

01-0221/2013



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

01 - 0221 / 2013

DE

2013

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0221 / 2013

DE

16/04/2013

PROMOVENTE:

VEREADOR

ARI FRIEDENBACH

VEREADOR

ORLANDO SILVA

E M E N T A:

ALTERA A LEI Nº 12.490, DE 03 DE OUTUBRO DE 1997, PARA
ISENTAR DO PROGRAMA DE RESTRIÇÃO AO TRÂNSITO DE
VEÍCULOS AUTOMOTORES NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, OS
VEÍCULOS DESTINADOS AO SERVIÇO DE ESCOLTA, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.

AUDIÊNCIA PÚBLICA OBRIGATÓRIA

Comissão

Data

ECON

25, 09, 2013

ECON

27, 11, 13

DELIBERAÇÃO

ARQUIVADO EM 29, 01, 12

CHEFE DE SEÇÃO

Adriana de França Silva
Consultor Técnico Legislativo
CRB 8/5579
RF 11.139



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 do proc.
Nº 01-221 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

40º GABINETE DO VEREADOR ORLANDO SILVA – PCdoB

PROJETO DE LEI 01 - PL
01-00221/2013

Altera a Lei no. 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, os veículos destinados ao serviço de escolta, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica acrescido inciso VII ao art. 2º. da Lei no. 12.490, de 03 de outubro de 1997, com a seguinte redação :

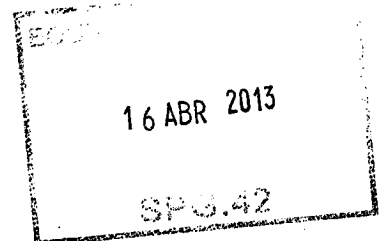
“ VII – aos veículos destinados a escoltas armadas”.

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, 20 de março de 2013


ORLANDO SILVA
Vereador



CSF - SP.22 - 16/04/2013 - 16:03 - 003929 - 1/1

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 2 e folha de informação
sob nº 3. 17/14/13
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 02 do proc.
Nº 01-221 de 13
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

JUSTIFICATIVA

A cidade de São Paulo tem experimentado forte demanda por serviços de escolta, seja para transporte de valores, mercadorias.

A escolta ganha caráter de serviço essencial, porquanto indispensável dentro de um quadro de aguda crise de segurança pública e fortíssima percepção de insegurança dos cidadãos e das empresas quanto a guarda e transporte de seus bens e valores.

As grandes cidades do mundo não prescindem do serviço de escolta e por conta da indispensabilidade desta atividade, retiram-lhe todos os óbices ao seu pleno funcionamento.

O rodízio tem embaraço de forma decisiva esta atividade tão importante para a cidade de São Paulo, como é hoje o serviço de escolta, por outro lado, a frota de veículos destinados a prestação deste serviço, é relativamente pequena não impactando as condições de trânsito e tampouco a qualidade do ar na cidade.

Destarte, solicito aos meus pares, o apoio necessário para aprovação de medida tão importante para a cidade de São Paulo.

São Paulo, 20 de março de 2013


ORLANDO SILVA
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

do processo nº01 - 221..... de 20.....13.....,17/4/13..... (a)01.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: 16 ABR 2013 <u>CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVAS</u> <u>TRANSPORTE, TRANSPORTES, ATIV. ECONÔMICAS,</u> <u>COMISSÃO, LEGISLAÇÃO E GOVERNAMENTO;</u> <u>FISCALIZAÇÃO E ORÇAMENTO.</u> _____ _____ _____ _____ PRESIDENTE

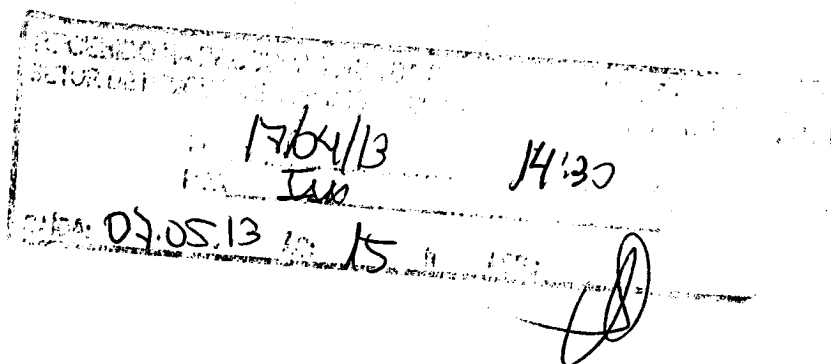
MARCO AURÉLIO CUNHA

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

17/4/13


Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue em juntado(s) o(s) documento(s) do
Ns. 04 A 52 S.P. 06/05/13

Gonina M. S. Ferreira
Presidente Parlamentar



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 04 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 221/13

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

- Lei Municipal nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, que regulamenta a Lei nº 12.490/97, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo; alterado pelos Decretos nºs 37.346, 38.815, 39.539, 41.600, 44.099, 45.273 e 47.680;
- Lei Municipal nº 12.632, de 6 de maio de 1998, que dispõe sobre a exclusão dos médicos da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo. O Decreto nº 39.563/00 regulamenta esta Lei;
- Lei Municipal nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo. O Decreto nº 49.800/08 regulamenta esta Lei;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 21, de 14 de outubro de 1997, que implanta o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 6, de 11 de março de 1998, que excetua do rodízio de veículos os veículos de transporte de alimentos perecíveis, veículos de transporte de valores e unidades móveis de serviços médicos;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 139, de 18 de outubro de 2008, que excetua do rodízio de veículos os veículos do metrô e da CPTM utilizados na segurança e manutenção de emergência;
- PL 429/97, que dispõe que os portadores de doenças crônicas graves ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículos seus ou de terceiros;
- PL 164/01, que dispõe sobre a exclusão dos Policiais Civis e Militares da Ativa da restrição referente à circulação de veículos no Município;
- PL 380/02, que dispõe sobre a suspensão automática do sistema de rodízio de veículos na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 206/03, que dispõe sobre a exclusão das enfermeiras da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

folha nº 05 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

- PL 367/03, que dispõe sobre a exclusão dos professores da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo;
- PL 728/03, que dispõe sobre a exclusão dos dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 561/04, que dispõe sobre a exclusão de médicos que exerçam a profissão ou residam no Município de São Paulo da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 565/04, que dispõe sobre a exclusão dos Policiais Cíveis e Militares da restrição imposta referente à circulação de veículos no Município;
- PL 34/05, que dispõe sobre a isenção dos veículos destinados à aprendizagem, utilizados por Centros de Formação de Condutores, da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 494/04, que dispõe sobre a introdução do inciso VII, no artigo 2º da Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, e dá outras providências;
- PL 507/05, que dispõe sobre a exclusão dos veículos da Companhia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB, da restrição imposta referente à circulação de veículos no Município;
- PL 15/06, que dispõe sobre a revogação da Lei nº 12.490/97, que autoriza o Executivo a implantar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo;
- PL 462/06, que dispõe sobre a exclusão dos Fisioterapeutas da restrição imposta referente à circulação de veículos no Município de São Paulo;
- PL 665/07, que dispõe sobre a exclusão da restrição determinada pelo Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo dos veículos utilizados por médicos veterinários, laboratórios veterinários de análises, clínicas veterinárias e hospitais veterinários;
- PL 403/07, que dispõe sobre a exclusão dos investigadores de polícia da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo;
- PL 454/09, que acresce inciso VII ao art. 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências;
- PL 673/09, que altera a redação do art. 2º da Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição de Veículos Automotores no Município de São Paulo;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 06 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

- PL 123/12, que revoga o parágrafo único do artigo 2º da Lei Municipal nº 12.632, de 6 de maio de 1998, e dá outras providências;
- PL 256/12, que dispõe sobre a exclusão de cirurgiões-dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 275/12, que altera a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, excluindo do rodízio municipal, os veículos conduzidos por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e dá outras providências;
- PL 443/12, que dispõe sobre a exclusão de policiais militares, civis e guardas municipais da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo e dá outras providências.
- PL 14/13, que dispõe sobre a exclusão de profissionais da área de segurança pública, que especifica, dos sistema de rodízio municipal de São Paulo, e dá outras providências (policiais militares, policiais civis, guardas civis metropolitanos, agentes de segurança penitenciária e agentes de escolta e vigilância penitenciária);
- PL 26/13, que dispõe sobre a aplicação de penalidade de advertência por escrito, nos casos de não reincidência nos últimos 12 meses da infração de inobservância do Rodízio, alterando o art. 3º da Lei nº 12.490/97;
- PL 148/13, que introduz inciso VII e parágrafo único no art. 2º da Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997 (exclui do rodízio o veículo particular de policial civil ou militar e de guarda civil metropolitano que more ou trabalhe no Município de São Paulo e seja utilizado exclusivamente para ir e vir de seu trabalho);

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

Assim sendo, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 6 de maio de 2013.

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 12490

Total de referências : 1

Folha nº 07	do
Processo nº 221/13	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Celso Pitta

Regulamentação: Decreto nº 37.085/1997 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

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

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

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

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

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

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

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

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

[\[Back \]](#)

LEI N. 12.490 - DE 3 DE OUTUBRO DE 1997

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II - motocicletas e similares;

III - táxis;

IV - de transporte escolar;

V - guinchos;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 10. O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 11. As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das dotações próprias.

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

Folha nº 08 do
Processo nº 22.1/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **DECRETO*37.085/(6)*1997 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Folha nº 09 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

1/1

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

Sem revogação expressa

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

Publicação: DOM 04/10/1997 p. 1-2 c. todas

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

Notas complement.: - Decreto nº 37.408/1998 - Suspende o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores, estabelecido por este Decreto.
- Decreto nº 49.636/2008 - Dispõe sobre o trânsito dos veículos urbanos de carga (rodízio) na Zona de Máxima Restrição de Circulação, nos períodos e nos horários que especifica.

Alterações: - Altera este Decreto.; (ver documento)
- Altera a redação da alínea "c" do inciso VI do artigo 5º deste Decreto.; (ver documento)
- Altera o art. 1º deste Decreto.; (ver documento)
- Altera o art. 1º deste Decreto.; (ver documento)
- Altera o inciso VI do art. 5º deste Decreto.; (ver documento)
- Altera a alínea "c" do inciso VI do art. 5º deste Decreto.; (ver documento)
- Altera o inciso VI do artigo 5º deste Decreto. (ver documento)

Indexação: CET /art.7º/ - Circulação /art. 4º/ - Comando de Policiamento de Trânsito /art.7º/ - Competência /art.7º/ - Criação /art.1º/ - Diretor /art.7º/ - DSV /art.7º/art.9º/ - Fiscalização /art.7º/ - Implantação - Penalidade /art.6º-par.2º/ - Rodízio de veículos - Secretaria Municipal de Transportes /art.7 a art.12/ - Trânsito - Veículos

[Retorna]

IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Avenida dos Bandeirantes
 Avenida dos Bandeirantes, sentido Mar-
 ginal / Jaqueira, entre Ponte Engenheiro Ary Torres e
 Viaduto Jaqueira.
 Avenida dos Bandeirantes, sentido Jaqueira / Marginal,
 entre Viaduto Jaqueira e Viaduto Pa-
 ublico da Aranhã.
 Avenida Afonso D'Esmerquillo Tannay, en-
 tre Viaduto Jaqueira e Viaduto Ministro Alosmar Mals-
 eiro.
 Viaduto Ministro Alosmar Mals-
 eiro
 Complexo Viaduto Maria Maler, entre Via-
 duto Ministro Alosmar Mals- eiro e Avenida Presidente Tin-
 coato Alves

DECRETO N. 37.346 - DE 20 DE FEVEREIRO DE 1998

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

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

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

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

"Art. 5º

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

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

"Art. 5º

l) transporte de produtos alimentares perecíveis;

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

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

Decreto n. 38.815 de 16 de dezembro de 1999

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

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

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

"Art. 5º

VI -

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

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

CELSO PITTA - PREFEITO

Decreto n. 39.538 de 20 de junho de 2000

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

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

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

CONSIDERANDO que o artigo 1º, § 2º da mencionada lei previu a edição de normas regulamentares, que deverão definir critérios adotados para a implantação da medida;
CONSIDERANDO que houve um aumento considerável do volume de veículos em circulação no mês de julho de 1999, apesar das férias escolares no período, sendo esperada a repetição de tal situação;

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

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

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

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

CELSO PITTA - PREFEITO

DECRETO Nº 41.600, 11 DE JANEIRO DE 2002

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

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

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

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

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

DECRETA:

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

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

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

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

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

DECRETO Nº 44.099, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2003

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

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

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

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

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

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

D E C R E T A:

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

"Art. 5º.

VI -

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal]

Retificação da publicação do dia 13 de novembro de 2003

DECRETO Nº 44.099, DE 12 DE NOVEMBRO DE 2003

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

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

".....

VI -.....

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

.....

DECRETO Nº 45.273, DE 13 DE SETEMBRO DE 2004

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

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

D E C R E T A:

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

"Art. 5º.

VI -

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

....." (NR)

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCÍSIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

GERSON LUIZ BITTENCOURT, Secretário Municipal de Transportes

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal das Subprefeituras

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

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 47.680, DE 12 DE SETEMBRO DE 2006

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

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

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

D E C R E T A:

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

"Art. 5º.

VI -

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

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

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 12632
Total de referências : 1

folha nº 18 do
Processo nº 221/131
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

1/1

Título: LEI Nº 12.632 06/05/1998 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a exclusao dos medicos da restricao imposta quanto a circulacao de veiculos no Municipio de Sao Paulo.
Projeto: Projeto de Lei Nº 448/1997 ([ver documento](#))
Autor(es): Paulo Frange
Regulamentação: Decreto nº 39.563/2000 - 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 N. 12.632 - DE 6 DE MAIO DE 1998

Dispõe sobre a exclusão dos médicos da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo.

(Projeto de Lei n. 448/97, do Vereador Paulo Frange)

Nelo Rodolfo, 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 Os médicos residentes no Município de São Paulo, ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º A exceção prevista no artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada médico, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo único. O mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da sua vigência.

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

Regulamenta a Lei nº 12.632, de 6 de maio de 1998, que dispõe sobre a exclusão dos médicos da restrição imposta quanto à circulação de veículos, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

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

Art. 1º - Fica autorizado o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a emitir autorização especial, por meio do ora criado "Cartão DSV-Médico" e a distribuir selo identificador, para a circulação de veículo de propriedade de médicos, durante os horários de pico, objeto do "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", instituído pela Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997, obedecendo as condições deste decreto.

Parágrafo único - Para melhor execução do disposto neste decreto fica, desde já, autorizado o DSV/SMT a firmar acordo com o Conselho Regional de Medicina - CRM, sem ônus para a Municipalidade, no sentido de estabelecer um procedimento integrado, com vistas à melhor execução do disposto neste decreto, objetivando o fornecimento, por parte da mencionada entidade de classe, de relação mensal dos profissionais habilitados e de seus respectivos veículos (placa/chassis), além do material para a elaboração de cartões e selos mencionados neste artigo, bem como da distribuição dos mesmos, após serem devidamente analisados e oficializados pelo Poder Público.

Art. 2º - A autorização mencionada no artigo anterior será concedida ao próprio médico requerente, desde que residente no Município de São Paulo, por meio de um único "Cartão DSV - Médico" e selo identificador, e será restrita a 1 (um) veículo, o qual, além de estar regularmente licenciado e registrado no nome do profissional, seja exclusivo para o atendimento de emergência.

Parágrafo único - Ficam vedados quaisquer efeitos retroativos à data do recebimento da autorização pelo profissional interessado, bem como a devolução de quantias já recolhidas a título de pagamento de multas relativas ao "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo".

Art. 3º - Para fazer jus à autorização de que trata este decreto, os profissionais interessados deverão recolher os preços públicos devidos e apresentar os seguintes documentos, no original, ou por meio de cópias autenticadas, conforme o caso:

I - requerimento assinado e com firma reconhecida, a ser protocolado na Secretaria Municipal de Transportes, ou em órgão ou entidade por ela indicado, onde conste a qualificação pessoal e profissional do médico;

II - regular inscrição no Conselho Regional de Medicina - CRM, bem como declaração do citado Conselho, de que o médico requerente não se encontra em cumprimento de eventual sanção disciplinar de suspensão ou cassação de sua habilitação profissional;

III - comprovante de residência no Município de São Paulo;

IV - certificado de propriedade do veículo e certificado de registro e licenciamento, em nome do próprio médico requerente;

V - carteira de identidade ou documento equivalente;

VI - termo de compromisso, feito em papel timbrado, datado, contendo o nome, CRM, carimbo e assinatura do médico, com firma reconhecida, no sentido de que somente utilizará do benefício ora concedido, quando estiver efetivamente exercendo a profissão de médico e que se compromete a cumprir, sob as penas da lei, desde o momento do recebimento do "Cartão DSV-Médico" e do selo identificador, as disposições deste decreto.

§ 1º - O requerimento mencionado no inciso I deste artigo deverá ser feito de acordo com formulário-padrão, que estará à disposição no Setor de Protocolo Geral DSV/CET, situado na avenida das Nações Unidas, 7.203, térreo, Pinheiros.

§ 2º - O requerimento, acompanhado dos documentos indicados neste decreto, deverá ser protocolado no endereço mencionado no parágrafo anterior, após estar devidamente preenchido e assinado pelo médico requerente.

§ 3º - O beneficiário da autorização ficará responsável pelo uso indevido, por si próprio ou por outrem, do veículo caracterizado pelo selo identificador, bem como do "Cartão DSV-Médico".

Art. 4º - As autorizações concedidas nos termos deste decreto terão validade máxima de 1 (um) ano, a contar do recebimento do respectivo "Cartão DSV-Médico" e do selo identificador e serão renováveis por iguais períodos, conforme o caso.

Parágrafo único - É possível a Substituição do veículo objeto da autorização, mesmo que no prazo de validade do "Cartão DSV-Médico" e selo identificador anterior, mediante:

a) requerimento fundamentado do interessado;

b) cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do veículo indicado;

c) devolução ao DSV do cartão anterior e do selo identificador.

Art. 5º - Somente tem validade o original do "Cartão DSV-Médico", que deverá ser:

I - colocado sobre o painel do veículo, com a frente voltada para cima;

II - apresentado à autoridade de trânsito ou a seus agentes sempre que solicitado.

Art. 6º - O selo identificador deverá ser holográfico, não apresentar rasuras nem desgastes, e ser afixado no canto inferior direito do vidro dianteiro do veículo.

Art. 7º - A autorização ficará sem valor, caso o médico venha a ter suspenso ou cassado o seu direito de exercer sua profissão por decisão do Conselho Regional de Medicina, ou ainda, se não remanescerem as demais condições que ensejaram sua concessão, fatos que deverão ser comunicados pelo CRM ao órgão concedente e que ensejarão a obrigatoriedade da devolução do "Cartão DSV-Médico" expedido e do selo identificador.

Art. 8º - O "Cartão DSV-Médico" e o selo identificador que forem utilizados em desacordo com o estabelecido neste decreto poderão ser recolhidos pelo agente de trânsito, ficando a autorização sujeita à cassação.

Parágrafo único - Considera-se estar em desacordo com o estabelecido neste decreto, dentre outros, a critério do Diretor do DSV:

a) o empréstimo ou cessão do "Cartão DSV-Médico" a quem quer que seja;

b) o uso, empréstimo ou cessão do veículo contendo o selo de identificação, para finalidades estranhas ao exercício da medicina, durante os horários de pico, objeto do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo;

c) o uso de cópia do "Cartão DSV-Médico", efetuada por qualquer processo;

d) o porte do "Cartão DSV-Médico" ou do selo identificador com rasuras ou falsificados;

e) o uso do veículo contendo o selo identificador ou do "Cartão DSV-Médico" em desacordo com as disposições nele contidas ou na legislação pertinente, especialmente se constatado pelo agente de trânsito que o veículo, por ocasião da infração, não serviu para o transporte do médico;

f) o uso do selo identificador ou do "Cartão DSV-Médico" em veículo não autorizado;

g) o uso do selo identificador ou do "Cartão DSV-Médico" com validade vencida.

Art. 9º - O Diretor do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV poderá cancelar ou alterar, a qualquer tempo, as autorizações especiais emitidas, por motivo tecnicamente justificado.

Art. 10 - A Secretaria Municipal de Transportes editará as normas complementares necessárias à execução do disposto neste decreto, inclusive definindo as características do "Cartão DSV-Médico" e do Selo identificador, e fixando os procedimentos administrativos cabíveis.

Art. 11 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de junho de 2000, 447ª da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

DENIZ FERREIRA RIBEIRO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de junho de 2000.

ARNALDO FARIA DE SÁ, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 20

do

Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14751

Total de referências : 1

Folha nº 21 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Jooji Hato; Miriam Athiê

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

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

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.751, DE 28 DE MAIO DE 2008

(Projeto de Lei nº 148/08, dos Vereadores Jooji Hato – PMDB e Myryam Athie – PDT)

Dispõe sobre a implantação de Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos

Automotores Pesados, do tipo caminhão, 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 9 de abril de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica implantado, em caráter experimental, o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 2º A restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos pesados do tipo caminhão:

I - guinchos;

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

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

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

Art. 5º Poderá ocorrer celebração de convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais, objetivando o pleno cumprimento das determinações desta lei.

Art. 6º Os resultados técnicos obtidos deverão ser publicados anualmente no Diário Oficial.

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

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

Art. 9º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 10. As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão por conta das dotações próprias.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de maio de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de maio de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

DECRETO Nº 49.800, DE 23 DE JULHO DE 2008

Regulamenta a Lei nº 14.751, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre a implantação do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, no Município de São Paulo.

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

D E C R E T A:

Art. 1º. O Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, de que trata a Lei nº 14.751, de 28 de maio de 2008, fica regulamentado na conformidade das disposições previstas neste decreto.

Art. 2º. O Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão, fica implantado no Município de São Paulo, em caráter experimental, nos períodos compreendidos entre 7h e 10h e entre 17h e 20h, de segunda a sexta-feira, exceto feriados.

Art. 3º. O Programa abrange o Centro Expandido, incluídas as vias que o delimitam e que formam o Minilanel Viário, ficando proibida a circulação de veículos automotores pesados, do tipo caminhão, na referida área, com base no dígito final da placa de licenciamento do veículo, nos horários fixados no artigo 2º deste decreto, na seguinte conformidade:

I - 2ªs feiras: finais 1 e 2;

II - 3ªs feiras: finais 3 e 4;

III - 4ªs feiras: finais 5 e 6;

IV - 5ªs feiras: finais 7 e 8;

V - 6ªs feiras: finais 9 e 0.

