criação do programa de "Eco Quilômetros" pode gerar um efeito de concorrência entre sistema de bicicletas públicas e o sistema de transporte público (ônibus, metrô e trem), contrário à visão da SMT de complementariedade entre os diversos sistemas, onde o primeiro deve apenas complementar as viagens do segundo e não substituí-las.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifestou-se CONTRARIAMENTE à aprovação do projeto de lei.

No âmbito da competência desta Comissão, entendemos que a propositura é oportuna, meritória e atende ao interesse público.

Favorável, pelo exposto, o parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 18/05/2016.

RICARDO TEIXEIRA
(Relator)

SALOMÃO PEREIRA

SENIVAL MOURA

POLICE NETO
Presidente

ADILSON AMADEU

RICARDO YOUNG

TONINHO PAIVA

RELCOM

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 20 / 05 / 16
Pág. 113 Col. 04

Conferido:

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

A Comissão de Educação

Em 23 / 05 / 16

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

RECEBIDO

Comissão de Educação, Cultura e Esportes

Em 25/05/16 às 10h

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335-SGP.12

Ao Vereador / A Vereadora

Claudio do Jaz

Para relatar.

Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes

Em 25 / 05 / 2016

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 2º, artigo 83 do RI

Redistribuído ao Vereador

Para relatar.

Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes

Em 01/09/17

Presidente

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com 70 fls.

Arquivado em 05/01/2017

O Func.º

CIRO SOL PAVAN MONTAUT

Técnico Administrativo

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.

Segue(m) juntado(s), neste documento(s) rubricado(s) sob nº -21-



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

REQUERIMENTO

Folha nº -71- do Processo nº 01-214 de 2013. 84

CITRO SOL PAVAN MONTAUD
RF. 11.329

Senhor Presidente,

RDS

135/2017

REQUEIRO, nos termos do art. 275 do Regimento Interno, o retorno à tramitação das proposições elencadas a seguir: PDL 30/2015; PDL 56/2015; PL 2/2014; PL 4/2014; PL 8/2014; PL 15/2014; PL 16/2011; PL 17/2011; PL 21/2014; PL 23/2013; PL 36/2014; PL 42/2013; PL 52/2013; PL 59/2014; PL 63/2013; PL 63/2014; PL 65/2010; PL 69/2014; PL 70/2014; PL 81/2013; PL 82/2016; PL 87/2014; PL 120/2013; PL 126/2016; PL 128/2014; PL 137/2014; PL 151/2013; PL 155/2013; PL 156/2013; PL 168/2013; PL 176/2013; PL 181/2014; PL 194/2013; PL 195/2014; PL 201/2013; PL 213/2013; PL 214/2013; PL 228/2014; PL 229/2014; PL 245/2014; PL 251/2014; PL 256/2013; PL 266/2013; PL 268/2012; PL 276/2013; PL 290/2013; PL 294/2016; PL 304/2014; PL 313/2013; PL 315/2013; PL 316/2014; PL 325/2014; PL 328/2013; PL 329/2013; PL 330/2013; PL 330/2014; PL 331/2014; PL 332/2013; PL 337/2013; PL 339/2014; PL 348/2014; PL 363/2013; PL 366/2015; PL 394/2013; PL 396/2013; PL 398/2012; PL 399/2014; PL 400/2014; PL 401/2014; PL 404/2015; PL 419/2013; PL 429/2014; PL 430/2014; PL 434/2014; PL 441/2014; PL 454/2015; PL 472/2014; PL 474/2014; PL 485/2013; PL 490/2014; PL 496/2012; PL 506/2015; PL 513/2013; PL 519/2013; PL 520/2013; PL 524/2015; PL 526/2013; PL 527/2013; PL 528/2013; PL 531/2013; PL 533/2013; PL 545/2013; PL 546/2013; PL 555/2013; PL 557/2013; PL 570/2015; PL 572/2013; PL 573/2013; PL 585/2013; PL 600/2013; PL 600/2015; PL 601/2011; PL 610/2013; PL 623/2013; PL 644/2013; PL 678/2013; PL 679/2013; PL 761/2013; PL 762/2013; PL 764/2013; PL 781/2013; PL 782/2013; PL 810/2013; PL 811/2013; PL 820/2013; PL 823/2013; PL 844/2013; PL 854/2013; PL 859/2007; PL 868/2013; PL 879/2013; PL 898/2013; PL 899/2013; PLO 1/2014; PLO 2/2013; PLO 5/2015; PLO 6/2013; PLO 8/2013; PLO 19/2001; PR 3/2014; PR 13/2015; PR 18/2015; PR 19/2013; PR 20/2013;

15445 14/02/2017 017167 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Sala das Sessões, 14 de fevereiro de 2017

Adriana Ramalho
PSDB

15 FEB 2017



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº -72-

do processo nº #01-214# de 20 13 21.02.2017 (a)

CINCO SOL PAVAN MONTA /
RF. 11.329

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017


ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-135/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

21/02 2017


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

A Comissão de:

EDUC

07,03,17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO

Comissão de Educação, Cultura e Esportes

Em 07/03/17 às 10h00

RF

Rubem Davi Romancini
RF. 11.257 - SGP. 12

Ao Vereador / A Vereadora

CELSO JATENE

Para relatar,
Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes

Em 13 / 03 / 2017

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 33 do RI.

Sigue - [] nesta data documento(s)
e [] de informação rubricado - sob []
nº 23# Em 17, 5 / 17



Folha nº 73 do proc.
nº 07-214 de 20 13
Caio César Rodrigues
RF 11.267 - SGP-12

PAR

PARECER Nº 548/2017 DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 214/2013.

O presente Projeto de Lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta, e dá outras providências.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa emitiu parecer de **legalidade**.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, com base nos argumentos do Executivo Municipal, posicionou-se de forma **contrária** ao presente projeto.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia exarou parecer **favorável à propositura**.

A proposta em tela visa colaborar com a política de mobilidade sustentável e o incentivo ao uso da bicicleta. Para tanto, propõe ações e projetos em favor dos ciclistas; a integração da bicicleta ao transporte público e a promoção de campanhas educativas voltadas ao uso da bicicleta. Também propõe criar o Programa "Eco-Quilômetros", que a partir da distância percorrida pelo ciclista se converterá em créditos a serem utilizados nos transportes públicos. As ações de implantação desta política contarão com a participação da sociedade civil em geral.

A Comissão de Educação, Cultura e Esportes, no âmbito de sua competência, entende que a propositura deve prosperar, pois a bicicleta, tratada no projeto como uma questão modal é também incentivo à prática esportiva; ademais é elogiável a questão da educação sobre as normas de uso da bicicleta como meio de transporte, sendo, portanto, **favorável o parecer**.

Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes, em 17/5/2017.

CLAÚDIO FONSECA
Presidente

ALINE CARDOSO

DAVID SOARES

ARSELINO TATTO

GEORGE HATO

CELSONO JATENE
Relator

TONINHO VESPOLI

RELCOM

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 23 / 05 / 77

Pág. 97 Col. 04

Conferido [assinatura]

Caio Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.267

À Comissão de Saúde

Em 08/06/77

Caio César Rodrigues
RF. 11.267 [assinatura]