Parágrafo único. O Centro Expandido, conforme os Anexos I e II do Decreto nº 37.085, de 3 de outubro de 1997, com as alterações posteriores, é delimitado pelas seguintes vias:

I - Marginal do Rio Tietê, entre Avenida Salim Farah Maluf e Marginal do Rio Pinheiros;

II - Marginal do Rio Pinheiros, da Marginal do Rio Tietê até a Avenida dos Bandeirantes;

III - Avenida dos Bandeirantes, em toda a extensão;

IV - Avenida Afonso D'Escagnole Taunay, em toda a extensão;

V - Complexo Viário Maria Maluf, em toda a extensão;

VI - Avenida Presidente Tancredo Neves, em toda a extensão;

VII - Avenida das Juntas Provisórias, em toda a extensão;

VIII - Viaduto Grande São Paulo, em toda a extensão;

IX - Avenida Professor Luís Ignácio de Anhaia Melo, entre Viaduto Grande São Paulo e Avenida Salim Farah Maluf; e

X - Avenida Salim Farah Maluf, em toda a extensão.

Art. 4º. As disposições deste decreto são aplicáveis aos veículos automotores pesados, do tipo caminhão, independentemente da localidade de seu licenciamento.

Art. 5º. A restrição estabelecida pelo Programa não se aplicará aos seguintes veículos automotores pesados, do tipo caminhão:

I - guinchos;

II - outros, empregados em serviços essenciais e de emergência.

Parágrafo único. Para os fins do inciso II do "caput" deste artigo, são considerados serviços essenciais e de emergência aqueles previstos no inciso VI do artigo 5º do Decreto nº 37.085, de 1997, com as respectivas alterações posteriores, o qual regulamenta a Lei nº 12.490, de 3 de outubro de 1997.

Art. 6º. A inobservância da restrição objeto do Programa de que trata este decreto acarretará a aplicação da penalidade correspondente, prevista no Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Art. 7º. Caberá ao Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, da Secretaria Municipal de Transportes - SMT, por meio dos agentes da autoridade de trânsito, fiscalizar o cumprimento da restrição imposta e aplicar a penalidade cabível.

Art. 8º. Visando ao pleno cumprimento das determinações contidas neste decreto, poderão ser celebrados convênios com órgãos ou entidades federais, estaduais ou municipais.

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

Art. 10. Decorrido o prazo de 6 (seis) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, mediante avaliação técnica ou pesquisa junto à população, verificará a necessidade de dar continuidade, cancelar ou alterar o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores Pesados, do tipo caminhão.

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

Parágrafo único. Entendem-se por ocorrências extraordinárias aquelas que afetem a fluidez do trânsito, tais como enchentes, calamidades, greves, acidentes na infraestrutura viária e outros eventos que comprometam as atividades da Cidade, ou, ainda, quando for previsível a baixa de volume de tráfego em datas próximas a feriados.

Art. 12. Este decreto entrará em vigor em 28 de julho de 2008.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de julho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de julho de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 23 do
Processo nº 22.11/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

20°C 23km 5 e 6

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: **PORTARIA**

Número: **21**

Ano: **1997**

Secretaria: **SMT**

Enviar

Limpar

Folha nº 24 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 21 Ano: 1997 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação

Republicação

14/10/1997, Folha 15 15/10/1997, Folha 32

Ementa:

IMPLANTA O PROGRAMA DE RESTRICAO AO TRANSITO DE VEICULOS AUTOMOTORES-RODIZIO DE VEICULOS- DISPOSTO NA LEI 12490/97 E DECRETO 37085/97.

[Ver alterações](#)

Voltar

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 24 de Abril de 2013 | Contato | Mapa do site |

CORRESPONDENTES, no montante de R\$ 1.782,00; 2- ACRESCIMO DO VALOR CONTRATUAL, no montante de R\$ 1.782,00; 3- ALTERAÇÃO DO VALOR CONTRATUAL, Fica alterado o valor contratual de R\$ 13.309,74 para R\$ 17.291,74; 4- PRORROGAÇÃO DO PRAZO CONTRATUAL: Fica prorrogado o prazo contratual, por mais 30 dias, contados a partir de 15/09/97.

T.A. 001/144/EDIF/97, Ass. 04/03/98, Proc. 32-001.371-75463, C.O.S. 144/EDIF/97, PRSP e CONSTRUTORA SOROCABA LTDA, tendo em vista a execução de serviços e obras de construção de EMEI Maria José Dupré, Ass: 1- Alterações Contratuais: 1- APROVAÇÃO DO PRAZO CONTRATUAL E PREÇOS CORRESPONDENTES, no montante de R\$ 150.480,03; 2- EXTENSÃO CONTRATUAL, no montante de R\$ 67.194,92; 3- REDUÇÃO DE SERVIÇOS CONTRATUAIS, no montante de R\$ 30.614,83; 4- SUPRESSÃO DE SERVIÇOS CONTRATUAIS, no montante de R\$ 148.357,32; 5- ACRESCIMO DO VALOR CONTRATUAL, no montante de R\$ 30.308,57; 6- ALTERAÇÃO DO VALOR CONTRATUAL: Fica alterado o valor contratual de R\$ 636.789,18 para R\$ 467.491,73.

TRANSPORTES

Secretário: CARLOS DE SOUZA TOLEDO

Av. das Nações Unidas, 7.123 - PAIX: 814-3944

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
SISTEMA DE PROCESSOS - SUSPO DESPACHOS - LISTA 1998-2-045

S.M.T. - DEPARTAMENTO DE OPERAÇÕES DO SISTEMA VIÁRIO
ENDEREÇO: AV. DAS NAÇÕES UNIDAS, 7203
PROCESSOS DA UNIDADE D.S.V. 40
1997-1.165.414-5 DEPARTAMENTO OPERACIONAL DO SISTEMA VIÁRIO
DEFERIDO
REPUBLICACAO DO DOM DE 22/11/97
1- ACOLHENDO AS REQUISIÇÕES DAS DIRETORIAS DSV1 E DSV2 E ASSINTENCIA TECNICA DESTA GABINETE, AUTORIZO A LAVATURA DO SEGUNDO TERMO DE ADIANTAMENTO AO CONTRATO 597, FIRMADO COM A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRAFEGO - CET, NOS TERMOS DO ARTIGO 65, INCISO II, ALÍNEA "B" E SEU PARÁGRAFO PRIMEIRO DA LEI FEDERAL 15.454/94, ATUALIZADA PELA LEI FEDERAL 8.183/94, COMBINAÇÃO COM A LEI MUNICIPAL 10.544/81 E ARTIGO 13, INCISO IV DO DECRETO 26.950/98, POR FORÇA DA DELEGACAO DE COMPETENCIA CONSTANTE DA PORTARIA 187/93 - SMT/GAB PUBLICADA EM DOM DE 24.5.93, PARA REMANEJAR RECURSOS ENTRE OS ANEXOS II, II E V SEM IMPLICAR EM ALTERAÇÃO NO VALOR DO REFERIDO CONTRATO.

2- APROVO A MINUTA DE FLS 248/97
1997-1.173.495-5 JORGE TAKAGI KUTTA
DEFERIDO
EMITIDA AUTORIZAÇÃO 0-075097-DSV PARA TRANSITO NA ZMRC
1997-1.176.161-1 LUCIO SALOMONE
DEFERIDO
ITEM FACE DOS ELEMENTOS DE CONVOCACAO DOS AUTOS, ESPECIALMENTE DAS INFORMACOES DE FLS 62 A 69 E FUNDAMENTADAS NA PORTARIA 120/91 - SMT/GAB, APROVO, PARA QUE PRODUZAM OS EFEITOS LEGAIS, AS DIRETRIZES FOMULADAS PELA ASSESSORIA TECNICA DESTA DEPARTAMENTO, PARA EMPREENDIMENTO LOCALIZADO NA R. DOMINGAS GALLETIERI BLOTTA, SN - V. CAMPO GRANDE.
1997-1.210.188-3 TAMA VIDEO
DEFERIDO
EMITIDA CARTAO DE IMPRENSA 075097-DSV
1997-1.211.519-1 LOURIVAL PEREIRA DE OLIVEIRA
DEFERIDO
EMITIDA CARTAO DE ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTE FISICO 045097-DSV
1997-1.213.629-6 GILMAR FERREIRA DA NOCIA
DEFERIDO
EMITIDA AUTORIZAÇÃO 0-13497-DSV PARA TRANSITO NA ZMRC
1997-1.214.035-4 JORGE OSATO
DEFERIDO
EMITIDA AUTORIZAÇÃO 0-14197-DSV PARA TRANSITO NA ZMRC
1997-1.222.919-7 IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO SA
DEFERIDO
EMITIDA CARTAO ESPECIAL 168497-DSV
1997-1.222.440-0 INSTITUTO SUPERIOR DE COMUNICACAO PUBLICITARIA
DEFERIDO
EMITIDA CARTAO DE IMPRENSA 75197-DSV
1997-1.223.186-5 RADIO ELJORADO LTDA.
DEFERIDO
EMITIDOS CARTOES DE IMPRENSA 0745 A 074797-DSV
1997-1.226.441-4 JOVEM FM - RADIO PANAMERICANA S.A.
DEFERIDO
EMITIDOS CARTOES DE IMPRENSA 0741 E 074297-DSV
1997-1.226.463-0 JOVEM FM - RADIO PANAMERICANA S.A.
DEFERIDO
EMITIDOS CARTOES DE IMPRENSA 74897 A 75097-DSV
1997-1.226.465-9 JOVEM FM - RADIO PANAMERICANA S.A.
DEFERIDO
EMITIDOS CARTOES DE IMPRENSA 0743 E 074497-DSV
1997-1.228.284-0 ADMINISTRACAO REGIONAL DE VILA MARIANA
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1997-1.236.467-1 RADIO MULHER LTDA
DEFERIDO
EMITIDOS CARTOES DE IMPRENSA 75297 A 75497-DSV
1997-1.238.075-1 RADIO IMPRENSA FM DE VARGEM GRANDE DO SUL LTDA
DEFERIDO
EMITIDOS CARTOES DE IMPRENSA 075697 E 075797-DSV
1997-1.239.569-0 ENGEFORM S/A CONSTRUCOES E COMERCIO
DEFERIDO
EMITIDA AUTORIZAÇÃO 0-146497 A 0-147097-DSV PARA TRANSITO NA ZMRC
1997-1.246.626-1 MOVITERRA TERRAPLANAGEM LTDA
DEFERIDO
EMITIDA AUTORIZAÇÃO 0-14397 A 0-144697-DSV PARA TRANSITO NA ZMRC
1997-1.253.099-1 E.P.T. CNST E COMERCIO LTDA
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1997-1.255.415-0 TELECOMUNICACOES DE SAO PAULO S/A
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1998-0.007.867-3 TELECOMUNICACOES DE SAO PAULO S/A
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1998-0.011.186-7 PROSECON ELET E TELECOM LTDA
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1998-0.013.348-9 TELECOMUNICACOES DE SAO PAULO S/A
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1998-0.016.724-5 SYLVIO FERNANDES ADVOCACIA SC
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO.
1998-0.017.397-4 TELECOMUNICACOES DE SAO PAULO S/A
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1998-0.023.956-7 COMPANHIA DE BEM SANC DO EST. DE SP - SABESP
DEFERIDO
TENDO EM VISTA AS INFORMACOES CONTIDAS NO PROCESSO
1998-0.024.880-3 ALEXANDRE GARCEZ CALVO
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO.
1998-0.024.513-2 MARCUS FREDERICO BOTELHO FERNANDES
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO

1998-0.024.513-2 MARCUS FREDERICO BOTELHO FERNANDES
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO

1998-0.024.513-2 MARCUS FREDERICO BOTELHO FERNANDES
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO

1998-0.024.513-2 MARCUS FREDERICO BOTELHO FERNANDES
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO

1998-0.024.513-2 MARCUS FREDERICO BOTELHO FERNANDES
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO

1998-0.024.513-2 MARCUS FREDERICO BOTELHO FERNANDES
DEFERIDO
A VISTA DAS INFORMACOES, EXCEPCAO A CERTIDAO REQUERIDA, RECOLHIDOS OS EMOLUMENTOS DEVIDOS, O NAO COMPARCIMENTO DO INTERESSADO
NO PRAZO DE 30 (TRINTA) DIAS IMPLICA NO ARQUIVAMENTO DO PRESENTE EXPEDIENTE, POR ABANDONO

(*) Matéria indefinida e transmitida no original.

Depto. de Operação do Sistema Viário

PORTARIA DSV.G. Nº 86/98
O DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE OPERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO - DSV, no uso de suas atribuições legais,
CONSIDERANDO que incumbe a autoridade de trânsito regulamentar e operar o trânsito de veículos no âmbito de sua circunscrição;
CONSIDERANDO que o Decreto nº 37.003, de 3 de outubro de 1997, que dispõe sobre o "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", foi alterado pelo Decreto nº 37.346, de 26 de fevereiro de 1998;
CONSIDERANDO o disposto na Portaria DSV.G. nº 21/97, de 13 de outubro de 1997,
RESOLVE:

1 - A alínea "h", do inciso VI, do item 3 da Portaria DSV.G. nº 21/97, de 13 de outubro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:
"h) transporte e segurança de valores, devidamente autorizado pelo Departamento de Polícia Federal".
2 - Ficam acrescentadas as alíneas "i" e "j" ao inciso VI do item 3 da Portaria DSV.G. nº 21/97, de 13 de outubro de 1997, com a seguinte redação:
"i) transporte de produtos altamente perecíveis;
j) veículos especialmente adaptados (unidades móveis) para prestação de serviços médicos".
3 - Esta portaria entrará em vigor na data de sua publicação, revogando suas efeitos as atos de 21 de fevereiro de 1998.

VERDE E MEIO AMBIENTE

Secretário: WERNER EUGÊNIO ZULAU

Av. Paulista, 2073 - Conj. Nacional - Piso Superior - Tel. 288-4522

PROCESSOS DESPACHADOS - GAB

1997-0.283.110-4 - SYMA/DEPAVE I - CV 15/MA/98 (Serviço Técnico complementar de engenharia, objetivo a estabilização provisória da barragem do lago do Parque Cidade de Toronto) - L. No exercício da competência delegada pela Port. 145/MA/97, e a vista dos elementos constantes do presente, com fundamento na norma do art. 43, inc. VI, da Lei 8.666/93, com a redação que lhe foi dada pela Lei 8.833/94, e no art. 61, da Lei 10.544/81, HOMOLOGO e DECLARO a proposta da CPL-1, que adjudica o objeto do presente certame à empresa F C K CONSTRUÇÕES LTDA., pelo valor total de R\$ 49.208,49.

1998-0.846.430-9 - SYMA/DEPA/CDT - L. No exercício da competência delegada pela Port. 145/MA/97, e a vista dos elementos informativos constantes do presente e com fundamento no art. 43, inc. VI, da Lei 8.666/93 e no art. 64, inc. II, da Lei 10.544/81, AUTORIZO, a construção direta de Str. "MÁRIO DONIZETE RUZA-CIC 974.126.848-59" para realização da Oficina de Reciclagem, na Unidade do Centro de Educação Ambiental do Parque Guarapiranga.

VIAS PÚBLICAS

Secretário: REYNALDO EMYGIDIO DE BARROS

Rua São Bento, 405 - 18º andar - PAIX: 238-4655

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO-CPLCI-SVT - RESUMO DE ATA DE JULGAMENTO E ADJUDICAÇÃO.

PROCESSO 1998-0.002.312-0, TOMADA DE PREÇOS 1.001/98-SVP-OBJETO: A) 30.000 metros - Cabo de cobre 16 mm² com isolamento para 1 kv - Comprimento: B) 30.000 metros - Cabo de cobre 35 mm², com isolamento para 1 kv - Comprimento. Editalo e julgamento da Tomada de Preços acima, a Comissão DECIDIU ADJUDICAR os objetos dos Itens A e B à empresa INDUSCARBOS CONDIÇÕES E CENOS LTDA., classificada 1ª lugar, de acordo com sua proposta, e ainda, a vista da manifestação de ELUMES de R. 155, a saber: 1) Preços Totais: Item A - R\$ 36.000,00; Item B - R\$ 46.800,00; 2) Prazo de entrega: até 45 dias corridos; 3) Preços finais e irrevogáveis.

Depto. de Controle e Uso das Vias Públicas

DIV. T.C. DE COMP. E COORD. DE PROJ. DE SERV. DAS CONCESSIONÁRIAS - CONVÍNIOS 1 -
PROCESSO 1 - INTERESSADO - ASSUNTO - DESPACHO
1998-0.012.715-1 SABESP-Rede Calçotas de Esgoto - OFERTADO nos termos do Despacho anexo e FLS. 16.

Superintendência de Proj. Viários

Despacho do Superintendente

PROCESSO INTERESSADO DESPACHO
1998-0.038.092-0 Gilvânia Cristina Azevedo M.O. Silva-1998-038.892-3 José Cândido da Silva-1998-0.008.523-7 Henrique Cambiaghi. DEFERIDO.

SERVIDORES

Abastecimento

SEMAB

GABINETE DO SECRETÁRIO
PORTARIA DE SUBSTITUIÇÃO

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 105/98
570.758.7-01 - TERESA DA SILVA CARDOSO, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07C, Efetivo, para exercer o cargo de ASSISTENTE TÉCNICO II, Pedro/Raf. DAS.11, E.H. 26.00.100.00.00-0, de Supervisão Geral de Operações, desta Secretaria, em substituição a ROSELI ROLAN DE OLIVEIRA, R.F. 633.889.3.00, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 13/04/98 a 27/04/98. Port. 021/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 104/98
571.932.1-01 RAIMUNDA DE CASSIA VIANA FERREIRA, AUXILIAR DE GABINETE, Pedro/Raf. QPA.01B, Efetivo, para exercer o cargo de AUXILIAR DE GABINETE, Pedro/Raf. DAL04, E.H. 26.00.100.00.00-0, de Gabinete, desta Secretaria, em substituição a VANESSA BERGAMINI, R.F. 671.424.1.00, COMISSIONADO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 16/02/98 a 02/03/98. Port. 026/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 105/98
608.500.8-00 ROSELI ROLAN DE OLIVEIRA SANTOS, AUX. DESERV. INFANTIL CAT I, Pedro/Raf. QPA.07C, Efetivo, para exercer o cargo de ASST. ADMINISTRATIVO, Pedro/Raf. DAL06, E.H. 26.00.13.00.00-2, de Supervisão Geral de Operações, desta Secretaria, em substituição a FÉLIX FREITAS, desta Secretaria, em substituição a TELICIANO SENA NETO, R.F. 674.967.5.00, COMISSIONADO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 02/03/98 a 31/03/98. Port. 025/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 106/98
644.789.9-00 PAULO GREGORIO DE CARVALHO, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07B, Efetivo, para exercer o cargo de CHEFE DE SEÇÃO II, Pedro/Raf. DAL07, E.H. 26.00.13.00.00-0, de Departamento de Apoio e Desenvolvimento, desta Secretaria, em substituição a MARIA LUCIA DE SOUZA, R.F. 503.340.0.00, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 02/03/98 a 16/03/98. Port. 030/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 107/98
596.408.3-01 CLAUDIONOR LOURENÇO SILVA, OF. OBRAS CONS. CONST. CAT I, Pedro/Raf. QPA.04C, Efetivo, para exercer o cargo de ENC. TURMA, Pedro/Raf. DAL08, E.H. 26.00.100.00.00-0, de Gabinete, desta Secretaria, em substituição a JOSE FERREIRA DA SILVA, R.F. 585.145.9.01, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 14/03/98 a 14/04/98. Port. 031/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 104/98
612.593.0-00 AMADOR ANDRE, OF. OBRAS CONS. CONST. CAT I, Pedro/Raf. QPA.04B, Efetivo, para exercer o cargo de ENC. TURMA, Pedro/Raf. DAL08, E.H. 26.00.100.00.00-0, de Gabinete, desta Secretaria, em substituição a ELSON VALENTIM, DOS SANTOS, R.F. 579.891.8.01, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 02/03/98 a 31/03/98. Port. 032/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 105/98
649.279.7-00 ROSA MARIA DA CRUZ CARVALHO, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07B, Efetivo, para exercer o cargo de DIRETOR DE INVESTIT. Pedro/Raf. DAS.11, E.H. 26.00.01.100.00.00-5, da Supervisão Geral de Abastecimento, desta Secretaria, em substituição a ROSALI ROLAN DE OLIVEIRA, R.F. 633.889.3.00, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 20/03/98 a 03/04/98. Port. 033/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 104/98
601.395.3-00 RAIMUNDA FERREIRA DE SOUZA, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07C, Efetivo, para exercer o cargo de DIRETOR DE INVESTIT. Pedro/Raf. DAS.11, E.H. 26.00.100.00.00.00-0, de Supervisão Geral de Abastecimento, desta Secretaria, em substituição a MARIA JOSÉ DE NOBREGA COSTA, R.F. 634.069.5.00, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 02/03/98 a 16/03/98. Port. 034/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 111/98
559.615.3-01 JOVILINO FERREIRA RIBEIRO, ASSISTENTE TÉCNICO II, Pedro/Raf. DAS.11, Comissionado, para exercer o cargo de ASSESSOR TÉCNICO, Pedro/Raf. DAS.12, E.H. 26.10.01.000.00.00-0, do Gabinete, desta Secretaria, em substituição a TEREZINHA DE JESUS LOURENÇO FERREIRA, R.F. 670.285.6.00, COMISSIONADO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 02/03/98 a 16/03/98. Port. 035/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 112/98
588.427.6-01 ANDREA CALI, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07C, Efetivo, para exercer o cargo de ASSISTENTE TÉCNICO II, Pedro/Raf. DAS.09, E.H. 26.10.01.000.00.00-0, do Gabinete, desta Secretaria, em substituição a ANA CRISTINA CAMPOS GUERROS, R.F. 633.981.6.00, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 02/03/98 a 31/03/98. Port. 035/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 113/98
616.248.6-00 JOANA D'ARC FREITAS, AG. ADM. SER GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.01B, Efetivo, para exercer o cargo de AUXILIAR DE GABINETE, Pedro/Raf. DAL09, E.H. 26.10.01.000.00.00-0, de Supervisão Geral de Operações, desta Secretaria, em substituição a ANTONIO VIEIRA SANCHES, R.F. 583.677.8.01, EFETIVO, por impedimento legal - FÉRIAS, no período de 03/03/98 a 01/04/98. Port. 036/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 118/98
550.952.1-01 SÉRGIO ANDRÉ ALVES, AG. ADM. SER GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.01D, Efetivo, para exercer o cargo de ADMINISTRADOR DE MINI MERCADO, Pedro/Raf. DAL04, E.H. 26.00.30.500.10.23.00-5, da Supervisão Geral de Operações, da Supervisão de Mercados e Frigoríficos Municipais, da Seção Técnica de Mercados Municipais, do Mercado de Vila Maria, desta Secretaria, em substituição a ROSANA MODESTO DO ROSARIO SANCHES, R.F. 608.500.8.00, EFETIVO, por impedimento legal - SUBSTITUIÇÃO EM OUTRO CARGO, no período de 02/03/98 a 31/03/98. Port. 039/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 119/98
592.679.3-01 LAFAYETTE DOS SANTOS PINNA, AG. ADM. VIGILAN CAT I, Pedro/Raf. QPA.01B, Efetivo, para exercer o cargo de ENCARREGADO DE SETOR I, Pedro/Raf. DAL02, E.H. 26.00.31.100.00.10-7, do Departamento de Apoio e Desenvolvimento, desta Secretaria, em substituição a SÉRGIO ANDRÉ ALVES, R.F. 550.952.1.01, EFETIVO, por impedimento legal - SUBSTITUIÇÃO EM OUTRO CARGO, no período de 02/03/98 a 31/03/98. Port. 040/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 120/98
671.477.3-00 SANDRELLA JOAQUINA FERNANDES ALVES, ADMINISTRADOR DE MINI MERCADO, Pedro/Raf. DAL04, Comissionado, para exercer o cargo de ASSISTENTE ADMINISTRATIVO, Pedro/Raf. DAL06, E.H. 26.00.31.000.00.21.00-3, da Supervisão Geral de Operações, do Gabinete do Supervisor, do Setor de Prestação de Serviços, desta Secretaria, em substituição a ADRIANA DA FONSECA, R.F. 678.760.2.00, COMISSIONADO, por impedimento legal - LICENÇA MÉDICA, no período de 10/02/98 a 25/02/98. Port. 041/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 121/98
644.515.9-00 JOSE FERREIRA BRANDÃO, AG. ADM. SER GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.01B, Efetivo, para exercer o cargo de ADMINISTRADOR DE MINI MERCADO, Pedro/Raf. DAL04, E.H. 26.00.30.500.10.23.00-5, da Supervisão Geral de Operações, da Supervisão de Mercados e Frigoríficos Municipais, da Seção Técnica de Mercados Municipais, do Mercado de Vila Maria, desta Secretaria, em substituição a SANDRELLA JOAQUINA FERNANDES ALVES, R.F. 671.477.3.00, COMISSIONADO, por impedimento legal - SUBSTITUIÇÃO EM OUTRO CARGO, no período de 10/02/98 a 23/02/98. Port. 042/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 123/98
521.828.4-01 MARIA APARECIDA ZANELLI, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07B, Efetivo, para exercer o cargo de CHEFE DE SEÇÃO II, Pedro/Raf. DAL01, E.H. 26.10.00.000.00.10.00-7, de Supervisão Geral de Operações, desta Secretaria, em substituição a SANDRELLA JOAQUINA FERNANDES ALVES, R.F. 671.477.3.00, COMISSIONADO, por impedimento legal - SUBSTITUIÇÃO EM OUTRO CARGO, no período de 10/02/98 a 23/02/98. Port. 043/SEMAB-SEC/98.

AUTORIZAÇÃO DE SGM OF 124/98
636.021.1-00 JOYCE CAMPANELL, AUX. T.C. ADM. AD GER CAT I, Pedro/Raf. QPA.07B, Efetivo, para exercer o cargo de CHEFE DE SEÇÃO II, Pedro/Raf. DAL07, E.H. 26.10.00.000.00.10.00-7, de Supervisão Geral de Operações, desta Secretaria, em substituição a ROSA MARIA DA CRUZ CARVALHO, R.F. 649.279.7.00, EFETIVO, por impedimento legal - SUBSTITUIÇÃO EM OUTRO CARGO, no período de 30/03/98 a 03/04/98. Port. 045/SEMAB-SEC/98.

NOTIFICAÇÃO DE PUBLICAÇÃO

FÉRIAS DEFERIDAS, publicada em 07.03.98, pag. 31

596.660.4-01 Sônia Maria S. Ferreira, Odeia L. a partir de 11.03.98
Lida no - a partir de 02.03.98

LICENÇA NOVO

595.661.7-01 Sidney Santos da Souza, 08 (oito) dias de licença nojo, em virtude do falecimento do seu irmão, no período de 21.01.98 a 28.02.98.

TORNANDO SEM EFETIVO, a publicação de 06.03.98 sobre o Ofício nº 097/SEMAB-SEC/98, designando Emanuel Lopes Ribeiro, R.F. 140.815.1.00 para o cargo de Chefe de Seção II em substituição a Antonio Ferreira, R.F. 457.338.2.00, no período de 02.03.98 a 31.03.98.

Administração

SMA

PORTARIA 04/SEMAB-GAB

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DA ADMINISTRAÇÃO, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei,

RESOLVE:

Alterar a composição das Comissões de Licitação do Departamento de Materiais - DEMAT, desta Secretaria, como segue:

1. COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO - CPL
Presidente: ISABEL MARTINS MAZZA, reg. 115.592
Membros: MARCOS ARTUR GODOY, reg. 543.468
- REGINA SERNA PEREIRA, reg. 138.617
Membros Suplentes: HELIENA RODRIGUES COELHO DA SILVA, reg. 603.656
- TERESA CRISTINA ELIAS TARRICONE, reg. 627.083
Secretário: ELAINE APARECIDA DA SILVA, reg. 634.222
Secretária Suplente: RAQUEL CESÁRIO FIOREZANA, reg. 510.079

[Serviços](#) | [A Cidade](#) | [Compras](#) | [Notícias](#) | [Governo](#)

CGE INFORMA: Chuviscos em pontos isolados da Capital.

Busca no portal

20°C

23km

5 e 6

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo: PORTARIA

Número: 6

Ano: 1998

Secretaria: SMT

Enviar

Limpar

Folha nº 26 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Foi encontrada 1 ocorrência

1. PORTARIA Nº: 6 Ano: 1998 Secretaria: SMT Departamento: DSV

Publicação
11/3/1998, Folha 21

Ementa:

EXCETUA DO RODIZIO, VEICULOS TRANSPORTE ALIMENTOS PERECIVEIS, VALORES, UNIDADES MOVEIS SERVICO MEDICO; ALTERA P 21/97.

Voltar

Prefeitura da Cidade de São Paulo | [Expediente](#) | [Portal e Inclusão Digital](#) | São Paulo, 24 de Abril de 2013 | [Contato](#) | [Mapa do site](#)

SMS C - DTT - DIVISÃO TÉCNICA DE TRANSPORTES

DESPACHO:

(1) - A vista dos elementos constantes deste processo, AUTORIZO o cancelamento do saldo não utilizado, no valor de ... da Nota de Empenho nº ..., a favor da firma ...

Processo N.º Valor Firma
1996-0.141.468-1 035231.2 2,70 Fabusforma do Brasil Ltd.
1996-0.141.468-2 035232.2 27,46 Nova Distr. Veic. Ltda.
1997-0.087.127-4 028607.9 25,58 M. Auto Motor Ltda.
1997-0.087.326-9 034068.0 16,30 Guaporé Veic. Aut. Pcs. S/A
1997-0.087.326-9 035254.3 0,47 Guaporé Veic. Aut. Pcs. S/A
1997-0.087.326-9 035467.1 77,98 Distr. Distr. Veic. Ltda.

EXTRATO DO CONTRATO Nº 020/97

CONTRATADA: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO/Secretaria Municipal da Saúde - SMS C/Divisão Técnica de Transportes - DTT

OBJETO: GUAPORÉ VEÍCULOS E AUTO PECAS S/A
OBJETO: Serviços de Manutenção de Veículos CHEVROLET

VALOR: R\$ 40.000,00
M. DE INSCRIÇÃO: 60.97.939283.9
DOTAÇÃO: 18.10.13.75.428.2601.3132.7

PROCESSO: 1997-0.087.326-9

EXTRATO DO CONTRATO Nº 021/97

CONTRATADA: PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO/Secretaria Municipal da Saúde - SMS C/Divisão Técnica de Transportes - DTT

OBJETO: OUTRA DISTRIBUIDORA DE VEÍCULOS LTDA.
OBJETO: Serviços de Manutenção de Veículos CHEVROLET

VALOR: R\$ 80.000,00
M. DE INSCRIÇÃO: 60.97.939283.9
DOTAÇÃO: 18.10.13.75.428.2601.3132.7

PROCESSO: 1997-0.087.326-9

SERVIÇO FUNERÁRIO

Superintendente: IGNÁZIO GANDOLFO

Viaudat Dona Paulina 1/nº - PABX: 237-7000

DESPACHOS DA SUPERINTENDÊNCIA

Proc. 4.833/97 Preout Abrechar Ltda - Atendimento de Desempenho, DEFERIDO.
Proc. 20.076/97 Compromisso de fornecimento 797 - Fomento de reventamento interno para urnas e caixões. AUTORIZO a emissão de NE no valor de R\$ 67.293,50 (sessenta e sete mil, duzentos e noventa e três reais e cinquenta centavos) a favor da empresa URNAPAC INDUSTRIA E COMERCIO LTDA, para atender a despesas com aquisição de 550 un. do item 01; 40 un. do item 02; 100 un. do item 03; 300 un. do item 11; 200 un. do item 12; 20 un. do item 16; 20 un. do item 17; 530 un. do item 18 e 100 un. do item 25.

Proc. 20.392/96 Compromisso de Fomento 697 - Fomento de gás liquefeito de petróleo. AUTORIZO a emissão de NE no valor de R\$ 1.614,56 (um mil, seiscentos e quatorze reais e cinquenta e seis centavos) a favor da empresa CIA ULTRAGAS S/A, para atender a despesas com aquisição de 3.000 kg do item 01 e 16 mil litros do item 02.

Proc. 30.129/97 At. RP 11848/97/96 Fomento de peças, acessórios e serviços para veículos leves Volkswagen. AUTORIZO a emissão de NE no valor estimado de R\$ 13.000,00 (treze mil reais) para atender a despesas com aquisição de peças para linha Volkswagen, durante o mês de outubro/97, a favor da empresa SORANA COMERCIAL E IMPORTADORA S/A.

SERVIÇOS E OBRAS

REYNALDO EMYGDO DE BARROS - Respondendo pelo Expediente
Rua Breno Ferraz do Amaral, 415 - PABX: 215-3488

GABINETE DO SECRETÁRIO - DESPACHOS

INSCRIÇÃO CADASTRAL

1997-0.183.157-4 - Expediente e Certificado de Registro Cadstral sob n.º 661, em nome da empresa COSTA ENGENHARIA LTDA, na Categoria I - EDIFICAÇÕES, Grupo 1 - Obras Novas e 2 - Obras de Reforma, com validade até 10.10.98.

1994-0.040.182-5 - EDEF - Alteração Contratual - m face dos elementos constantes de presente, dos promissários da SSO-AT, SSO-AEP e SSO-AJ, que acolho, com fundamento no parágrafo 1º, do art. 13, do Decreto 26.930/98, com a redação conferida pelo Decreto 28.714/00, do art. 8º, inciso I, item 7º, parágrafo 1º da Lei 10.544/98, que regula a contratação, visando a perfeita execução dos serviços e obras de reforma e ampliação da EMEF Prof. Ronaldo Porto Macedo, objeto do Contrato 193/EDIF/96, celebrado com a empresa TETO CONSTRUÇÕES, COMÉRCIO E EMPREENDIMENTOS LTDA, APROVO os projetos e projetos de obras constantes de presente, com o seguinte teor: 1 - SERVIÇOS EXTRA-CONTRATUAIS - serviços constantes do Cadastro de Preços 28/90, no valor de R\$ 37.018,94, conforme planilha de orçamento de fls. 495/496, a ser executados no âmbito do Contrato 193/EDIF/96, no valor de R\$ 312.118,09, conforme planilha de orçamento de fls. 504; 2 - EXTENSÃO DE SERVIÇOS CONTRATUAIS - no valor de R\$ 155.222,30, conforme planilha de orçamento de fls. 495/497 e 505; 3 - REDUÇÃO DE SERVIÇOS CONTRATUAIS - no valor de R\$ 42.730,77, conforme planilha de orçamento de fls. 495/500 a 508; 4 - SUPRESSÃO DE SERVIÇOS CONTRATUAIS - no valor de R\$ 104.381,70, conforme planilha de orçamento de fls. 501/503 e 507; 5 - ACRÉSCIMO DO VALOR CONTRATUAL - no valor de R\$ 63.346,76, conforme planilha de orçamento de fls. 508; 6 - ALTERAÇÃO DO VALOR CONTRATUAL - haverá, portanto, uma alteração do valor contratual de R\$ 171.118,59 para R\$ 380.463,35; 7 - RECURSOS - AUTORIZO, ainda, a emissão de NE para cobertura das despesas, onerando a dotação 16.10.08.41.190.1530.4110-5 de orçamento.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1997-0.080.000-4 - SSO-G - Ata de RP 172/EDIMAT/96 Aquisição de Documentos para Redução de Dívida - I - A vista das informações constantes dos autos, em especial a manifestação de fl. 40, AUTORIZO, com fundamento no Decreto 23.471/90 e, Omissão Normativa 0192/94MAT, a utilização da Ata de RP 172/EDIMAT/96, objetivando a aquisição de documentos para redução de dívida, para os serviços desta Secretaria. II - AUTORIZO, outrossim, a emissão da respectiva NE, a favor da empresa "TICKET SERVIÇOS S/A", no valor de R\$ 43.345,72, onerando a dotação 23.10.10.60.471.404.312.2.

1996-0.144.867-5 (63-005.665-96-34) - JUSCELINO HERMES DA SILVA - Proposta de cessação da inscrição no CONDUTAX - I - Levando em consideração a prática, pelo motorista Juscelino Hermes da Silva, inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi sob nº 083.537-50, de falta grave, incompatível com os bons serviços que devem ser prestados à população, constata-se pelo uso indevido de veículo não autorizado para a prestação do serviço de táxi, APLICAR-LHE a pena de cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, prevista no art. 41, IV, da Lei 7.329/69, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei 10.308/87.

1996-0.144.867-5 (63-005.665-96-34) - JUSCELINO HERMES DA SILVA - Proposta de cessação da inscrição no CONDUTAX - I - Levando em consideração a prática, pelo motorista Juscelino Hermes da Silva, inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi sob nº 083.537-50, de falta grave, incompatível com os bons serviços que devem ser prestados à população, constata-se pelo uso indevido de veículo não autorizado para a prestação do serviço de táxi, APLICAR-LHE a pena de cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxi, prevista no art. 41, IV, da Lei 7.329/69, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei 10.308/87.

1996-0.144.867-5 (63-005.665-96-34) - JUSCELINO HERMES DA SILVA - Proposta de cessação da inscrição no CONDUTAX - I - Levando em consideração a prática, pelo motorista Juscelino Hermes da Silva, inscrito no Cadastro Municipal de Condutores

Pesquisa de Legislação Municipal

Tipo:

Número: Ano: Secretaria:

Folia nº 28 do

Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferrelra
Reg. 100.996

Foram encontradas 2 ocorrências

1. PORTARIA Nº: 139 Ano: 2008 Secretaria: SMT Departamento: DTP

Publicação

18/6/2008, Folha 26

Ementa:

EXTINGUE PONTO PRIVATIVO DE TAXI COMUM N. 2024.

[Ver texto integral](#)

2. PORTARIA Nº: 139 Ano: 2008 Secretaria: SMT

Publicação

18/10/2008, Folha 28

Ementa:

EXCETUA DO PROGRAMA DE RESTRICAO AO TRANSITO(RODIZIO) VEICULOS DO METRO E DA CPTM UTILIZADOS NA SEGURANCA E MANUTENCAO DE EMERGENCIA.

[Ver texto integral](#)

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 139 Ano: 2008 Secretaria: SMT**Folha nº 29 do
Processo nº 221/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996[Voltar](#)[Imprimir](#)**PORTARIA 139/08 - SMT**

Fixa orientação quanto à aplicabilidade das normas do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo aos Veículos da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM,

ALEXANDRE DE MORAIS, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

Considerando que Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM prestam serviço de transporte público de passageiros, de caráter essencial para a Cidade de São Paulo, que não pode sofrer solução de continuidade,

RESOLVE:

I - Excluir do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo os veículos da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, utilizados na segurança do transporte ferroviário e metropolitano a que se refere a Lei Federal nº 6.149, de 2 de dezembro de 1974, bem como os destinados à manutenção de emergência dos sistemas ferroviário e metropolitano, devidamente identificados com os nomes e logotipos da CPTM ou do METRÔ nas partes dianteira, traseira e laterais, acrescidos das palavras "manutenção" ou segurança", de acordo com a finalidade de uso do veículo.

II - Esta Portaria entrará em vigor na data de sua publicação.

[Voltar](#)[Imprimir](#)



Câmara Municipal de São Paulo
GABINETE VEREADOR PAULO FRANGE

PROJETO DE LEI N.º

01 - PL
01-0429/1997

Dispõe que os portadores de doenças crônicas graves, ficam excluídos de qualquer restrição quanto a circulação de veículos seus ou de terceiros.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Os portadores de doenças crônicas graves que, periodicamente, necessitem de atendimento ambulatorial ou hospitalar, ficam excluídos de qualquer restrição, no Município de São Paulo, quanto a circulação de veículos seus ou de terceiros dos quais se utilizem.

Art. 2º - A exceção prevista no artigo anterior, somente será permitida para os trajetos compreendidos entre o domicílio do doente e o ambulatório ou hospital e vice-versa.

Art. 3º - As pessoas mencionadas nas disposições anteriores, deverão, obrigatoriamente, portar relatório médico circunstanciado, renovável semestralmente, indicando de modo expresso, não só o tipo de doença, como também as datas para o tratamento específico e a nomeação do hospital ou ambulatório e do domicílio do doente, a determinar o trajeto.

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

Sala das Sessões, em


Vereador **PAULO FRANGE**

PROJETO DE LEI 01-0164/2001, do Vereador Celso Jatene.

"Dispõe sobre a exclusão dos Policiais Civis e Militares da Ativa, na restrição imposta quanto a circulação de veículos no Município de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Os Policiais Civis e Militares da Ativa, residentes no Município de São Paulo, ficam excluídos de qualquer restrição quanto a circulação de veículo de sua propriedade, por exercerem suas funções em Regime Especial de Trabalho Policial - RETP - disponibilidade/24 horas.

Art. 2º - A exclusão prevista no artigo anterior aplicar-se-á a um único veículo de cada policial, considerando como tal, aquele utilizado para o trabalho.

Parágrafo único - O mencionado veículo, deverá ser identificado por um selo adesivo, afixado no vidro dianteiro, a ser adquirido às expensas do beneficiário ou de suas Associações de Classes, no local determinado quando da regulamentação da presente lei.

Art. 3º - O Executivo Municipal regulamentará a presente lei, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, 03 de abril de 2001. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0380/2002, do Vereador Toninho Paiva.

"Dispõe sobre a suspensão automática do sistema de rodízio de veículos na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica suspenso, automaticamente, o rodízio de veículos todas as vezes que ocorrerem situações que alterem a rotina da Cidade de São Paulo.

Parágrafo Único - São os seguintes casos que permitirão que essa suspensão aconteça independente de autorização do Executivo:

I - paralisação dos transportes públicos;

II - manifestações populares de grande porte que interditem vias essenciais de escoamento de trânsito;

III - acidentes ou incidentes de grandes proporções que interditem vias essenciais ou em rodovias, com reflexos na malha urbana;

IV - nos casos em que as condições climáticas ocasionem interdições em vias essenciais de trânsito;

V - quando ocorrerem eventos que, em função do interesse despertado na população, altere o horário de expediente no comércio e nas repartições públicas;

VI - nos dias da semana que fizerem parte de feriados prolongados.

Art. 2º - O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir de sua publicação.

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

Art. 4º - O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0206/2003 do Vereador Paulo Frange (PTB)

"Dispõe sobre a exclusão das enfermeiras da restrição imposta quanto a circulação de veículos no Município de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

ART. 1º - Os enfermeiros residentes no Município de São Paulo ficam excluídos de qualquer restrição quanto a circulação de veículos de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

ART 2º - A exceção prevista no artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada enfermeiro, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

PARÁGRAFO ÚNICO - O mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

ART. 3º - O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 15 (quinze) dias a contar da sua vigência.

ART. 4º - As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

SALA DAS SESSÕES, 14 de Abril de 2.003 Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0367/2003 do Vereador Eliseu Gabriel (PDT)

"Dispõe sobre a exclusão dos professores da restrição imposta da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Os professores residentes no Município de São Paulo, ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º - A exceção prevista no Artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada professor, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo Único - o mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º - O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 15 (quinze) dias contados de sua publicação;

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

Sala das Sessões, 28 de maio de 2003. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0728/2003, dos Vereadores Carlos Neder (PT) e Gilberto Natalini (PSDB)

"Dispõe sobre a exclusão dos dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os dentistas residentes no Município de São Paulo ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º A exceção prevista no artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada dentista, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo único – O mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 dias a contar da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0561/2004 do Vereador William Woo (PSDB)

"Dispõe sobre a exclusão de médicos que exerçam a profissão ou residam no Município de São Paulo da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - O médico requerente que comprovadamente resida ou exerça a profissão no Município de São Paulo será excluído da restrição à circulação de veículos.

Art. 2º - A autorização se dará por meio de um único "Cartão DSV - Médico" e selo identificador, e será restrita a 1 (um) veículo, o qual, além de estar regularmente licenciado e registrado no nome do profissional, seja exclusivo para o atendimento de emergência.

Parágrafo único - Ficam vedados quaisquer efeitos retroativos à data do recebimento da autorização pelo profissional interessado, bem como a devolução de quantias já recolhidas a título de pagamento de multas relativas ao "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo"

Art. 3º - Para fazer jus à autorização de que trata este decreto, os profissionais interessados deverão recolher os preços públicos devidos e apresentar os seguintes documentos, no original, ou por meio de cópias autenticadas, conforme o caso:

I - requerimento assinado e com firma reconhecida, a ser protocolado na Secretaria Municipal de Transportes, ou em órgão ou entidade por ela indicado, onde conste a qualificação pessoal e profissional do médico;

II - regular inscrição no Conselho Regional de Medicina - CRM, bem como declaração do citado Conselho, de que o médico requerente não se encontra em cumprimento de eventual sanção disciplinar de suspensão ou cassação de sua habilitação profissional;

III - comprovante de residência ou de exercício profissional no Município de São Paulo;

IV - certificado de propriedade do veículo e certificado de registro e licenciamento, em nome do próprio médico requerente;

V - carteira de identidade ou documento equivalente;

VI - termo de compromisso, feito em papel timbrado, datado, contendo o nome, CRM, carimbo e assinatura do médico, com firma reconhecida, no sentido de que somente utilizará do benefício ora concedido, quando estiver efetivamente exercendo a profissão de médico e que se compromete a cumprir, sob as penas da lei, desde o momento do recebimento do "Cartão DSV-Médico" e do selo identificador, as disposições deste decreto.

§ 1º - O requerimento mencionado no inciso I deste artigo deverá se feito de acordo com formulário-padrão, que estará à disposição no Setor de Protocolo Geral DSV/CET, situado na avenida das Nações Unidas, 7.203, térreo, Pinheiros.

§ 2º - O requerimento, acompanhado dos documentos indicados neste decreto, deverá ser protocolado no endereço mencionado no parágrafo anterior, após estar devidamente preenchido e assinado pelo médico requerente.

§ 3º - O beneficiário da autorização ficará responsável pelo uso indevido, por si próprio ou por outrem, do veículo caracterizado pelo selo identificador, bem como do "Cartão DSV-Médico".

Art. 4º - As despesas decorrentes do presente decreto legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º - Este decreto legislativo entrará em vigor na data de sua publicação
Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0565/2004 do Vereador William Woo (PSDB)

"Dispõe sobre a exclusão de policiais civis e militares que exerçam a profissão no Município de São Paulo da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - O policial civil e militar requerente que comprovadamente exerça a profissão no Município de São Paulo será excluído da restrição à circulação de veículos.

Art. 2º - A autorização se dará por meio de um único "Cartão DSV - Policial" e selo identificador, e será restrita a 1 (um) veículo, o qual, além de estar regularmente licenciado e registrado no nome do profissional.

Parágrafo único - Ficam vedados quaisquer efeitos retroativos à data do recebimento da autorização pelo profissional interessado, bem como a devolução de quantias já recolhidas a título de pagamento de multas relativas ao "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo"

Art. 3º - Para fazer jus à autorização de que trata este decreto, os profissionais interessados deverão recolher os preços públicos devidos e apresentar os seguintes documentos, no original, ou por meio de cópias autenticadas, conforme o caso:

I - requerimento assinado e com firma reconhecida, a ser protocolado na Secretaria Municipal de Transportes, ou em órgão ou entidade por ela indicado, onde conste a qualificação pessoal e profissional do policial;

II - Declaração da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, de que o policial requerente não se encontra em cumprimento de eventual sanção disciplinar de suspensão ou cassação e que efetivamente está lotado no Município de São Paulo;

III - comprovante de endereço de exercício profissional no Município de São Paulo;

IV - certificado de propriedade do veículo e certificado de registro e licenciamento, em nome do próprio policial requerente;

V - carteira de identidade ou documento equivalente;

VI - termo de compromisso, datado, contendo o nome, número funcional, carimbo e assinatura do policial, com firma reconhecida, no sentido de que somente utilizará do benefício ora concedido, quando estiver efetivamente exercendo a profissão de policial e que se compromete a cumprir, sob as penas da lei, desde o momento do recebimento do "Cartão DSV-Policial" e do selo identificador, as disposições desta lei.

§ 1º - O requerimento mencionado no inciso I deste artigo deverá ser feito de acordo com formulário-padrão, que estará à disposição no Setor de Protocolo Geral DSV/CET, situado na avenida das Nações Unidas, 7.203, térreo, Pinheiros.

§ 2º - O requerimento, acompanhado dos documentos indicados neste decreto, deverá ser protocolado no endereço mencionado no parágrafo anterior, após estar devidamente preenchido e assinado pelo policial requerente. § 3º - O beneficiário da autorização ficará responsável pelo uso indevido, por si próprio ou por outrem, do veículo caracterizado pelo selo identificador, bem como do "Cartão DSV-Policial".

Art. 4º - O Poder Público Municipal regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados a partir de sua publicação;

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0034/2005 do Vereador Abou Anni (PV)

"Dispõe sobre a isenção dos veículos destinados à aprendizagem, utilizados por Centros de Formações de Condutores, da restrição imposta quanto a circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Artigo 1º- O artigo 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, fica acrescido do seguinte inciso:

VII – os veículos classificados junto ao Código de Trânsito Brasileiro, designados à aprendizagem de motoristas.

Artigo 2º - As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessárias.

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0494/2005 do Vereador Wadih Mutran (PP)

"Dispõe sobre a introdução do inciso VII, no artigo 2ª da Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Acrescenta inciso VII no artigo 2ª da Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997, passando a conter a seguinte redação:

"VII- veículos destinados única e exclusivamente para locação."

Art. 2º - As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessário.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0507/2005 do Vereador Juscelino Gadelha (PSDB)

"Dispõe sobre a exclusão dos veículos da Companhia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB, da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal Decreta:

Artigo 1º - Os veículos da Companhia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB, ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação.

Artigo 2º - O Executivo regulamentará a presente Lei, no prazo de 30 dias, a contar da data em vigor.

Artigo 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, de agosto de 2005 Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0015/2006 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe, sobre a revogação da Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997 - Que autorize o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica revogada, em todos os seus termos, a Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997, que dispõe sobre a autorização para implantação do Programa de restrição de veículos automotores no município de São Paulo.

Art. 2º As despesas decorrentes da implantação 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, 28 de novembro de 2005. Às Comissões competentes"

PROJETO DE LEI 01-0462/2006 do Vereador Goulart (PMDB)

Dispõe sobre a exclusão dos fisioterapeutas da restrição imposta à circulação de veículos no Município de São Paulo, Capital.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Os fisioterapeutas, residentes no Município de São Paulo ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. A exceção prevista no artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada fisioterapeuta, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

§ único O mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar de sua vigência.

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

Sala das Sessões, em Agosto de 2006. Às Comissões competentes

PROJETO DE LEI 01-0665/2007 do Vereador Roberto Tripoli (PV)

Dispõe sobre a exclusão da restrição determinada pelo "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo" dos veículos utilizados por médicos veterinários, laboratórios veterinários de análises, clínicas veterinárias e hospitais veterinários.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Fica excluído de qualquer restrição quanto à circulação determinada pelo "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo", o veículo utilizado por:

I- médico veterinário, quando exercer comprovadamente a profissão no Município de São Paulo;

II- hospital veterinário e clínica veterinária;

III- laboratório veterinário de análises clínicas.

Art. 2º. Para o benefício de que trata o artigo anterior, será expedida autorização através do órgão executivo de trânsito do Município, com validade de 01 (um) ano.

§ 1º - Quando se tratar de beneficiário previsto, no inciso I, do artigo anterior será concedida uma única autorização e desde que:

I. o veículo seja de propriedade do próprio médico veterinário e esteja devidamente licenciado;

II. o veículo seja utilizado para o exercício da profissão;

III. seja comprovada a regular inscrição do beneficiário no Conselho Regional de Medicina Veterinária - CRMV-SP, bem como de que não está em cumprimento de eventual sanção disciplinar de suspensão ou cassação de sua habilitação profissional;

§ 2º - Quando se tratar de beneficiários, previstos nos incisos II e III, deste artigo, será concedida autorização para cada veículo e desde que:

I. o veículo seja de propriedade, arrendado ou locado em nome da pessoa jurídica e esteja devidamente licenciado;

II. o veículo seja utilizado como ambulância ou coleta de materiais para análise clínica, devidamente caracterizados.

III. a sede seja localizada no Município de São Paulo;

IV. o beneficiário esteja regularmente inscrito no Cadastro Municipal de Contribuintes Mobiliários - CCM.

Art. 3º. Os veículos que se enquadrem nesta lei deverão ter afixado, no vidro dianteiro e traseiro, selo adesivo de identificação, a ser adquirido às expensas dos beneficiários, além de outras identificações que poderão ser estabelecidas pelo órgão executivo de trânsito.

Art. 4º. A renovação da autorização de que trata o artigo 2º, somente será efetuada se comprovadas as mesmas condições definidas na presente lei, além de outras que poderão ser estabelecidas por ato do Poder Executivo.

Art. 5º. Os efeitos da presente lei não terão quaisquer efeitos retroativos à data do recebimento da autorização pelo beneficiário, bem como a devolução de quantias já recolhidas a título de pagamento de multas relativas ao "Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo".

Art. 6º. Para a execução do disposto nesta Lei, o órgão executivo de trânsito do Município poderá firmar acordo com o Conselho Regional de Medicina Veterinária - CRMV-SP, sem ônus para a Municipalidade, no sentido de estabelecer um procedimento integrado, visando o cumprimento da presente lei.

Art. 7º. O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da sua vigência.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes

PROJETO DE LEI 01-0403/2007 das Vereadoras Lenice Lemos (PTB) e Marta Costa (DEM)

Dispõe sobre a exclusão dos investigadores de polícia da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo”.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO Decreta:

Art. 1º. Ficam, os Investigadores de Polícia do Município de São Paulo, excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º. A exceção prevista no artigo anterior, aplicar-se-á a um único veículo de cada médico, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo único. O mencionado veículo deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º. O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da sua vigência.

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

Sala das Sessões em, 30 de maio de 2007. Às Comissões competentes

PROJETO DE LEI 01-0454/2009 do Vereador Goulart (PMDB)

"Acresce inciso VII ao art. 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido o inciso VII ao art. 2º da Lei 12.490, de 03 de outubro de 1997, com a seguinte redação:

"Art.

2º.....

VII - de propriedade de Magistrado de 1ª Instância, utilizado no deslocamento vinculado à atividade jurisdicional. (NR)"

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, em junho de 2009. Às Comissões competentes.

PROJETO DE LEI 01-0673/2009 da Vereadora Edir Sales (DEM)

"Altera a redação do art. 2º da Lei 12.490, de 03 de outubro de 1997, que autoriza o Executivo a implantar Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O artigo 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º - a restrição ao trânsito não se aplicará aos seguintes veículos:

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

II - motocicletas e similares;

III - táxis;

IV - de transporte escolar;

V - guinchos;

VI - de equipes dedicadas à manutenção de elevadores em edifícios comerciais e residenciais;

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

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de 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 04/04/2012, PÁG 128

PROJETO DE LEI 01-00123/2012 do Vereador Paulo Frange (PTB)

"Revoga o parágrafo único do artigo 2º da Lei Municipal nº 12.632 de 06 de maio de 1998 e dá outras providências.

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

Artigo 1º - Fica revogado o parágrafo único do artigo 2º da Lei Municipal nº 12.632 de 06 de maio de 1998.

Artigo 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua publicação.

Sala das Sessões, 22 de março de 2012. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 13/06/2012, PÁG 324

PROJETO DE LEI 01-00256/2012 do Vereador Dalton Silvano (PV)

"Dispõe sobre a exclusão de cirurgiões-dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

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

Art. 1º Os cirurgiões-dentistas regularmente inscritos no Conselho Federal de Odontologia - CFO, e Conselho Regional de Odontologia de São Paulo - CROSP e filiados à Sociedade Brasileira de Cirurgia e Traumatologia Buco Maxilo Facial - SOBRACIBO, que trabalham em plantões dos Hospitais Municipais, ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º A exceção prevista no artigo 1º desta Lei, aplicar-se-á a um único veículo de cada profissional, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo único. Ao mencionado veículo deverá ser afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido pelo beneficiário.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

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

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 14/06/2012, PÁG 78

PROJETO DE LEI 01-00275/2012 do Vereador Alfredinho (PT)

"Altera a Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997, excluindo do rodízio municipal, os veículos conduzidos por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e dá outras providências"

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica alterado, o art. 2º da Lei 12.490, de 3 de outubro de 1997, para incluir o inciso VII, excepcionando a restrição ao trânsito, dos veículos conduzidos por pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, na Cidade de São Paulo.

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas e necessárias.

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

Sala das sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00443/2012 do Vereador Oliveira (PSD)

"Dispõe sobre a exclusão de policiais militares, civis e guardas municipais da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os policiais militares, civis e guardas municipais ficam excluídos de qualquer restrição quanto à circulação de veículo de sua propriedade, quando utilizado no trabalho diário.

Art. 2º A exceção prevista no artigo 1º desta Lei, aplicar-se-á a um único veículo de cada profissional, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Parágrafo único. Ao mencionado veículo deverá ser afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário.

Art. 3º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

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

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 27/02/2013, PÁG 71

PROJETO DE LEI 01-00014/2013 do Vereador Coronel Camilo (PSD)

"Dispõe sobre a exclusão de profissionais da área de segurança pública, que específica, do sistema de rodízio municipal de São Paulo e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Ficam excluídos do sistema do rodízio municipal de São Paulo, os veículos de propriedade dos profissionais da área de segurança pública residentes neste município, devidamente identificados, quando utilizados no trabalho diário.

§ 1º - Para efeitos de identificação, os profissionais a que se refere o caput deverão portar documento funcional, bem como, ter afixado no vidro dianteiro de seus veículos o selo identificador, a ser adquirido às suas expensas.

§ 2º - Aplica-se a presente norma a 01 (um) único veículo de cada profissional mencionado no caput, considerando como tal, aquele de seu exclusivo trabalho.

Art. 2º - Consideram-se profissionais da área de segurança pública, para efeitos da presente lei:

I. Policiais Militares

II. Policiais Civis

III. Guardas Civis Metropolitanos

IV. Agentes de Segurança Penitenciária (ASP)

V. Agentes de Escolta e Vigilância Penitenciária (AEVP)

Art. 3º - O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da sua vigência.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-00026/2013 dos Vereadores Mário Covas Neto (PSDB), Ricardo Young (PPS) e Floriano Pesaro (PSDB)

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Lei 12.490/97

(...)

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

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

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

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

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

Sala das Comissões, às Comissões competentes."

Requerimentos RDS 13-0112/2013 e RDS 13-0442/2013 alteram os autores desse projeto.

Publicação original DOC 27/02/2013, PÁG 73

PROJETO DE LEI 01-00026/2013 do Vereador Mário Covas Neto (PSDB)

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Lei 12.490/97

(...)

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

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

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

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

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

Sala das Comissões, às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 27/03/2013, PÁG 93

PROJETO DE LEI 01-00148/2013 do Vereador Laércio Benko (PHS)

"Introduz inciso VII e parágrafo único no art. 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 2º

VII - veículo particular de policial civil ou militar e de guarda civil metropolitano que more ou trabalhe no Município de São Paulo e seja utilizado exclusivamente para ir e vir de seu trabalho.

Parágrafo único O veículo mencionado no inciso VII deverá ter afixado no vidro dianteiro, selo adesivo identificador, a ser adquirido às expensas do beneficiário, de forma a comprovar a permissão da circulação.

....." (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 10/05/13 às 17h
RF

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

Ao Nobre Vereador/A Nobre Vereadora

Abou Anur
Para Relatar.
Saia da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 13/05/2013

Presidente

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

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

EM 16/05/2013 AS 15:06h

POR M^a Yosef

SAÍDA: 16/05/13 AS: 10 h ASS.: Al

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

EM 22/05/2013 AS 16:00h

POR M^a Yosef

SAÍDA: 23/05 AS: 17:08h ASS.: M^a Yosef

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 23 A 34 Em 19/06/13

53 A 54
Andre Marcon

RF. 11.264 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01154/2013

pl0221-13

Folha nº **33** 538
ao proc
nº **171-227** de 20 **13**
André Marcon
RF 11264

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0221/13.**

Trata-se de projeto de lei de autoria do Nobre Vereador Orlando Silva, que altera a Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo os veículos destinados ao serviço de escolta.

Sob o aspecto jurídico, o projeto pode prosseguir em tramitação, como veremos a seguir.

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

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

Ademais, o Código Nacional de Trânsito (Lei Federal nº 9.503/97), em seu art. 24, incisos II e XVI, determina a competência do Município para "planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas", bem como para "planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes".

Por derradeiro, importa destacar que o projeto está amparado no art. 30, inciso I, da Constituição Federal, e artigos 13, inciso I; 37, "caput" e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.

Observe-se que a análise da real necessidade da medida proposta incumbe à Comissão de mérito competente.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0221-13

Folha nº 34 de 54
do proc. nº 01-221 de 20 13

André Malcon
RF 11764

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

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, inciso X, do Regimento Interno desta Casa.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

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

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. 98 Col. 4

Conferido [assinatura]

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

A douta Comissão de Trânsito, Transporte, Atividades:
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 26/06/13

[assinatura]
André Marcon
Técnico Administrativo
RF 11.264

RECEBIDO

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

Em 26.06.2013 às 17:00

Inamar Alves de Sousa Junior [assinatura]
Secretário da Comissão
RF - 101204

[assinatura] Ao Vereador [assinatura] A Vereadora
[assinatura] Cmo. Ver. [assinatura] Queilô Miguel

Para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividades
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 06/08/13

[assinatura]
Presidente

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

Segue m juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 3 sob folha(s)
nº 35 e 36 Em 22/08/13

Inamar Alves de Sousa Jr. [assinatura]
RF. 101.204 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 221/13

16 - PAR
16- 01517/2013

Folha nº

35

55

do

Processo nº

221/13

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 - SGP-13

PARECER Nº **DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,**
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI
Nº 221/13

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Orlando Silva, isenta do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo (Rodízio) os veículos destinados às escoltas armadas.

De acordo com a justificativa, objetiva-se contribuir para a atuação dessas empresas, num quadro de aguda crise de segurança pública e forte percepção de insegurança quanto à guarda de bens e valores no Município.

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

No âmbito da competência desta Comissão, argumentamos que a medida ora proposta beneficia especificamente uma categoria profissional, em detrimento de outras que também trabalham em prol da sociedade, a exemplo dos professores, profissionais da saúde não médicos e demais funcionários públicos.

Outrossim, entendemos que, tecnicamente, não haveria condições efetivas por parte da fiscalização de trânsito para determinar se o veículo pertencente aos profissionais mencionados estaria sendo utilizado em função do trabalho ou em função de



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 221/13

Folha nº 36 56 do 56
Processo nº 221/13
Inamar Alves de Sousa Jr. [assinatura]
RF. 101.204 - SGP-12
RF. 101.204 - SGP-12
RF. 101.204 - SGP-12

outras atividades, como lazer, compras, etc, ou até mesmo por outro condutor, pertencente à família do profissional de segurança.

Contrário, pelo exposto, o parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 21/8/13

[assinatura]
SENIVAL ROURA
(Presidente)

[assinatura]
AURÉLIO MIGUEL
(Relator)

CLAUDINHO DE SOUZA

[assinatura]
CORONEL TELHADA

[assinatura]
RICARDO YOUNG

[assinatura]
SOUZA SANTOS

[assinatura]
YAVÁ

17 - RELCOM
17- 01539/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 30/08/2013
Pág. 58 Col. 1
Conferido _____

Inamar Alves de Sousa Jr. *hms*
RF. 101.204 - SGP-12

A Comissão de FINANÇAS
Em 29/08/2013
Inamar Alves de Sousa Jr. *hms*
RF. 101.204

Seguem 5 juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
n.º 37 A 40 Em 01/10/2013
Inamar Alves de Sousa Jr. *hms*
RF. 101.204 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 37 57 A

do Processo nº 01-221/2013

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 25 DE SETEMBRO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia a todos. Declaro abertos os trabalhos da 7ª audiência pública da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia que se realiza hoje, dia 25 de setembro de 2013.

Informo que esta audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara, no endereço www.camara.sp.gov.br, links Auditórios On-Line. A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público no portal da Câmara, link audiências públicas.

Esta audiência foi publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* nos dias 23 e 24 e 25 de setembro de 2013; no dia 24 de setembro nos jornais *Diário de S. Paulo* e 25 de setembro de 2013 no jornal *Folha de S. Paulo*.

Registro a presença do Sr. Claudio Ramos, Vereador de Ferraz de Vasconcelos, do PT. Agradeço a presença de V.Exa. nesta audiência pública.

Esta audiência discutirá dez projetos conforme a pauta. Passemos ao primeiro item da pauta, PL 221/13, do nobre Vereador Orlando Silva, do PC do B, que altera a Lei no. 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, os veículos destinados ao serviço de escolta, e dá outras providências.

Tem a palavra o Sr. Paulo Rogério Rizo, do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZO – Bom dia a todos. Bom dia ao Sr. Presidente e a todos os participantes.

Sou vice-presidente do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo, um sindicato patronal. Venho de uma luta de quatro anos esclarecer algumas dúvidas que possam existir por parte da Mesa.

A escolta armada é regida pela Lei Federal nº 7.072/83 como toda segurança privada no Brasil. Quando foi instaurada a lei do rodízio para todos os veículos de São Paulo houve a isenção para o rodízio de veículos de carro-forte de transporte de valores.

Toda empresa de segurança privada é homologada para fazer essa atividade. Algumas fazem somente esse serviço e outras não executam, como no caso a empresa na qual também sou diretor-geral, a Macor Segurança e Vigilância. É a maior empresa de escolta armada do País e a que mais faz operações de escolta hoje no território nacional. Chega a fazer cinco mil operações de escolta armada oriundas dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Também fazemos a escolta dos veículos de carro-forte. E o que acontece hoje pela lei do rodízio? Se eu estiver acompanhando um veículo de carro-forte, que também é regido pela mesma lei, assim que entrar no rodízio e estiver ainda na escolta, serei penalizado com a referida multa.

Não podemos abandonar uma operação de escolta quando está sendo executada, pois estaremos inclusive colocando em risco o bem que está sendo escoltado – falaremos principalmente do carro-forte.

Destaquei rapidamente do Título IV, da Escolta Armada, Capítulo I, Conceito, pg. 20, da Lei Federal, que diz o seguinte: "Art. 41. Escolta armada, para efeito desta Portaria, é o serviço executado por empresa especializada em vigilância e transporte de valores, no auxílio operacional ao transporte de valores ou de cargas valiosas."

A própria lei diz, a escolta armada, que é o veículo de passeio, Fiat Uno, Celta e outros veículos que não são blindados fazem a escolta do carro-forte. Mas, por que fazer? Existem algumas operações de transferências bancárias que exigem que sejam escoltados. Ora, somos as duas empresas que fazem o valor e a escolta de cargas, só que uma é penalizada por ser multada no rodízio e a outra não. Quando foi feita a lei, seguiu-se muito o conceito do transporte de valor e esqueceu-se de ler o capítulo que falava da escolta armada, que é de auxílio. O número de veículos também que pratica a escolta armada dentro da cidade de São Paulo é ínfimo perante a frota existente hoje, de milhões de veículos.

Peço, então, a compreensão. Estamos nessa luta há mais de seis anos.

P – V.Sa. pode precisar o número?

R – Vou precisar baseado na minha empresa, que hoje tem 350 veículos rodando pelo Brasil. Na cidade de São Paulo são em torno de cem, todos os dias, de segunda a domingo, nos 365 dias por ano. Fazemos atendimento, seja do transporte rodoviário normal, varejo, eletrodomésticos e assim por diante. Porque, inclusive hoje para quem não sabe, até se você comprar uma geladeira em qualquer loja de varejo, será escoltada, porque hoje...

P – A vulnerabilidade é muito grande.

R – E, sem a escolta não chegarão a geladeira, o fogão. Não vai chegar o centro de distribuição, ou seja, hoje a escolta armada é considerada como prioridade e serviço essencial para a sociedade. E também porque hoje, como nós mesmos compramos qualquer item, chegará a ser escoltado ou pela Macor ou qualquer outra empresa que esteja homologada pela Polícia Federal.

P – Agradeço a contribuição do Sr. Paulo Rogério Rizo, vice-presidente do Sindicato. O senhor está falando em nome do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo?

R – Sim, é o único sindicato que existe no Brasil, criado em 2010 - estamos completando quatro anos - que desvinculou-se à Pasta de Escolta do Sesvesp – Sindicato Patronal das Empresas de Vigilância do Estado de São Paulo. Então, hoje temos o primeiro sindicato voltado para o segmento patronal da escolta armada.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Agradeço a contribuição de V.Sa. Declaro realizada a audiência pública do PL 221/13, do nobre Vereador Orlando Silva.

Passemos ao item 2 da pauta, PL 410/06, do nobre Vereador Aurélio Nomura, do PSDB, que dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação, nos processos licitatórios, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO) e regulamentação da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, às empresas prestadoras de serviços que possuam empregados.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 410/06, do nobre Vereador Aurélio Nomura.

Passemos ao item 3 da pauta, PL 29/07, do nobre Vereador Aurélio Nomura, do PSDB, que dá nova redação ao artigo 2º, inciso VI da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências. Liberdade de locomoção aos advogados com seus veículos nos dias e horários restritos no rodízio municipal.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 29/07, do nobre Vereador Aurélio Nomura.

Passemos ao item 4 da pauta, PL 256/12, do nobre Vereador Dalton Silvano, do PV, que dispõe sobre a exclusão de cirurgiões-dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 256/12, do nobre Vereador Dalton Silvano.

Passemos ao item 5 da pauta, PL 275/12, do nobre Vereador Alfredinho, do PT, que altera a Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997, excluindo do rodízio municipal, os veículos conduzidos por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 275/12, do nobre Vereador Alfredinho.

Passemos ao item 6 da pauta, PL 303/12, do nobre Vereador Goulart, do PSD, que estabelece diretrizes para a Instituição de Política Municipal de Incentivo à Cultura do Bambu, como parte da política municipal de desenvolvimento agrícola, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 303/12, do nobre Vereador Goulart.

Passemos ao item 7 da pauta, PL 148/13, do nobre Vereador Laércio Benko, do PHS, que introduz inciso VII e parágrafo único no art. 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997. Referência à inclusão dos policiais militares e civis e guardas civis metropolitanos do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no município de São Paulo.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 148/13, do nobre Vereador Laércio Benko.

Aliás, seria melhor se houvesse um projeto para excluir o rodízio, porque aí contemplaria todos em um só.

Passemos ao item 8 da pauta, PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni, do PV, que introduz alterações na Lei nº. 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências. Referência ao rodízio municipal de veículos.

Tem a palavra a Sra. Cristiane de França Ferreira, assessora do nobre Vereador Abou Anni.

A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FERREIRA – Exmo. Sr. Presidente, Vereador Senival Moura, Ilmo. Vereador de Ferraz pelo PT, Sr. Claudio Ramos, eu, Cristiane de França Ferreira, em nome do mandato do Vereador Abou Anni, venho defender as razões do projeto de lei, que visa disciplinar uma tolerância de quinze minutos para o rodízio, porque verdade seja que milhares de condutores de boa fé acabam sendo penalizados por condições adversas de tempo, que criam congestionamentos absurdos e que foge do controle dos mesmos. E é nesse sentido que o Vereador Abou Anni elaborou sua proposição.

Por essas razões, pela tolerância de quinze minutos, o Vereador Abou Anni pede apoio para a aprovação de seu projeto.

Sem mais, eram essas as razões. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, Cristiane pela contribuição e pelas informações. O referido PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni, faz justas as reivindicações por conta do trânsito da cidade de São Paulo.

Declaro realizada a audiência pública do PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni. Discutiremos melhor e tenho certeza de que o referido PL terá a aprovação dos Pares da douta Comissão.

Passemos ao item 9 da pauta, PL 276/13, do nobre Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, que autoriza o Poder Executivo a criar o Programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 276/13, do nobre Vereador Eduardo Tuma.

Passemos ao item 10 da pauta, PLO 5/13, do nobre Vereador Natalini, do PV, que altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PLO 5/13, do nobre Vereador Natalini.

Tem a palavra o Sr. Claudio Ramos, Vereador de Ferraz de Vasconcelos.

O SR. CLAUDIO RAMOS – Bom dia a todos.

É com bastante prazer que acompanhamos esta audiência pública na Câmara Municipal de São Paulo e prestigiamos o Vereador Senival Moura na condução dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Colega Vereador Claudio Ramos, do PT da cidade de Ferraz de Vasconcelos.

Nada mais havendo a ser tratado estão encerrados os nossos trabalhos.

(1) O Sr. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Sr. Senival Moura, declarou a realização da audiência pública do PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni, do PV, que introduz alterações na Lei nº. 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências. Referência ao rodízio municipal de veículos.

(2) O Sr. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Sr. Senival Moura, declarou a realização da audiência pública do PL 276/13, do nobre Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, que autoriza o Poder Executivo a criar o Programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo, e dá outras providências.

(3) O Sr. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Sr. Senival Moura, declarou a realização da audiência pública do PLO 5/13, do nobre Vereador Natalini, do PV, que altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

10/10/2013 - 10h00

Segue 1 juntado 1, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 1 sob folha(s)
nº 43 Em 36/10/13

Maria Tereza Affonso da Silva
RF. 10.651 - SGP 22



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16-02179/2013

Folha nº 45 61 A
do proc.
nº 221 de 20 13
Maria Tereza Afonso da Silva
RF 10654

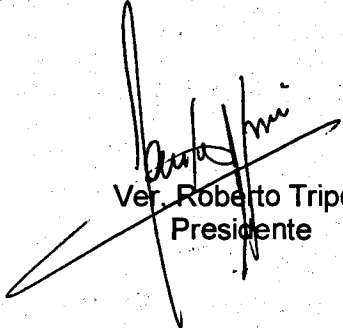
**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 221/2013**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Orlando Silva, visa alterar a Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, os veículos destinados ao serviço de escolta.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

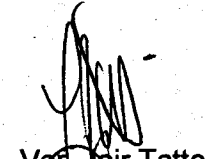
Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 15/10/2013


Ver. Roberto Tripoli
Presidente

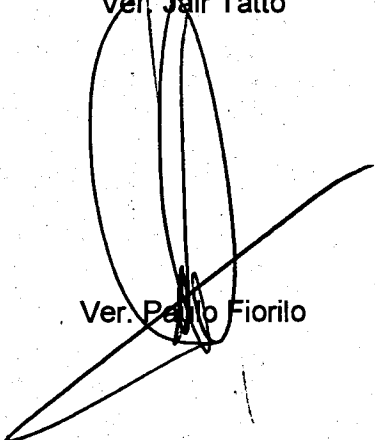
Ver. Adilson Amadeu

Ver. Aurélio Nomura

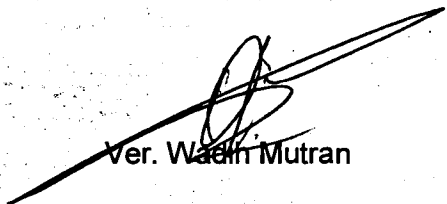

Ver. Jair Tatto


Verª. Marta Costa

Ver. Milton Leite


Ver. Paulo Fiorilo


Ver. Ricardo Nunes


Ver. Waldin Mutran

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 16 / 10 / 13

Pág. 164 Col. 2ª

Conferido gou

Carmon Cristina Malavolta
RF 11.197

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue m lido s nesta data documento s rubricado s

sob nº 342 a 68 e folha de informação nº

g em 03 / 02 / 14

Nome FÁBIO DE CASTRO PAIVA

RF 11.120 SGP-12

RF Secretário



FL. Nº 42 62 A
Proc. nº 221/13

Fábio de Castro Paiva
RF: 11.120

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 27 DE NOVEMBRO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia a todos. Declaro abertos os trabalhos da 8ª reunião da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, de 2013. Essa audiência se realiza na data de hoje, 27 de novembro de 2013, às 10h30, na sala Tiradentes, 8º andar.

Informo que essa audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br no link Auditorios On Line.

Essa presidência informa ainda que a íntegra dessa audiência pública está disponível ao público no mesmo portal, no link Audiências On Line.

Registro a presença dos Srs. Vereadores: Coronel Telhada do PSDB; Ricardo Young do PPS; Senival Moura do PT, na presidência; Vavá, também do PT.

Essa reunião é para deliberar sobre a seguinte pauta, que será lida.

Item 1º é a audiência pública ao PL 481/13 de autoria do Executivo que dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus vinculados ao sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo.

Item 2º é a audiência pública ao PL 221/13 de autoria do nobre Vereador Orlando Silva, do PC do B, que altera a Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no Município de São Paulo, os veículos destinados ao serviço de escolta, e dá outras providências.

Temos a honra de anunciar, como convidados, os Srs.: Denilson Ferreira, Diretor da SPTrans; Roberto Moura, também da SPTrans - São Paulo Transportes S/A; e Paulo Rogério Rizzo, Vice-Presidente do Semeesp.

Passemos ao primeiro item da pauta. Pergunto ao Sr. Denilson quem fará a apresentação sobre o PL 481/13 de autoria do Executivo. É o senhor mesmo? (Pausa)

Tem a palavra o Sr. Denilson Ferreira. Tem também a apresentação de vídeo. Ok, fiquem à vontade.
- Apresentação de vídeo.

O SR. DENILSON FERREIRA – Bom dia Sr. Presidente Vereador Senival Moura. Saúdo os Srs. Vereadores presentes: Ricardo Young, Coronel Telhada, Valdemar. Cumprimento todos os presentes.

É importante hoje estarmos dedicando esse tempo para discutir um tema de extrema relevância que é o Plano de Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo, ou seja, o Transporte Público na cidade de São Paulo, com foco específico nos terminais urbanos.

Nosso Plano de Mobilidade Urbana prevê mais que a duplicação da rede existente de corredores e amplia, drasticamente, a quantidade de terminais existentes na cidade de São Paulo.

Antes de falarmos especificamente dos terminais, é importante que possamos relatar aquilo pretendido por nós em relação aos corredores. Afinal de contas, os terminais são parte dessa grande rede, dentro de um processo de integração com os modais existentes na Cidade.

Nesse mapa da Cidade temos os terminais e os corredores existentes. Essas pequenas linhas, mais finas, vermelhas, são as vias estruturais da cidade de São Paulo. São aquelas mais importantes que, em tese, nessas grandes vias estruturais, poderíamos, ou melhor teríamos, as condições de implantar corredores de ônibus. Estamos falando de 1,2 mil quilômetros, aproximadamente, de vias estruturais.

Quando olhamos os corredores existentes, vemos que apenas 120 quilômetros desses 1,2 possuem corredores instalados.

Sabemos a relevância e a importância da fluidez para a mobilidade urbana na instalação desses corredores.

Então isso mostra o tremendo desafio que temos para os próximos anos no sentido de melhorar essa infraestrutura.

Essa linha mais grossa retrata os corredores existentes. Demoramos 460 anos na Cidade para implantar 120 quilômetros. Nosso desafio é, nos próximos 4 anos – meta estabelecida pela Administração – implantar mais 150, ou seja, mais que dobrar.

Para isso temos de ter uma infraestrutura de apoio que são esses terminais. Os terminais exercem

papel fundamental na operação do sistema. São eles que permitem o bom funcionamento, a fluidez e a velocidade, garantindo maior mobilidade aos usuários e aos trabalhadores que se utilizam, diariamente, do sistema de transporte público. Estamos falando de dez milhões de viagens diárias, de ônibus especificamente, ou melhor, de viagens de transporte coletivo que incluem trem e metrô. Dessas dez milhões de viagens diárias, 80%, aproximadamente, se faz através de ônibus. Quer dizer, são 8 milhões de viagens de ônibus.

É importante refazer todo esse planejamento, essa funcionalidade do sistema no sentido de garantir essa fluidez e essa rapidez do tráfego desses ônibus. Em que sentido? É importante termos classificado o que são linhas locais. São linhas coletoras, alimentadoras, que fazem, na verdade, essa fluidez, melhor, dá essa capilarização dentro do bairro.

É assim: temos a alimentação de todo o sistema, ou seja, são linhas que passam por dentro dos bairros, das vilas e se conectam a um terminal. Daí a relevância do terminal. É no terminal que se faz essa transferência para que a pessoa tenha acesso àquilo que chamamos linhas estruturais.

Vocês têm acompanhado, pela mídia, uma grande discussão a respeito da supressão de linhas ou inclusão de outras linhas. Na verdade, há esse grande replanejamento no sistema como um todo, no sentido de repensar e melhorar o sistema.

Então, na medida em que se tem essas linhas estruturais, você garante maior fluidez. Para isso, é preciso ter infraestrutura requalificada, melhor para esses corredores, o que pressupõe o que estamos propondo para a imensa maioria dos corredores: ultrapassagem nas paradas; cobrança desembarcada na maioria desses corredores, o que garante essa velocidade, já que parte do problema é no momento do embarque – temos esses grandes biarticulados, que carregam até 190 pessoas ou até mais, formando-se grandes filas no momento da entrada. Então no momento de a pessoa pagar, gera-se um atraso em função do embarque. Bom, na medida em que você tem a cobrança desembarcada, as pessoas já pagaram, estão numa estaçõzinha de transferência, o ônibus para, as pessoas rapidamente se transferem para o ônibus, que segue. E na medida em que os ônibus estão parados, também há possibilidade de ultrapassagem daqueles ônibus que não participam dessas paradas.

As linhas estruturais terão uma classificação de três tipos: as linha paradoras, que vão parando ao longo de todo o trajeto do corredor; as semi-expressas, que param somente em algumas paradas; e as expressas, que fazem um percurso maior.

É importante requalificarmos dessa forma porque sabemos que a grande concentração de moradias, a grande densidade demográfica, está mais nas periferias da cidade, enquanto a concentração de emprego está mais localizada ao centro. Então temos deslocamentos concêntricos diariamente na cidade. Ou seja, as pessoas vêm de manhã para o centro da cidade e retornam ao final da tarde. Então há pessoas que pegam a sua condução lá no extremo e vêm até o centro, de modo que não há necessidade de ficar parando. Isso daria maior capacidade, maior eficiência, maior sustentabilidade para o sistema. Dessa forma, poderia ser garantir uma requalificação de todo o sistema.

Os terminais entram nesse processo exatamente garantindo essa possibilidade de transferência. Esse conjunto de linhas alimentadoras nos bairros se desloca para os terminais, e os ônibus que entram nas linhas estruturais são essas linhas que fazem os grandes percursos. E isso evita também o congestionamento, que é comum nas paradas dos corredores, e que geram atrasos, diminuem a velocidade, enfim, diminuindo a qualidade do sistema como um todo.

Aqui temos o conjunto de terminais existentes na cidade, em número de 29, que atendem o sistema existente.

O nosso plano de mobilidade está dividido em três etapas, e é um plano de longo, já que a implantação está prevista para até 2025, com esse compromisso do Governo de, nos próximos quatro anos, implantar 150 quilômetros desses corredores e mais 19 terminais, que é o que está projetado.

A primeira etapa são essas linhas amarelas, onde temos o corredor leste, que é basicamente sobre a Radial Leste, divido em três trechos: o trecho 1, o trecho 2, a Av. Aricanduva, a Av. Itaquera; o sistema viário de apoio ao Corredor Berrini; o sistema viário Capão Redondo-Campo Limpo; o Vila

Sônia; o binário Santo Amaro; o M'Boi Mirim, com o complexo viário do Jardim Ângela.

Em que pese o fato de que a zona Leste seja a região mais populosa da cidade, vale notar que não há sequer um corredor instalado nessa região. É importante dar esse destaque, já que nesse momento passa-se a ter uma infraestrutura de transporte coletivo por ônibus na zona Leste da cidade. Esse é um fato bastante relevante.

Terminais propostos na etapa 1: Perus, no extremo, uma região que carece dessa infraestrutura; Terminal Jardim Ângela, que será próximo ao Jardim Ângela existente, que já está saturado, com a sua capacidade ocupada; o Novo Terminal Paraleiros, no extremo sul da Cidade; o Terminal Itaquera, junto à estação de metrô Itaquera; e o Terminal Vila Sônia.

Serão 20 terminais, dos quais cinco serão parte dessa primeira etapa.

E qual é o critério dessas etapas – primeira, segunda e terceira?

A primeira etapa é aquela em que todos os processos estão mais avançados. Essa primeira etapa está praticamente toda contratada, com processo de licenciamento mais avançado, com licitação já feita. Em alguns lugares, inclusive, já há obras.

Então, lá em cima, vocês estão vendo os 120 km existentes mais 94 km que seriam adicionados ao sistema já nessa primeira etapa, e, desses, 20 km não são novos corredores, mas requalificações de corredores. Nesses 20 km, tem uma parque que fica no Inajar de Souza, no sentido Nova Cachoeirinha; e o Guarapiranga, M'Boi Mirim, que já são corredores existentes, mas que carecem de uma requalificação, ou seja, uma melhora.

Acho que o Vereador quer fazer uma pergunta.

O SR. RICARDO YOUNG – Essa primeira etapa ocorre simultaneamente à reforma de corredores já existentes, como por exemplo o Largo XIII.

O SR. DENILSON FERREIRA – Simultaneamente. O Inajar é um caso desse. Já começou a obra – se vocês passarem lá, verão máquina, gente trabalhando –, e é uma requalificação – reforma do pavimento, com colocação de pavimento rígido; colocação de novas paradas, e, em alguns casos, transferência para o lado esquerdo quando estava do lado direito. Enfim, tem todo um processo de melhora desses corredores existentes.

A etapa 2 – e é etapa 2 porque já vem num processo de licitação e licenciamento, que acontecem nesse momento – adicionaria 134 km de corredores: o 23 de Maio, que estamos chamando de BRD Norte-Sul, que sairia de Santana, chegando até o finalzinho da Interlagos; o Corredor Nossa Senhora de Sabará; o Corredor Miguel Yunes; o Corredor Coccaes (?), ali já na região sul da cidade, nas proximidades da Represa Billings; o Belmira Marin; Vila Natal, lá embaixo; o Celso Garcia, na zona Leste, completando aquele forte investimento da zona Leste em corredor, que é aquela linha verde lá em cima; o Perimetral Itaim Paulista-São Mateus, que é um fato novo na cidade. E digo isso porque, normalmente, os investimentos em corredores têm essa característica radial – sai de um ponto extremo e vai para o centro. E agora estamos criando os corredores perimetrais, dando novas opções. Isso porque sabemos, através das pesquisas origem-destino, que tem muitas viagens que devem ser feitas também ao longo desse percurso, e sabemos também que os investimentos nos eixos de transportes também são indutores ou vetores do desenvolvimento econômico na cidade. Então é importante que se façam esses investimentos. Esse corredor sai ali da (Ininteligível) Bischoff, entra na Estrada do Iguatemi, entra num pedacinho da Luiz Mateus. E segue lá para cima, onde terá o Terminal Itaim Paulista, na Dom João Nere. É aquele pedaço lá. É isso aí. Bom, seguindo, teria o trecho 3 da Radial Leste, que é uma complementação que iria até a Cidade Tiradentes – está ali como amarelo, mas seria etapa 3. A Radial é a linha amarela, logo embaixo da Celso Garcia, um trequinho final que complementaria, até chegar a Cidade Tiradentes. O Perimetral Bandeirantes, na Salim Farah Maluf, sairia do Brooklin, pegaria a Bandeirantes toda, a Tancredo Neves, a Iaiá Melo, chegando até lá em cima, na Salim Farah Maluf.

Então você vai aumentando a rede e a possibilidade de conexões, integrações, interligando com outros modais existentes. Tudo isso, obviamente, planejado também com os planos existentes – os planos do Governo Estadual, seja de corredores da MTU, os corredores metropolitanos, seja os monotrilhos, as extensões do Metrô, da CPTM, enfim.

Os terminais propostos, ou seja, os 15 adicionais nessa etapa 2, para completar os 20 que eu

menção no início: Jardim Eliana, Pedreira, Varginha, Jardim Aeroporto, Jardim Miriam, Baronesa, Concórdia, Ponte Rasa, Itaim Paulista, Vila Mara, São Miguel, São Mateus, Anhanguera, Santana e o Aricanduva. Falo rapidamente porque iremos falar de cada um deles.

Então esses são os terminais existentes e as suas cargas de transportes. Então estamos falando de uma área de 412 mil m², com demanda diária atendida de 1,5 mi de pessoas por dia para o que temos hoje.

O SR. RICARDO YOUNG – Então teríamos Capelinha, Parque Dom Pedro e Santo Amaro como as três maior movimento nessa lista?

O SR. DENILSON FERREIRA – Isso. De maior capacidade, sim. O Capelinha com 215 mil pessoas ao dia. É uma cidade.

E esse é um fato bastante relevante nesse contexto, Vereador, lembrando que o projeto é para concessão desses terminais. Então esse novo conceito que está sendo proposto, e que fundamenta a ideia das concessões, é de que os terminais deixam de ser locais de passagem para serem pontos concêntricos, ou seja, que as pessoas também se desloquem para esses terminais – onde se tenha serviços, serviços públicos, comércio, bancos, enfim, outros elementos que façam com que as pessoas se desloquem para esses terminais. Então que esses terminais, do ponto de vista urbanístico, também sejam pontos de indução de desenvolvimento. Quando falamos em serviços públicos, por exemplo, já iniciamos conversas com o Governo do Estado para que alguns desses terminais também tenham as Fatecs, as Etecs, os Poupatempos, etc. Enfim, que tenham a possibilidade de que sejam pontos onde as pessoas resolvam problemas do dia a dia, possa ir a comércios. Por que não termos shopping center, por exemplo, nesses terminais, onde seja possível, onde haja viabilidade? Pode-se ter serviços públicos como creches, UBSs, enfim.

O SR. RICARDO YOUNG – No conceito de cidade multicêntrica, os terminais seriam elementos de apoio fundamentais aos serviços públicos.

O SR. DENILSON FERREIRA – Exatamente. Esse foi o nível de conversa havida com a Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano ao longo de todo esse processo. A proposta do novo Plano Diretor Estratégico da cidade coloca esses eixos de transporte como eixos de desenvolvimento urbano da cidade, trazendo uma nova lógica urbanística para a cidade, proporcionando desconcentração dos empregos, criando novos polos de desenvolvimento na cidade, gerando emprego, etc. É um pouco nessa ordem.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Na verdade, eu queria que você apresentasse, e, quando você terminasse, nós abriríamos para o debate, porque os vereadores certamente vão querer fazer algumas sugestões ou perguntas, etc. Acho que seria importante, porque, senão, o tempo não vai ser suficiente, porque já são 11 horas, e às 12 horas temos que descer para a nossa reunião ordinária.

Aproveito para informar que a presença do convidado do Vereador Ricardo Young para fazer parte da mesa, o Sr. Felipe Augusto Faria.

O SR. DENILSON FERREIRA – Então os 20 terminais propostos estão de acordo com o projeto, as áreas construídas que estão sendo propostas e a demanda de área estimada que esses novos terminais atenderiam. Então vamos destacar o Jardim Ângela, com 240 mil pessoas. E lembro que esse terminal estaria absolutamente integrado com a estação de metrô Jardim Ângela, que está sendo proposta ali naquele local, com uma extensão da Linha Lilás, a Linha 5, que teria extensão até o Jardim Ângela. Destaco também o Itaquera, qual inclusive já está em obra, na etapa 1, e é parte do compromisso para a Copa, com a ampliação do Terminal. Destaco também o Jardim Miriam, o Itaim Paulista, totalmente integrado com a estação da CPTM.

Nesses projetos em que prevemos essa área de 161 mil m², a solução que estamos dando nesse momento é a solução de transporte. E o projeto de concessão tem um papel importante nesse aspecto, porque, se aprovado, permitirá a exploração de serviços comerciais, como shoppings, lojas, etc. Então se muda essa infraestrutura a partir desse projeto de implantação que está concebido nesse momento. Esse é o Itaquera...

Aqui tem um conjunto de detalhes técnicos – área construída, tamanho de plataformas, os corredores que fazem conexão – que deixamos registrados, caso os Vereadores necessitem desse

detalhamento; mas creio que não seja o caso de ficar citando cada um deles. Aqui temos uma perspectiva do que seria o Terminal Itaquera.

O Jardim Ângela, que é o nosso maior em termos da quantidade de usuários atendidos. Há estimativa de valor. Uma perspectiva do Jardim Ângela. Esse Terminal é bem próximo do Terminal existente. Depois do Terminal temos o Hospital M'boi Mirim, fica numa subida chamada Morro do Índio e logo ali, numa curvinha, é a área proposta. Já há *dumping*, inclusive, e a licitação já está concluída na etapa um.

O Terminal Perus integrado com a Estação da CPTM. Ainda uma perspectiva de Perus. Perus é importante porque embora não tenhamos corredores ali na etapa dois, está prevista na etapa três corredores na Cantídio Sampaio e na Raimundo Pereira de Magalhães, que são eixos importantes de transporte público naquela região.

O novo Parelheiros. O atual está saturado, sobrecarregado, é bem próximo do Rodoanel. Essa via que estamos vendo ali é o Rodoanel. É uma via importante de conexão e há projetos de alargamento, que seria a Saddam Minoe.

Alí dados específicos do novo Parelheiros. O Concórdia vai ser um ponto importante do corredor Celso Garcia em função de que vai estar vinculado possibilitando a integração com a Estação Brás da CPTM. É um terminal pequeno, mas de grande relevância em função do comércio existente naquela região.

O Aricanduva que também está ao longo da Celso Garcia e integrado a CPTM. O Ponte Rasa que também está no Celso Garcia, também integrado à linha safira da CPTM. O São Miguel também no Celso Garcia, mas lá no extremo Leste. O Vila Mara já no final do Celso Garcia.

Esse é o Itaim Paulista e deve ser um dos maiores, além do Jardim Ângela. Estamos falando de 120 mil pessoas dia, também totalmente integrado à Estação da CPTM. E ele vai receber, vai se conectar diretamente ao perimetral e o Radial Leste, com a Dom João Neri, enfim, com a Celso Garcia. Vai ser um grande ponto de entroncamento. E também um ponto importante em relação àquelas cidades vizinhas: Ferraz, Poá, Itaquá, Suzano, etc.

O São Mateus que seria um novo terminal ali na região, integrado no corredor perimetral. O Jardim Miriam. O novo Terminal Varginha. Esse é importante porque tem uma conexão com a extensão da linha 9 da CPTM. Essa aqui é aquela linha que vem lá de Interlagos.

O Jardim Eliana, na Belmira Marin. No Sabará o novo Terminal Pedreira. Esse Terminal também vai ter uma relevância grande porque vai estar conectado não só ao eixo norte-sul, mas também ao corredor Nossa Senhora do Sabará e o Miguel Yunes.

Um projeto de mais médio prazo que vem sendo discutido dentro do Governo no sentido de melhorarmos o transporte público naquelas regiões lindeiras à Represa Billings, inclusive, com a possibilidade de implantação de *ferry boat* e outras formas de transporte por via aquática.

Há um projeto também do Governo do Estado, o hidroanel viário, que prevê essa conexão dando essa possibilidade intermodal.

O Terminal Jardim Aeroporto. Esse está dentro do corredor norte sul, mas num ponto importante porque está nas proximidades do Aeroporto de Congonhas, dando a possibilidade de conexão com esse eixo do perimetral Bandeirantes – Salim Farah Maluf.

- Manifestação fora do Microfone.

R – Isso. É o monotrilho que está passando ali.

O Santana vai ser importante para a zona Norte porque vamos ter um conjunto de linhas alimentadoras de toda a zona Norte, dando acesso ao início do corredor norte sul. Então ele sai dali, se conecta por túnel na Santos Dumont e vai embora pela Tiradentes.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, gostaria de propor ao Denilson, se V.Exa. concordar, que encerrássemos essa parte da apresentação para podermos discutir alguns pontos que estão sendo propostos no substitutivo e poder checar com a SPTrans se isso está sendo levado em consideração ou não.

Tenho medo que não consigamos discutir, inclusive, o Felipe foi convidado para falar um pouquinho sobre os potenciais de construção sustentável citados em licitações públicas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Faltam quantos Denilson?

R – Devem faltar uns dois ou três.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então vamos concluir a apresentação dos terminais.

R – Perfeito. Então o Baronesa lá final da M'Boi Mirim, na Estrada do Embu Guaçu já lá no finalzinho. O Anhanguera no extremo Oeste da Cidade. É isso. Encerramos.

Muito obrigado.

O SR. CORONEL TELHADA - Sr. Presidente, só adiantar aos presentes, nós já havíamos tido essa palestra com o Secretário Jilmar Tatto, então o senhor fez mais para o público presente.

Muito obrigado.

O SR. RICARDO YOUNG – Denilson, muito obrigado pela apresentação, como disse o Coronel Telhada, já estávamos mais ou menos informados a respeito. E o ponto desta audiência pública é que vemos uma enorme oportunidade de executar todas essas obras dentro dos princípios da construção sustentável.

O Prefeito Haddad, ainda em campanha, assinou o compromisso com o Instituto Nossa São Paulo da Cidade Sustentável, se comprometendo a enfatizar em todos os processos de licitação pública ou políticas públicas a dimensão da sustentabilidade. Esse é o caso.

Os terminais terão enorme impacto de modernização da Cidade. Esses terminais estão em sintonia com o que há de mais avançado no mundo. Os terminais passam a ser centros de serviços e atividades urbanas e passam a ter interesse econômico e daí a concessão se torna bastante atraente.

E não podemos perder a oportunidade de termos esses terminais construídos nos melhores princípios de sustentabilidade e adequação paisagística e urbanística, uma vez que serão equipamentos preciosos de agora em diante.

Então além da dimensão técnica que é basicamente o que o senhor nos apresentou, do quanto esses terminais são importantes para o transbordo adequado dos usuários, a capacidade desses terminais darem conta de milhares e milhares de usuários, tem de se pensar nessas outras dimensões também: o impacto urbano, paisagístico e sustentabilidade.

Então nesse sentido convidei o Felipe Augusto Faria, um especialista na questão de construções sustentáveis e, antes de iniciarmos o debate, peço que o Felipe se apresente e fale um pouco de como a entidade dele está vendo as estações sustentáveis e como estariam reagindo a essa proposta do Governo.

Por fim, Sr. Presidente, gostaria de reiterar que há um substitutivo que já incorpora os elementos do decreto presidencial, porque depois desta audiência pública a minha proposta é que os Vereadores da Comissão de Transporte apresentem esse projeto em coautoria para que possa avançar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Felipe Augusto Faria, representando o GBC Brasil.

O SR. FELIPE AUGUSTO FARIA – Nossa organização faz parte de um movimento internacional que visa acelerar a transformação das indústrias nacionais da construção civil em direção à sustentabilidade.

Atualmente somos cerca de quase cem GBCs em cem diferentes países. Aqui no Brasil, a criação se deu em 2007. O ganho de suporte vem da iniciativa privada, são mais de 700 empresas que estão dando suporte às nossas atividades focadas em quatro grandes frentes: Educação, disseminação da informação, relação governamental e promoção de uma certificação internacional para edificação.

Um dos pontos principais do foco da organização na construção civil é pelos grandes impactos oriundos desse segmento. Então em dados globais em termos de emissão de CO₂, de 40 a 50%, que no Brasil é menor por causa da matriz energética, mas ainda há muitos impactos, 44% de toda a eletricidade produzida no Brasil é consumida nas edificações, 21% de toda água potável, enfim, é um setor crítico do ponto de vista de impacto sócio ambiental.

Estudos demonstram que as edificações que seguem parâmetros de construção sustentável conseguem reduzir drasticamente tais impactos com forte ganho operacional para aquele que vai ocupar ou se comprometer com a operação da edificação durante o seu ciclo de vida.

Considerando o ciclo de vida de uma edificação de 40 a 50 anos, apenas 11% do custo dessa

edificação dentro desse ciclo de vida é custo de construção, 14% é custo com financiamento e 75% é o custo com a operação.

Trabalhando com o processo de certificação como ferramenta *guide line* ou guia para auxiliar aqueles gestores responsáveis pela definição de projeto, construção e pós-operação, trabalhamos em cinco grandes áreas: analisar critérios de sustentabilidade, a localização e como se relaciona com o entorno, a eficiência energética, uso racional de água, qualidade ambiental interna e uso de materiais de baixo impacto ambiental. Dentro desses macrotemas há diversas práticas de construção sustentável que acabam sendo observadas.

No Brasil, uma das formas que usamos para quantificar o crescimento desse setor é analisando a curva de crescimento dessa certificação internacional que promovemos. Uma certificação presente em 150 países, em que o Brasil é o quarto país com o maior número de projetos registrados buscando tais diferenciais. Hoje na cidade de São Paulo todo novo empreendimento comercial de alto padrão busca a certificação como diferencial por várias questões de retorno econômico, não se restringindo à questão de marketing verde.

Temos muitas plantas industriais, centros de distribuição e logística também buscando tais diferenciais com foco nas reduções operacionais. Há muitos casos de obras públicas buscando também o diferencial da certificação por motivos diversos, inclusive, a questão da redução do custo operacional e alinhamento com políticas municipais e nacionais de mudanças climáticas.

Para ter uma ideia, todos os estádios da Copa buscam tais diferenciais frente uma linha de financiamento em que a preocupação é a baixa operação dessa edificação. O mesmo se dá com as instalações permanentes para os jogos olímpicos e o avanço desse movimento nos setores privado e público também passou a fomentar políticas públicas de incentivo.

Destaco a instrução normativa 001, de 2010, alinhada com o programa compras públicas sustentáveis do Governo Federal, em que na construção civil temos essa normativa dizendo, em tese, que a autoridade pública responsável pela homologação de um edital de licitação para projeto ou construção de obras públicas federais, tem de seguir e considerar diversas práticas de construção sustentável que estão listadas nessa instrução normativa.

Exemplo, painéis solares para aquecimento de água, priorizar fornecedores locais, evitar o efeito onda de calor na cobertura dessas edificações para ter ganho em eficiência energética, iluminação eficiente, monitoramento de energia, captação de água de chuva para reuso, enfim, uma série de práticas listadas.

No ano passado houve um avanço em termos do decreto presidencial 7.745, de 2012, em que a Presidente deixa claro que sustentabilidade tem de ser um dos princípios basilares da lei de licitação pública, o decreto foca nas questões da importância de se lidar com a eficiência energética: uso racional de água e produtos de baixo impacto, visando deixar claro qual a autoridade pública responsável pela elaboração do caderno, que a melhor opção para a Administração Pública não se confunde com menor custo de construção.

Para chegarmos ao ponto de definir qual é a melhor opção para a Administração Pública, temos que considerar qual é o menor custo da edificação. Nesse sentido, um prazo coerente da operação da edificação tem de ser considerado. É mais ou menos essa a linha apresentada pelo decreto, e temos vários exemplos de obras públicas que estão passando a inserir tais conceitos nas suas edificações.

Para encerrar, uma das barreiras que temos com a construção sustentável é a falta de informação. Às vezes, o profissional da construção civil não tem noção de quanto ele impacta socioambientalmente no planeta, mas principalmente porque ele não conhece ou subestima qual seria o aumento de custo da construção. Ele pensa que o aumento de custo é de 30%, mas, na verdade, todas essas edificações estão mostrando que aumenta de 1% a 7% no máximo.

A construção de uma fábrica da Coca-Cola, num município vizinho a Maceió, teve um acréscimo de custo de construção de apenas 3%. Então, imagine a dificuldade de encontrar fornecedores com produtos de baixo impacto em Maceió. Também o setor pode ter uma visão muito imediatista, então ele prefere investir um pouco a mais para ter uma grande redução operacional.

Um bom projeto, em que você integra expertises diversas, focado em eficiência, consegue fazer uma maximização de iluminação natural, ventilação natural; você vai definir fachadas com técnicas que

reduzem a carga 30 da edificação; um telhado branco, ou um telhado verde; se é fachada de vidro, vidros de alta eficiência, que deixa entrar a iluminação, mas barra o calor. Na área interna, selantes com baixo teor de compostos orgânicos voláteis, enfim. Há *Guide Line*, passo a passo, que pode ser seguido sem ter aumento nos custos, mas que vai te dar grande redução do custo operacional, na qualidade de vida, dando mais satisfação e conforto a usuários dessas edificações e também evitando retrabalho de reforma, etc.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O Sr. Felipe trouxe algumas preocupações, deixando claro que o custo maior do empreendimento acaba sendo o operacional.

Tem a palavra o nobre Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ – Sr. Felipe, eu gostaria que você citasse algumas obras públicas que estejam seguindo esse padrão, porque até poderíamos fazer uma visita ao local. Acho que seria importante se você citasse algumas.

O SR. FELIPE – A nova sede da Prefeitura de Itu é um dos primeiros empreendimentos que receberam essa certificação internacional, que conseguimos identificar alguns diferenciais. Esse é o empreendimento público mais próximo de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Vou fazer uma pequena correção. Não é o custo operacional que é maior. Acho que o Sr. Felipe foi bastante claro que, quando se faz o estudo de viabilidade de um projeto como esse, tem que incluir a soma do custo da construção mais o custo operacional, porque na construção sustentável o custo operacional é menor; o da construção é ligeiramente maior e o operacional é menor, sendo que o eventual diferencial no custo da obra é amortizado pela redução do custo operacional no tempo.

E como ele falou, às vezes o agente consultor é diferente do operador: para o operador interessa o custo operacional menor, mas não necessariamente isso seja importante para o consultor.

Como estamos imaginando contornar esse problema? E é muito importante a presença do Sr. Denilson, porque já falamos com o Secretário sobre isso e tivemos uma sinalização positiva dele. Porém, evidentemente, não havia os detalhamentos, então, acrescentamos o segundo artigo ao PL 481, que diz o seguinte: "O poder concedente escolherá, dentre as melhores propostas, os concessionários cujas empresas possuam políticas de certificações ambientais comprometidas com as construções sustentáveis".

"Artigo VII: o edital de convocação deverá prever as diretrizes previstas do Decreto Federal 7.746, de 2012, que prevê menor impacto sobre recursos naturais, como flora, fauna, ar, solo e água; preferência para materiais, tecnologias, matérias primas de origem local; maior eficiência na utilização de recursos naturais, como água e energia; maior geração de empregos, preferencialmente com mão de obra local; maior vida útil, menor custo de manutenção do bem, da mão e da obra; uso de inovações que reduzam a pressão sobre recursos naturais; origem ambientalmente regular dos recursos naturais utilizados nos bens, serviços e obras".

Esse decreto é federal e está claro na justificativa uma regulamentação do Art. 3º da 866. Como a 866 trabalha com a técnica o preço, sendo que o preço é um componente fundamental, se não houvesse essa regulamentação evidentemente o preço ficaria prejudicado.

Esse é o adendo que estamos fazendo no substitutivo que proponho que seja de coautoria da Comissão de Transportes, como a contribuição da Comissão para a Secretaria de Transportes e a Prefeitura.

Nunca vi uma exposição tão sucinta, precisa e didática sobre construção sustentável como a do Sr. Felipe. Parabéns!

Pergunto ao Sr. Denilson como a SPTrans vê a possibilidade desse substitutivo e a incorporação desses princípios ao substitutivo.

Obrigado.

O SR. DENILSON – Cumprimento e agradeço ao Sr. Felipe pelas informações. Começo afirmando o compromisso dessa administração, especificamente do Secretário Jilmar Tatto, de absoluto compromisso com as questões relacionadas a sustentabilidade.

De modo geral, a frota de São Paulo é ímpar por utilizar 20% de biodiesel na mistura do combustível, e isso é raro no mundo. Sabemos que o biodiesel tem um ciclo de carbono totalmente diferente dos combustíveis fósseis, também dos empregos gerados pelo biocombustível no país; também em relação à poluição local, ou seja, retirar a quantidade de material particulado que é gerado pelo diesel, também a chuva ácida, etc.

E na medida em que evoluímos na funcionalidade do sistema, obtemos um ganho de eficiência absurdo, reflexos ambientais diretos. O compromisso com a requalificação dos trólebus na Cidade também tem um papel muito importante em relação à poluição local, além dos gases de efeito estufa. Em todos os nossos projetos, sejam de corredores ou terminais, ainda que não estejam todos os itens do *Guide Line*, há um compromisso com a sustentabilidade, em relação a iluminação natural; captação de eletricidade, via fotovoltaica, dentro do possível. Por exemplo, em relação às estações de transferências onde haverá cobrança desembarcada, está previsto que a alimentação seja via captação fotovoltaica, então, isso está garantido nos projetos naquilo que for possível.

Reuso de água é um fato importante nos terminais, embora isso não esteja expresso nos editais, estão nos nossos projetos detalhadamente. A ideia é ampliar a utilização de combustíveis renováveis na cidade de São Paulo, embora ainda não haja uma definição de qual rumo tomar, porque há um conjunto de tecnologias sendo estudadas. Esta semana, inclusive, houve uma apresentação de um ônibus híbrido para a SPTrans. Então, é um conjunto de soluções energéticas, tanto de eficiência quanto de utilização de combustíveis renováveis, que se pretende para esse Plano de Mobilidade.

Uma das premissas do Plano de Mobilidade é a utilização de energias renováveis; garantir as ciclovias ao longo de todos os corredores, com os bicicletários ao longo do trajeto e em todos os terminais. Os projetos contemplam iluminação natural. Também é importante dizer os métodos construtivos de menor impacto, por exemplo, onde vai ter ponte ao longo da região lindeira das represas tem de ser balanço sucessivo, não vai ter pilar no meio, tem todo um conjunto de detalhamento que, depois, eu acho que a gente pode falar.

Os estudos de impacto ambiental e os EIAs-RIMAs têm sido elogiados nas câmaras técnicas, temáticas, do CADS. Inclusive, hoje, tem uma reunião importante do CADS que deve ter o primeiro licenciamento prévio do primeiro agrupamento. Olha, já saiu, o Roberto já recebeu a notícia que recebemos a primeira licença prévia da etapa dois. Isso é muito importante.

Os nossos estudos de impacto ambiental foram elogiados em algumas audiências públicas e pelos próprios membros do CADS dizendo que houve um detalhamento importante. A questão do tratamento dos córregos ao longo desses eixos porque sabemos que há muitos córregos, veios de água ao longo desses trajetos todos. Enfim, tem um conjunto de situações do ponto de vista da sustentabilidade como um todo, não só ambiental.

Faço um destaque também na questão da acessibilidade. Esse é um tema tratado com absoluta responsabilidade dentro dos nossos projetos porque é uma determinação da administração e o compromisso do Secretário Jilmar Tatto.

É importantíssimo o destaque colocado em relação a essa situação. Não conheço o *guide line*. Acho que é uma abertura importante para a gente conversar na SPTrans com vocês para a gente ver o que mais podemos melhorar.

A possibilidade das concessões facilita porque na verdade a gente coloca como requisitos para esses concessionários e acho que cabe uma avaliação de um modo geral e mais precisa do que foi colocado. Não vejo nenhuma objeção.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quanto a sugestão da emenda?

R – Eu não vejo nenhuma objeção neste momento, mas cabe uma análise um pouco mais profunda, levar ao secretário e discutir.

P – Salvo melhor juízo, já tem um acordo com o líder do Governo, não é isso?

Conversamos aquele dia, sem problemas, então...

R – A questão que eu faria, o Vereador fez bem, que é a questão desses custos todos. Como é que isso entra no sistema. Mas dado o fato, estamos falando de uma concessão, onde a gente prevê que seja remunerada pela própria exploração do terminal, quer dizer, não vai onerar o sistema de transporte, eu creio que é o caso de se discutir sim. Não do ponto de vista da certificação A ou B,

mas dos requisitos fundamentais que garantam a sustentabilidade e a gente possa avançar nesses pontos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Contemplado, nobre Vereador Young?

O SR. RICARDO YOUNG - Contemplado. Eu só gostaria de perguntar ao Sr. Presidente e aos demais membros se estão confortáveis em fazermos um projeto em coautoria como uma contribuição da Comissão de Transporte e pediria ao Denilson que analisasse o substitutivo para eventuais contribuições que possam melhorar a proposta. Assim, teríamos o acordo na Casa, na Comissão de Transporte, com o Secretário da SPTrans e dentro dos princípios do Green Building. Assim todas as partes estariam contribuindo para que o projeto fosse aprovado.

O SR. DENILSON – Essa análise que eu proponho é do pessoal da área de projetos e também discutir com o secretário. Nós estamos tomando conhecimento agora, neste momento. Não vejo objeção, mas tem um ritual necessário.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Foi registrado aqui quando nós tivemos com o Secretário. Foi conversado sobre isso. Ele não colocou nenhum óbice e sem problemas. Acho que dá para a gente fazer.

Denilson, você falou que a etapa dois está em processo de licitação e etc. A licitação está concluída, está em curso? E estando tudo ok, superada a licitação, qual a data prevista para início das obras?

O SR. DENILSON – O nosso cronograma é encerrarmos todo o processo de licitação no final do ano ou início de janeiro para termos contratação ainda no primeiro trimestre de 2014. Esse licenciamento, que é um processo que corre paralelo à licitação, é parte importante dentro desse processo. A licitação neste instante está em fase final de pré-qualificação das empresas. Imagina-se que em meados da semana que vem haja publicação com o resultado final da pré-qualificação, já homologado para que possamos abrir a fase comercial.

O SR. RICARDO YOUNG – Mas este PL não seria fundamental para que se faça essa segunda fase?

O SR. DENILSON – Ele não é impeditivo, mas é fundamental para 2014. Os corredores têm prazo maior de implantação. Estamos prevendo 36 meses, 40 meses, em alguns casos. Há terminais que em 18 meses você implanta. Os projetos que temos são de solução de transporte. Então, na medida em que a gente consiga, paralelamente, tocar as concessões, você altera essa lógica, porque se o concessionário resolver fazer um shopping center, é outra solução. Então, é um processo paralelo, mas isso não impede o processo licitatório que está andando.

É fundamental que tenhamos o processo licitatório e a concessão é outro processo, outra concorrência pública.

P – Vamos dizer que este PL seja aprovado com todas as contribuições das partes. Influencia o processo que já está instalado ou não? Ou só vai atingir a fase das concessões e essas que já estão licitadas seriam alteradas ou não?

R – Não, sofreriam no resultado, no produto, ou seja, aquele terminal do Jardim Ângela com área X de construção, aquilo terá para atender o transporte público. O que vai ter para cima, então é o concessionário. Então, na medida em que temos essa conclusão, alguns ajustes nessa proposta do terminal que nós teremos deverão ocorrer, mas ajustes estruturais. Então, você está prevendo três pisos e o concessionário quer fazer um shopping. Então tem de mexer na estrutura para prever cinco ou seis pisos, mas no processo licitatório em si são pequenos ajustes e não teria uma situação de impedimento neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – Obrigado, Sr. Presidente. Quero parabenizar o Felipe e o Denilson. Obrigado pelo esclarecimento.

Denilson, você falou em ajustes. Temos um problema que toda a vez que vai fazer uma obra chega o técnico que analisa, pensa e dá o melhor de si para executar aquela obra. Sabemos que isso aqui é de suma importância não só para o transporte, mas para a cidade de São Paulo.

O Sr. Secretário Jilmar Tatto expôs isso para nós e foi muito boa ideia, mas toda a vez que você vai fazer uma desapropriação, cria-se um mal estar, ninguém quer ser prejudicado mesmo que se fala

ser para o bom da Cidade. É normal a pessoa brigar pelo que é seu.

Estava até vendo melhor o que o Jilmar falou sobre o Jardim Britânia, onde foi arrumado um terreno que tem uma torre e poucas pessoas serão prejudicadas.

Mas existem outros exemplos, como em São Miguel, sabemos que a população está revoltada. Itaim Paulista também.

O que acontece é que até pela posição do local, fica difícil achar outra área, pois precisa-se daquela transição intermodal entre trem, ônibus e metrô, enfim, agregar tudo que estiver próximo.

No caso de Santana – e até moramos na zona Norte – temos sido procurados por vários moradores nesse aspecto, pois, pela exposição que ele nos mostrou fica na Cruzeiro do Sul com Braz Leme, e, ali próximo, temos uma grande praça. É, inclusive, ali no Carandiru, onde era a Casa de Detenção e hoje é uma praça pública.

Não haveria condições de se estudar justamente para utilizar ali, pois daria uns 200 metros de um ponto para o outro? Não teria como tentar levar essa obra para essa praça? Afinal, não estaríamos destruindo uma praça pública, mas, sim, trazendo um grande desenvolvimento para a região e também poupando o máximo de moradores da região.

Haveria condições de se pensar nesse aspecto? Ou é totalmente impensável? Já estaria fechado? O senhor poderia dar um posicionamento para nós sobre isso, por gentileza?

O SR. DENILSON FERREIRA - Claro, Vereador. Aliás, sobre isso, não só Santana, mas Itaim Paulista e em vários dos terminais estamos tendo esse tipo de reação, mas também é natural, pois quem será desapropriado acaba com um desconforto muito grande.

E, sob esse aspecto, estamos tendo a maior responsabilidade possível e também a maior transparência possível no sentido de discutir com as pessoas.

Em relação ao Itaim Paulista, Santana, enfim, outros locais também, analisamos, pelo menos, uma dúzia de alternativas.

E, além das análises prévias, de tentar encontrar a melhor localização e que incomodasse menos as pessoas, ao longo das audiências públicas e das reuniões que nos solicitaram houve várias sugestões locais. Vale lembrar que fizemos centenas de reuniões com moradores e associações, atendemos a todos que nos requisitaram, só em Santana foram, pelo menos meia dúzia de reuniões, além da audiência pública, estivemos com a Associação Comercial, fizemos visitas aos comerciantes por solicitação de vários Vereadores, inclusive com a participação de vários Deputados Estaduais.

Bem, todas as sugestões foram inseridas no nosso sistema de simulação e otimização para ver o que acontece com o transporte.

Muitas vezes, as pessoas nos procuram e dizem assim: "Se você desapropriar em tal local, custa menos, tem menos pessoas, menos imóveis". Mas, vejam, esse custo não é só o da desapropriação. Tem um custo do sistema que é muito grande. Em alguns aspectos é até difícil de calcular. Por exemplo, para atravessar a Cruzeiro do Sul – a última proposta que estamos analisando – é o local onde é o Torra Torra, do lado de lá.

Para você cruzar, transpor a Cruzeiro do Sul, você tem de, ou construir um túnel – que custaria, aproximadamente, 30 milhões de reais – ou fazer via semáforos. Mas aí tem dois aspectos: ou você trava os ônibus e aí perde todo o ganho de velocidade que o sistema está propondo – tanto na ida quanto na vinda – ou você trava a Cruzeiro do Sul.

Então esses custos se ampliam. Por exemplo: quanto custa um ônibus, parado, com o motor ligado, cinco minutos a mais – que é o cálculo que fazemos durante o entrar e sair – ao longo de 30 anos, multiplicado pela quantidade de ônibus? Isso se analisarmos um ciclo de vida de 30 anos do sistema. E para o usuário, que fica ali mais cinco minutos?

Portanto, há uma série de situações que precisam ser analisadas.

Mas, pegando os critérios objetivos, e há uma série deles, como a questão ambiental, o custo das desapropriações, enfim, não lembro de todos, mas há um conjunto de critérios e nenhuma das soluções que foram colocadas – todas discutidas com as pessoas que estão sugerindo – se demonstrou melhor do que aquele ponto colocado ali.

A melhor solução encontrada até agora é diminuir pela metade a intervenção.

A ideia era pegar a quadra toda, a Darzan – continuidade da Braz Leme –, a Voluntários e a Leite de

Moraes com a Cruzeiro do Sul. Então, ao invés de pegar a quadra toda, pegar só a metade. Assim, diminuimos o terminal pela metade.

De qualquer maneira, independente do terminal, existe um projeto antigo de se chegar à Braz Leme, ir até a Cruzeiro do Sul e continuar. E, ali, teria de ser desapropriado, mas já está contido nesse projeto.

Portanto, diminuir pela metade reduzir-se-ia drasticamente a intervenção por ali. Isso está sendo visto para o Itaim, como para vários outros.

Estamos analisando todas as possibilidades, com responsabilidade, e com olhar técnico, para poder levar tanto para o Secretário quanto para o Prefeito. Afinal, essa discussão já chegou ao Prefeito. É um conjunto muito grande a ser desapropriado.

Vejam, ao longo dos corredores, temos, aproximadamente, dez mil imóveis. Não é isso Roberto Moura? (Pausa) É um conjunto muito grande.

Mas é o velho problema: a Cidade cresceu desordenada e, à medida que vamos tentando organizar, não tem jeito, há um incômodo.

Uma das soluções que temos discutido, e em Santana especificamente a maior dificuldade é com os comerciantes, é essa ideia da concessão, pois se mantém o comércio, e, ao mesmo tempo, requalifica o comércio através do concessionário. Além da lenda que existe em relação à desapropriação.

Sabemos, hoje, que desapropriação leva em consideração não o valor venal, mas o valor de mercado. Mudou essa lógica. Não é mais pago com precatório. Tudo isso foi alterado. Houve uma evolução nesse processo.

As pessoas ficam incomodadas, acham que vão pagar menos, vão dar um precatório. Não é mais assim.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, Denilson. Pelo adiantar da hora, quero agradecer ao Denilson e a toda equipe, ao Felipe, mas peço que permaneçam por mais alguns instantes, pois vamos, a partir de agora, realizar audiência pública do item 2º da pauta, o PL 221/13 do nobre Vereador Orlando Silva, que altera a Lei 12.490 de 3 de outubro de 1997 para isentar do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores do Município de São Paulo os veículos destinados ao serviço de escolta e dá outras providências.

Temos um convidado que falará sobre o referido projeto: o Sr. Paulo Rogério Rizzo, Vice-Presidente do Semeesp.

Tem alguém da assessoria do nobre Vereador Orlando Silva que gostaria de fazer uso do palavra? (Pausa)

Havia alguns inscritos que desejavam falar sobre o PL 481/13, mas isso não será possível por conta do adiantar da hora, e temos de cumprir o tempo regimental, pois, precisamos encerrar a audiência pública e, em seguida, ingressar na reunião ordinária. Por isso, não posso fazer a cessão do tempo. Mas, se quiserem fazer algum comentário durante a reunião ordinária, daí sim, os inscritos podem receber a cessão do tempo. Como já disse, deve ser feito na reunião ordinária, não na audiência pública, pois não conseguiremos atender as exigências do Regimento.

Peço, então, ao Sr. Paulo Rogério Rizzo que, rapidamente, faça seu pronunciamento.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Bom dia a todos. Agradeço o convite feito pelo nobre Vereador Senival Moura. Cumprimento a todos os presentes e também aos membros da Mesa. Sou representante da classe patronal das empresas de segurança privada do Estado de São Paulo, o Semeesp, o Sindicato das empresas responsáveis pela escolta armada de toda a carga transportada no Estado de São Paulo.

A nossa briga completará quase 15 anos. Desde quando a Lei 12.490 foi instaurada, em 1997, esqueceram que a segurança privada é regida por uma lei federal no País: a Lei 7.102/83, que regularizou a segurança privada em todo o Brasil.

Essa lei prevê que a escolta armada, para efeito da Portaria 995/02, o serviço executado por empresas especializadas em vigilância e transporte de valores, o auxílio operacional no transporte de valores ou de cargas valiosas.

Então, quando se decretou a lei, em 1997, isentaram-se todos os carros blindados das empresas de

multas quanto ao rodízio municipal. Mantivemos o serviço da escolta aos carros fortes, mas, hoje, somos multados no horário do rodízio. Consequentemente, as empresas de segurança privada tiveram que aumentar a sua frota em 30% a mais, e isso veio a onerar esse serviço.

Por isso, quero ressaltar o seguinte: os carros fortes têm isenção e, portanto, são escoltados. Então, como ficaria uma escolta quando se trabalha em horário de rodízio? Simplesmente, ela abandonaria? Claro que não. Dessa forma, ele é praticamente forçado a aumentar a sua frota.

Um dos problemas principais também é o social, ou seja, os vigilantes de escolta armada são multados e, com o acúmulo de pontos na carteira, eles não podem mais exercer função de vigilantes de escolta. Aí dizem: a responsabilidade é das empresas de escolta. Sim, das empresas sérias que fazem o correto, porém, muitas empresas passam essa responsabilidade ao vigilante de escolta; ela assume a parte financeira da multa, mas os pontos vão para a carteira do condutor do veículo.

E a condição para ser vigilante de escolta é ser habilitado para dirigir a viatura, diferentemente do carro forte, que somente um dos funcionários deve ser habilitado: o motorista.

Sou ex-vigilante de escolta, também ex-policia militar, então tenho muita experiência em escolta. Infelizmente, a escolta armada vem sendo substituída em 30% por produtos eletrônicos para a segurança da carga transportada, porém, a criminalidade aumentou muito, principalmente na região de Campinas, as cargas oriundas do Aeroporto de Viracopos com destino ao Aeroporto de Cumbica e de Congonhas.

Então, estou falando não só pelas empresas do Estado de São Paulo, mas pelo Brasil todo, porque elas vêm de lá para cá e também são punidas com rodízio de outros Estados.

Diante da frota atual de 7 milhões de veículos em São Paulo, entre caminhões e veículos particulares, o CET rebate essa informação dizendo que são 3,8 milhões de veículos, porque uma parte está guardada em casa, ou seja, o cidadão que comprou um segundo veículo por causa do rodízio de veículos.

A quantidade de veículos em escolta rodando por dia em São Paulo chega a, no máximo, 180 veículos, de todas as empresas de segurança. Isso significa 0,072%. O que estamos pedindo não é isenção, não somos melhores do que todas as outras modalidades, mas alguns outros aspectos do mercado são liberados do rodízio. E só aqui no Brasil a escolta armada é utilizada dessa maneira. No exterior, eles não sabem o que é escolta de cargas, eles tratam de outra maneira.

No Brasil, os equipamentos de logística passaram a se tornar produtos de segurança, com o surgimento do GSM, do GPRS, isso se tornou muito viável. E sabemos que a escolta armada é uma solicitação de causa securitária, então, o nosso pedido é que apenas os veículos de escolta armada sejam suspensos do rodízio, e não a todos os veículos de empresas de segurança privada.

O SR. CORONEL TELHADA – Essa Lei 7.102 que o senhor citou, qual é o artigo especificamente?

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Eu peguei a base da Lei, no Título IV da Escolta Armada, Capítulo I, que fala sobre o conceito, nos artigos 41: “Escolta armada, para efeito desta portaria, é o serviço executado por empresa especializada em vigilância e transporte de valores, no auxílio operacional ao transporte de valores ou cargas valiosas”; e 42: “A escolta armada será executada com veículos comuns, guarnição formada por pessoal adequadamente preparado para esse fim, uniformizado e armado”.

Inclusive com o novo Estatuto da Segurança, que está, há quatro anos, aguardando para ser aprovado em Brasília, não mudou esse conceito. O que mudou foi alguma extensão do que seria escoltado no País.

O SR. CORONEL TELHADA – A proposta do nobre Vereador Orlando Silva é sobre veículos destinados a serviços de escolta. O senhor falou dos carros blindados, dos carros fortes.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Eu quis dizer o seguinte: os veículos blindados, carros fortes, já são isentos do rodízio.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Estão isentos do rodízio municipal. O problema é a escolta de carga?

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – É a escolta de carga e escolta de carro forte.

O SR. CORONEL TELHADA - E esses carros são identificados, os vigilantes são uniformizados?

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO - A escolta armada só pode ser realizada por empresa

devidamente autorizada pela Polícia Federal, veículo logotipado, vigilante armado, com uniforme, crachá da empresa e coletes balísticos. Toda escolta realizada fora desse parâmetro é considerada ilegal.

O SR. CORONEL TELHADA – Ai que eu acho que há um sério problema nessa proposta, porque escolta é muito mais abrangente do que estamos falando aqui. Quando se fala em escolta, pode ser escolta vip também. Então acho que teria que mudar a propositura do PL.

O SR. RICARDO YOUNG – Outra condição que estou vendo, dr. Rizzo, é que a liberação da escolta armada não implica na liberação do veículo que está fazendo o transporte de carga. Como é que a escolta armada acompanhará o veículo se ele está preso no trânsito e a escolta liberada do rodízio? É uma contradição.

Com exceção de transporte de valores, os veículos que transportam cargas não são liberados do rodízio. Então, mesmo se a escolta armada seja liberada do rodízio, como ela acompanhará esse veículo?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Teria que especificar escolta armada para veículos blindados, exclusivamente.

O SR. PAULO ROGÉRIO RIZZO – Vou dar um exemplo, nobre Vereador. Não é o fato só de estar escoltando. Por exemplo, uma operação que vai se iniciar às 10h em Barueri, então temos que estar no cliente nesse horário, sendo que o cliente vai trabalhar fora do rodízio. Como fazer para se deslocar até o local, atender o cliente sem que o meu veículo seja multado?

Os carros da divisão de escolta armada, por lei, são identificados como segurança privada e escolta armada. Já os veículos de supervisão, de apoio técnico, não são liberados. A própria Polícia Federal tem o registro de todos os carros ligados à escolta armada. Então, tenho 330 carros para escolta, 20 carros são operacionais, mas esses não estariam liberados, somente os de escolta.

Não existe escolta velada, chama-se Vigilante de Segurança Pessoal Privada; ele é vigilante patrimonial, de pessoas, então não estaria enquadrado na liberação do rodízio; somente os veículos logotipados.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O Relator desse projeto tem de apresentar um substitutivo. Essa é a nossa sugestão para poder superar isso.

Agradeço a presença de todos.

Nada mais havendo a ser tratado, estão encerrados os trabalhos.

Declaro abertos os trabalhos da 26ª reunião ordinária da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Economia; na presença dos Srs. Vereadores Claudinho de Souza, Coronel Telhada, Ricardo Young, Vavá e Souza Santos.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara - www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

Passemos ao primeiro item da pauta. PL 224/12, do Vereador Adilson Amadeu.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, solicito o adiamento desse item para o último item da pauta, uma vez que as lideranças dos movimentos dos ciclistas estão presentes.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É regimental o pedido de V.Exa. A votos o adiamento. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.

Passemos ao item seguinte.

O SR. VAVÁ – Sr. Presidente, requeiro o adiamento do PL 256/12 por três sessões ordinárias.

O SR. RICARDO YOUNG – Em função de já termos encaminhado essa discussão do rodízio, pergunto se não podemos já votar esse item, seguindo a orientação da Comissão a esses assuntos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em votação o pedido de V.Exa. Em seguida, passo ao pela ordem. Em votação. Como vota o Vereador Coronel Telhada?

O SR. CORONEL TELHADA (Fora do microfone) – Suspensão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pela suspensão por três sessões.

O SR. – Respeitando a postura do meu amigo, nobre Vereador Vavá, prefiro ir para a votação hoje. Sou contra a suspensão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Então, mantém. O pedido de V.Exa. é contra a suspensão.

- Comentário fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Como vota o Vereador Ricardo Young?

O SR. RICARDO YOUNG – Com a suspensão.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Como vota o nobre Vereador Claudinho de Souza?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Acho que o Vavá tem motivo para pedir a suspensão, e é um tema... Então, eu...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, vota favorável. Como vota o nobre Vereador...

O SR.(NÃO IDENTIFICADO) – Favorável, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vota favorável. Este Vereador também vota favorável. Então, está mantida a suspensão por três sessões.

Passemos ao item 3 da pauta. PL 324/12, do nobre Vereador Arselino Tatto, do PT. Peço à assessoria que faça a leitura do referido item.

PL 324/12. Isenta os portadores de necessidades especiais, física ou mental, do pagamento de zona azul do município de São Paulo. O relator é o Vereador Claudinho de Souza. Parecer favorável. Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. Aprovado o item 3. Passemos ao item 4, PL 446/13, do Vereador Gilberto Natalini, do PV.

- Dispõe sobre atualização de atividades de microempreendedores que especifica e dá outras providências. O relator é o Coronel Telhada. Parecer favorável. Substitutivo da Comissão de Justiça.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, peço a leitura da justificativa.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Peço à assessoria que faça a leitura da justificativa do PL 446/2013, do Vereador Gilberto Natalini.

O SR. – Os microempreendedores especificados nesse projeto são pipoqueiros, sorveteiros, vendedores de algodão doce e outros profissionais que fazem parte do patrimônio cultural da Cidade. São em torno de 4 mil trabalhadores, que terão sua atividade permitida com regras claras, como manuseio correto de alimentos, e com equipamentos seguros homologados pelo Corpo de Bombeiros. Essas pessoas, pelo fato de estarem quase sempre no mesmo lugar e na mesma hora, são conhecidas pela comunidade e acabam se tornando referência para outras pessoas e ajudam muito, principalmente com informações para quem não conhece o local. Além de justa medida de caráter social, pois cria um mercado formal de trabalho, esse projeto ajuda a estreitar relações pessoais entre a comunidade e esse grupo de trabalhadores. Pelo exposto, peço aos nobres Pares a aprovação dessa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. Aprovado.

Passemos ao item 5, que é um requerimento, 71/13, do nobre Vereador Claudio de Souza, PSDB.

- É lido o seguinte: (convocação de audiência pública para tratar do decreto 54.157)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Hoje já tratamos um pouco sobre isso. Em discussão. Não há oradores inscritos. Encerrada a discussão. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão. Aprovado o requerimento de audiência pública do nobre Vereador Claudinho de Souza, PSDB.

Pergunto aos nobres Vereadores se querem fazer uso da palavra?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA– Sr. Presidente, por conta da aprovação do meu requerimento, gostaria de tentar fixar uma data.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Suspendemos os trabalhos por alguns minutos para ver se conseguimos encontrar no calendário uma data.

Passarei, primeiro, a palavra pela ordem ao nobre Vereador Ricardo Young. Depois suspendemos os trabalhos.

O SR. RICARDO YOUNG – Quero lembrar que estamos com o PL ...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O último item. O primeiro, que passou a ser o último. Mas o pessoal ainda não chegou.

O SR. RICARDO YOUNG – Ainda não. Então vamos suspender alguns minutos para aguardar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Era essa a questão de ordem de V.Exa.?

- Comentário fora do microfone.

O SR. RICARDO YOUNG – Vieram, Vereador.

O SR. VAVÁ – Sr. Presidente, pela ordem. Queria reiterar o pedido do nobre Vereador Claudinho, até porque em várias regiões da Cidade que serão alteradas com a criação desses terminais muitos dos comerciantes e a própria população está desinformada. Então, que venha a se esclarecer diante deles se haverá mudança, desapropriação. E esse requerimento de audiência serve para que todos os Vereadores que atuam próximos a regiões que serão alteradas participem, até para situar a população.

Quero parabenizar o Vereador Claudinho de Souza por esse requerimento. Vamos fazer parte de outros requerimentos para outras regiões.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Por conta da fala do Vereador Vavá, até por conta da falta de agenda e proximidade do resto do ano, sugiro aproveitarmos minha solução e deixá-la um pouco mais abrangente. Quantos terminais a serem implantados?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – São vinte terminais.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Se o Secretário nos desse o prazer da presença, tudo bem. Se não, técnicos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Vereador Claudinho de Souza, está havendo audiências públicas em locais pontuais, onde está havendo problema. Eu, por exemplo, já participei de três ou quatro. A audiência sugerida por V.Exa. foi sobre Santana. Se aumentarmos, vai misturar tudo, vai virar uma bagunça. Não daremos conta.

Minha sugestão é manter seu requerimento, que já foi aprovado. Se for o caso, fazemos de outra região. Se formos reunir todo o pessoal de Itaim, São Mateus, vai dar uma confusão generalizada.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Tudo bem, Sr. Presidente.

O SR. RICARDO YOUNG – Pela ordem, Sr. Presidente. Em que pese a sensatez da sua proposta de manter o requerimento restrito a Santana, não me parece que temos tido publicidade suficiente sobre as audiências públicas dos outros terminais que estariam ocorrendo nas regiões. Então, talvez devêssemos ter um mecanismo de maior divulgação disso na Casa, para que a população pudesse se manifestar e as justificativas da SPTrans, o detalhamento dos estudos pudesse ser compartilhado com a população.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É regimental a sugestão de V.Exa. de dar maior publicidade às audiências públicas. A sugestão de V.Exa. é muito bem-vinda. Aí temos de cobrar da SPTrans, como também da Câmara Municipal, quanto a isso.

Tem a palavra o Sr. Denilson.

O SR. DENILSON – As audiências públicas a que os Vereadores se referiram foram as audiências de licenciamento ambiental, de responsabilidade da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. A

condução é deles. Houve 11 audiências públicas na Cidade por consequência desses corredores e terminais da etapa 2, fora as audiências da etapa 1.

Fora isso, a SPTrans fez reunião com todos os proprietários de imóveis (Segue) reunião com todos aqueles que são proprietários de imóveis desses terminais. Na região onde há DUP, a SPTrans fez reunião com todos. Então não há desinformação. Fora as reuniões que nos foram solicitadas: fizemos várias reuniões em Santana, por exemplo, com comerciantes, moradores. Lembro, por exemplo, uma no Colégio Maricallac; reunião na Associação Comercial. Houve várias reuniões.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu já participei de algumas delas. Ok. Então atende assim, nobre Vereador Ricardo Young?

Vamos suspender os trabalhos. Em seguida, votaremos o primeiro item da pauta, o PL 224/2012, do nobre Vereador Adilson Amadeu.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Gostaria apenas que o senhor convidasse os representantes do cicloativismo a se identificar, porque eles já chegaram, e o Vereador Souza Santos poderá ver que eles não são somente dois.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Enquanto suspendemos os trabalhos, peço as pessoas que queiram fazer uso da palavra que se inscrevam aqui na Assessoria.

Tem a palavra o Vereador Souza Santos.

O SR. SOUZA SANTOS – Vereador Young, minhas escusas. Eu estava brincando. Você leva muito a sério. Calma aí.

O SR. RICARDO YOUNG – Totalmente a sério.

- Suspensos, os trabalhos são retomados sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Nobre Vereador Claudinho de Souza, conforme sua sugestão, a audiência pública será realizada no próximo dia 4 de dezembro, às 10h, no plenário da Câmara, e tratará sobre a instalação do futuro terminal da região de Santana.

Tem a palavra o Vereador Claudinho de Souza.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Deve ser normal esse procedimento, mas gostaria de insistir para que a Assessoria envie comunicado para à associação comercial local, ao clube de lojistas, as pessoas mais interessadas. E nós, obviamente, também iremos fazer contato com eles. Mas peço que a Assessoria da nossa comissão informe oficialmente sobre essa audiência.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Todos os procedimentos legais serão tomados de modo que seja dada publicidade à audiência pública.

Quero informar rapidamente que temos que indicar, na região de hoje, um membro para presidir o encontro da premiação Troféu de Gastronomia, que se realizará na próxima sexta-feira, dia 29 de novembro, às 19h. A Comissão tem que indicar um membro para presidir os trabalhos.

O SR. RICARDO YOUNG – Se o Vereador Souza Santos não fizer questão, eu posso aceitar o convite, só que eu tenho limitação de horário até 21 horas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Dá tempo. Tranquilo. Sem problema.

O SR. SOUZA SANTOS – Vai nos representar bem o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – O Vereador Ricardo Young, do PPS, presidirá os trabalhos do dia 29 de novembro, às 19h, quando será ofertado o Troféu da Gastronomia.

Há alguns recados, que darei ao término da reunião.

Há alguns inscritos, aos quais darei a palavra.

Tem a palavra o Sr. Robson Miguel, da Ciclo Zona Norte.

O SR. ROBSON MIGUEL – O nosso pedido como Ciclo ZN é que a votação do PL do Adilson Amadeu se dê de forma imediata, que não se adie mais, mesmo porque ele não retirou, e precisamos de uma definição quanto a isso, se vai votar ou não.

Em relação ao PL dele, tenho a dizer que a cidade ainda tem muito a visão da bicicleta como esporte. Então fica pensando coisas como fuga pela contramão, uma série coisas que é pensada

para quem usa como esporte. Na periferia, o pessoal necessita desse meio de transporte, e tem aumentado bastante. Tanto que vamos fazer um (Ininteligível) no final de semana, agora, no dia 30, que até entregamos o convite para vocês, sobre a necessidade de fomentar o comércio de rua. E já que tem dificuldade de estacionar, uma série de coisas, a bicicleta ajuda no comércio de rua também.

Outra coisa: o único emplacamento que queremos na cidade de São Paulo seria esse emplacamento que nós distribuimos para o pessoal. É um emplacamento que compartilha as vias em São Paulo, para que sejam transformadas em mão (?).

Era o que eu gostaria de falar. (Palmas)

O SR. CARLOS CROU (?) – Carlos Crou, da Ciclocidade. Boa tarde, Srs. Vereadores, Coronel Telhada.

Gostaríamos, em nome da Ciclocidade, que o projeto seja votado imediatamente, que ele não seja mais empurrado para frente.

Entendemos que a cidade necessita de mais vias compartilhadas, de mais ciclovias, para que as pessoas possam utilizar a bicicleta como meio de transporte e como meio de negócios. Entendemos que não é momento para que se emplaque uma bicicleta, sendo que não existem as vias adequadas para que as bicicletas possam ser utilizadas.

Há uma coisa que questionamos, e que já foi questionada da outra vez. Já cansamos de ser bonzinhos. Já voltamos aqui pela quarta, quinta vez; já encaminhamos diversos pedidos e questionamento que não foram respondidos até o momento. Então questionamos justamente a lisura desse processo, do emplacamento de bicicleta, quando o próprio Sr. Adilson Amadeu, o proponente da lei, no passeio ciclístico, não usa os artefatos que ele cita na lei como sendo obrigatórios e adequados para o ciclista utilizar – capacete, que ele não está usando aqui, na foto onde todo mundo está de capacete; o tênis antiderrapante. Então questionamos a lisura desse processo que vem sendo encaminhado pelo proponente da lei. Queremos que o processo seja votado de imediato, e que seja arquivado, porque não existe momento na cidade para emplacar uma bicicleta e colocar mais uma taxa para o cidadão.

O VANDERLEI GONZALES – Vanderlei Gonzales, da Associação dos Ciclistas Profissionais.

Bom dia, a gente queria propor a educação antes: a inclusão do ciclismo nos clubes-escolas; a reinclusão do ciclismo nos jogos universitários brasileiros; a reabertura do velódromo da USP. Faz 17 anos que eu sou ciclista, e há 17 anos está fechado. Tudo se pode lá, menos praticar ciclismo.

A Lei 14.072/2005 autoriza a CET a cobrar uma taxa para realizar competição de ciclismo em São Paulo, no nosso município. Desde 2005, não existe mais competição de ciclismo em São Paulo. Proponho uma emenda nesta lei, para que consigamos reverter alguma situação nisso.

O ciclismo tem 54 medalhas olímpicas. Seremos o país olímpico, e o nosso município faz esse desserviço ao ciclismo. Daqui a 20 anos, com os nossos ciclistas que terão participado do clube-escola, com os ciclistas que tiverem a oportunidade de se formar em alguma faculdade, teremos melhores cidadãos, melhores ciclistas, melhores motoristas. E nesse momento eu vou apoiar o emplacamento; por enquanto, não.

A SRA. SABRINA DURAN – Boa tarde. Tenho cinco itens para falar.

Primeiro: esse projeto de emplacamento do Vereador Adilson Amadeu não é demanda de nenhum ciclista, nem de quem usa bicicleta como meio de transporte, lazer ou de esporte, é uma demanda dele, exclusivamente, e que a gente até agora não entendeu.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas ele não é ciclista?

A SRA. SABRINA DURAN – Olha, se ele é, só ele quer o emplacamento.

E outra coisa: ele é ciclista e despachante. Como já foi colocado numa outra autorização, ele é despachante também. Então ele não tem lisura para propor esse projeto.

Segundo: a relação de causa e consequência que ele coloca não tem absolutamente nenhuma prova factual e nem de número de que o emplacamento reduz acidentes. Se tivesse essa causa, estaríamos a salvo da barbárie que acontece todos os dias nas ruas, as mortes no trânsito.

Terceiro: o Vereador não quer ouvir os ciclistas. Se ele quisesse, ele estaria aqui, na outra audiência, em todas as outras, das quais ele não participou. E na audiência passada, inclusive, ciclistas

tentaram falar com ele no gabinete e foram absolutamente mal tratados pela secretária dele. Ele se recusou ao debate.

Quarto: a cidade está um caos, em termos de trânsito, poluição, stress. As pessoas estão morrendo por causa da poluição; as pessoas estão estressadas, com problemas psicológicos e físicos por causa dessa cultura carrocrata que vivemos há décadas. E estamos aqui, a essa hora do dia, em horário comercial, debatendo emplacamento de bicicleta. Ou seja, o Vereador ele está propondo um delírio para a cidade e um desperdício do dinheiro público.

Por fim, faço coro aos meus amigos, para que essa votação seja hoje, que não se adie mais.

O SR. VLAMIR GONÇALO DA SILVA – Queria saber a situação dos alvarás de táxi: qual o sindicato que nos representa? Eu sou co-proprietário, e não sei o que vai acontecer. Não estou sabendo. Agora, parece que em janeiro o promotor declarou 180 dias para fazer a licitação, mas, até agora, não tenho uma resposta. Queria saber o que está acontecendo.

A segunda coisa diz respeito à faixa de ônibus: por que nós não podemos andar na faixa de ônibus, se somos um meio de transporte público também?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Passaremos agora à votação do projeto, depois voltamos ao assunto do taxi.

Peço à Assessoria que proceda à leitura do PL 224/2012, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, do PTB.

- É lido o seguinte: (ementa do PL 224/2012)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. A votos. Os Vereadores que estiverem de acordo permaneçam como estão. (Pausa) Aprovado, de acordo com o Relator. Rejeitado o projeto.

- Aplausos.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Agradeço todos os representantes da cicloatividade em São Paulo. Sem a participação de vocês teriam sido impossível a rejeição desse projeto. Vocês foram fundamentais para ajudar a esclarecer à Casa e aos Vereadores da Comissão de que esse projeto não era oportuno, além de colocarem uma pauta de reivindicações, sobre educação, regulamentação, sinalização, e assim por diante, as quais devem ser contempladas pela Casa.

Espero que vocês continuem mobilizados pela bicicleta em São Paulo. Obrigado. (Palmas)

O SR. VAVÁ – Gostaria de parabenizar todo o pessoal envolvido nessa luta.

Comentava com a minha assessora sobre a penúltima novela que tivemos, que contou com a participação de um artista muito famoso, o Cauã Reymond, que incentiva a pista de ciclismo. E mesmo assim o nosso pessoal ainda não entendeu a mensagem. Acho que a bicicleta pode ser utilizada não só para praticar esportes como também para se locomover até o trabalho. Enfim, é uma atividade importante e que deve ser incentivadas.

Parabéns a todos. (Palmas)

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Sr. Presidente, esse tema está na Casa há muito tempo. E desde quando ele apareceu praticamente a Comissão já tinha um posicionamento muito claro contra o emplacamento. Na realidade, tentamos, até por uma questão de respeito ao Vereador Adilson Amadeu, criar uma situação conciliadora, de forma que ele retirasse o projeto, para que não tivesse um tema desaprovado por esta comissão. O Vereador Police Neto teve um posicionamento interessante, positivo, durante as conversas internas com relação ao tema, visto se tratar de um usuário de bicicleta.

Eu, como em outras audiências citei, ia trabalhar de bicicleta na minha juventude. Por isso, vejo a bicicleta não apenas como esporte, mas também como meio de transporte. Na região onde eu tenho minha atuação, inclusive, ela é muito usada. Agora, há vícios, há problemas, citados durante as nossas reuniões, de as “bicicletas” faltarem, em alguns momentos, em algumas situações, com o respeito ao pedestre.

Tenho uma cicatriz no rosto provocada por uma bicicleta que me atropelou por estar vindo na contramão. Outro caso ligado a uma pessoa próxima a mim, na Inajar de Souza, ela foi atravessar a rua olhando para um lado que era o normal no sentido do fluxo, quando foi adentrar a rua a bicicleta veio, machucou o pé do ciclista e poderiam ser atropelados durante aquele movimento na via pública.

Na esquina do meu escritório, na Av. Nossa Senhora do Ó com a Av. Santa Marina, é só ir para lá de tarde e observar, são centenas de bicicletas que vêm no sentido contrário, vêm na contramão na Av. Nossa Senhora do Ó, por cima das calçadas ou pela pista mesmo, procurando talvez um caminho mais curto, mais plano, com asfalto melhor e há vários problemas com relação a esse desrespeito por conta, de repente, de uma falta de movimentação das pessoas mais conscientes, mais organizadas, por não fazerem propaganda, um trabalho de conscientização para que haja da parte dos ciclistas um respeito às pessoas que estão a pé.

Normalmente uma proposta de lei começa dentro de casa. Eu que tenho bastantes filhos tenho muitos problemas para administrar, por exemplo, ficavam 20, 30 minutos no chuveiro. Aí a gente cria uma lei permitindo ficar só 10 minutos, porque estava havendo um exagero, um abuso do direito de tomar um banho saudável. Pode-se determinar o desligamento de televisão ou de computador por conta de abuso.

Então na maioria das vezes quando uma lei é apresentada em qualquer segmento da sociedade é por conta de uma agressão que a própria sociedade vem sentido e acaba motivando que alguém tenha a ideia de propor uma lei. Isso na maioria das vezes. Não estou falando exatamente sobre esse caso do ciclismo.

A fala do Gonzalez foi extremamente positiva. Há na lei da CET isenções e devemos buscá-las. Vou tentar fazer um trabalho nesse sentido, buscar em que condições há isenção da cobrança de taxas quando há necessidade da intervenção da CET.

No nosso bairro, por exemplo, temos festas que estão no calendário oficial da cidade de São Paulo e quando necessitamos da intervenção da CET para essas festas há isenção. Então verificar se a lei já não contempla essa necessidade, se não contemplar fica a sugestão para que a Comissão de Transportes faça uma oferta de proposta para que o ciclismo competitivo, através de federações ou de associações do terceiro setor organizado, tenha essa isenção. Acho que é um assunto extremamente interessante o que foi colocado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Vereador Claudinho de Souza, pelas contribuições. É regimental o pedido de V.Exa.

Quero parabenizar a participação de cada um de vocês desde a primeira audiência. Foram incisivos naquilo que continua sendo o grande objetivo de todos vocês. Alguns ficaram insatisfeitos com o comportamento dos Vereadores, mas foi justamente o que disse o Vereador Claudinho, para buscar um diálogo com o Vereador Adilson Amadeu. Tentamos de todas as formas. Na última audiência – essa prevista para hoje – ia ter a decisão e teve. Tenho certeza que foi da forma que vocês imaginavam. Parabenizo mais uma vez cada um de vocês.

Também quero registrar um informativo: “Caminhos da bicicleta da zona Norte. Mais dinheiro no comércio. Avenida Deputado Emílio Carlos, 3.641. Vila Cachoeirinha. Sábado, 30 de novembro de 2013, das 11 às 15h, no Espaço Sarau. Realização Ciclo Zona Norte”.

Está encerrada a questão dos ciclistas. Vamos retomar para finalizar a questão dos taxistas. Há mais dois inscritos. Tem a palavra o Sr. André Ricardo de Souza, da Cooper Unitaxista.

O SR. ANDRÉ RICARDO DE SOUZA – Boa tarde a todos, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, o nosso grande problema são as multas nos corredores de ônibus.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Peço silêncio, por gentileza, para ouvirmos o companheiro.

O SR. ANDRÉ RICARDO DE SOUZA – Obrigado. Quero representar a classe taxista e a mobilidade urbana para todos. Por exemplo, estamos brigando por uma causa certa: a mobilidade do táxi. Todo o passageiro que pega táxi quer andar rápido, tranquilo e chegar ao seu destino com qualidade. E representamos essa qualidade e tranquilidade para os passageiros.

Precisamos ser mais bem vistos até em questões referentes a pontuação, à mobilidade dos taxistas entre os corredores, a sustentabilidade do nosso trabalho com carga horária tranquila e que a gente não precise estar se matando, representando frotas de táxis. Sou frotista, tenho uma determinada condição de representação de valores, às vezes não atinjo por causa do trânsito que não permite agilidade na locomoção. Por exemplo, se um passageiro precisa ir para o Aeroporto de Congonhas só temos um caminho: 23 de Maio. E para chegar até lá não é fácil.

Então, precisamos usar os corredores de ônibus, sermos mais bem vistos com relação às multas. Tive uma multa, não se enxerga nem a placa, mas a multa chegou no meu nome e não consigo ver a placa do meu carro. Paguei a multa e não consegui recorrer.

Outra coisa, poderíamos também pensar um pouco nessas obras que estão sendo feitas na Cidade, se pudéssemos ter um pouquinho mais de consciência de representar o rodízio geral. Meu ponto de vista é o seguinte: das 6h às 9h poderíamos dar preferência ao transporte escolar, táxi, Metrô e ônibus. E assim conseguiríamos diminuir um pouco o número de carros nas ruas, porque todos que entram às 7h iam ter certeza que saindo de casa às 6h, iam pegar o ônibus, Metrô ou táxi e conseguiriam chegar ao seu trabalho. Também as pessoas iam deixar mais os seus carros em casa porque teriam certeza que o transporte público ia funcionar.

Então peço atenção à pontuação das multas, os corredores de ônibus e a mobilidade de todos nessa regra geral de rodízio. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Wanderlei Machado, da CooperUni.

O SR. WANDERLEI MACHADO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, presentes, sou taxista há 42 anos, sou ex-Diretor do Sindicato dos Taxistas por dois mandatos e Presidente de uma Cooperativa de Táxi, meu objetivo aqui é falar sobre alvará.

Hoje há 33 mil táxis na cidade de São Paulo. Esse número é insuficiente para atender a demanda do usuário e a demanda dos eventos. Proponho – passei esse pedido para a Mesa e deve estar protocolado – completar 40 mil alvarás. Estou solicitando seis mil alvarás para a cooperativa, empresa ou os taxistas.

Então estamos solicitando para 2014 três mil alvarás, em 2015 mais dois mil, e em 2016 mais mil, o que dá para atender um pouco melhor a demanda. Dados do Instituto IBGE dizem que 56% participam de eventos em São Paulo. E hoje faltam táxis na Cidade, no Aeroporto, nos eventos, são milhares de pessoas. Chegam a ir 300 táxis para atender um evento e as pessoas ficam duas horas, uma hora e meia esperando um táxi.

Então estou pedindo que seja colocado em pauta, para os Vereadores e todos os presentes ficarem cientes, seis mil alvarás para a Cooperativa. E que esses alvarás que forem contemplados pela Cooperativa sejam intransferíveis, porque senão fica aquele negócio de transferir, querer vender e pela Cooperativa fica tranquilo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Elvio Fernandes.

O SR. ELVIO FERNANDES – Boa tarde a todos. Não venho falar em nome de nenhuma cooperativa ou sindicato, também não tenho a procuração de nenhum taxista da cidade de São Paulo, mas como taxista gostaria de ter uma posição dos senhores com relação à licitação dos 33 mil alvarás que estão parados.

Todos os taxistas hoje trabalham de maneira irregular porque me parece que a Prefeitura entrou com embargo. Gostaria de uma posição desse embargo. Quero saber o que está sendo feito nesta Casa a respeito do edital, pois é interesse nosso de que todos os taxistas da cidade de São Paulo, que realmente trabalham como taxistas, participem dessa licitação. E não donos de alvará que não trabalham com táxi na cidade de São Paulo e que exploram o serviço de profissionais que muitas vezes saem antes do sol nascer e quando chegam em casa não podem dar um beijo de boa noite nos filhos porque já estão dormindo. São 14 ou 15 horas de trabalho num sistema escravocrata em que pagamos 150 ou 200 reais por dia para poder trabalhar. Isso pode até ser legal, porém não é legítimo.

O que queremos é uma licitação transparente. Queremos ter acesso a tudo que for colocado pela Secretaria Municipal de Transportes, pelo Departamento de Transportes Públicos e o cadastramento de quem realmente trabalha no sistema de táxi. Acho isso o mais importante de tudo, porque a partir do momento em que se tem mais de 60 mil condutores de táxi, aquela lei da oferta e procura começa a ser a compra e venda irregular de alvarás. E ninguém aqui pode dizer que esse comércio não existe. Existe sim. É claro e evidente, inclusive, nos jornais, noticiários televisivos e outras fontes da mídia. O Ministério Público tomou ciência e gostaria realmente de saber como anda isso nesta Casa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Elvio. Primeiro, nós já informamos a todos, por mais de uma vez, que vocês têm de apresentar sugestões, e vocês já o fizeram, salvo melhor juízo foi protocolado um documento de sugestões na Secretária. E isso será apresentado em audiência pública. Isso tem de ficar claro. Então as sugestões que vocês apresentaram serão lidas em audiência pública.

O SR. _____ - Quando vai ser essa audiência pública?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Isso vamos discutir ainda. É para o próximo ano.

Segundo, a representação está no Tribunal, e está suspensa temporariamente, ou seja, está sobrestado.

Então por enquanto os taxistas estão operando normalmente. Ainda não houve a decisão do Tribunal sobre o que vai acontecer. Se realmente é licitação, tudo indica que a decisão do Tribunal será de manter a licitação, mas isso até hoje não foi decidido, não foi sentenciado. Vocês têm de ter paciência e esperar.

Terceiro, quem cuida de edital não é a Câmara Municipal. Isso tem de ficar claro. Quem cuida do edital é quem vai fazer a licitação, ou seja, o Poder Executivo é quem vai cuidar do edital. Nós vamos

realizar audiência pública e sugerir que sejam incluídas, no edital, aquelas sugestões que vocês trouxeram, que são importantes. Vamos sugerir que sejam incorporadas no edital.

Se acontecer a licitação tenho a certeza de que será para o bem de todos os taxistas. Na licitação não há reserva de mercado, o que vai garantir, por exemplo, a experiência de vocês, a pontuação, quanto opera, porque é uma coisa legal e vamos defender. Isso, tenho certeza, haverá acordo entre os 55 Vereadores.

Agora, não podemos em momento algum dizer que tem de ser prioridade para fulano ou beltrano. Isso é reserva de mercado e não podemos fazer porque vamos incorrer em irregularidade. Tenho certeza que nenhum Vereador vai fazer esse tipo de movimento. Vamos pedir a garantia de algumas coisas que vocês conquistaram ao longo do tempo que operam, 30, 40, 50, 20, 10 e aí por diante.

Então sobre os taxistas acredito que respondemos tudo. Sobre a faixa exclusiva, é claro, ela é para o transporte público. Não é para os táxis. Isso já foi falado e discutido diversas vezes. Já houve o posicionamento de diversos Vereadores sobre a faixa exclusiva, ninguém está enganando vocês, porque a faixa exclusiva é para o transporte de massa. Ou seja, o transporte de massa não é para quatro, três ou duas pessoas dentro de um carro, mas é o ônibus que leva 30, 40, 50, 100 ou 200 pessoas.

Isso que vocês têm de entender. É o que defende a maioria dos Vereadores e todos os Vereadores que estão na Comissão de Trânsito e Transportes, acho que pensam da mesma forma, porque a faixa exclusiva é para poder...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – No corredor o táxi é liberado. É outra discussão, inclusive, todos os especialistas em sistema de transporte são contra isso, nos corredores o táxi é liberado.

Houve uma oportunidade, inclusive, com a presença de alguns membros dos taxistas participando em reunião da nossa Comissão – temos o hábito de abrir a palavra para todos – e o especialista foi claro em dizer que o corredor é de ônibus e não de táxi. Isso está errado.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – E está fazendo corredor e as faixas exclusivas também são compromisso de campanha.

Agora, não vamos abrir essa discussão, mesmo porque vocês já falaram. Nós estamos falando do nosso ponto de vista. Se algum Vereador quiser fazer uso da palavra, pelo visto os nobres Vereadores Ricardo Young e Vavá querem, pode. Mas já foi dito, por diversas vezes, o que pensa cada um sobre corredores de ônibus e faixas exclusivas. Ninguém está enganando ninguém.

Pela ordem o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Obrigado, Sr. Presidente. O que V.Exa. falou procede. Nós solicitamos aos senhores sugestões para que, quando fosse ser feita a licitação, pudéssemos intervir no sentido de incluir essas solicitações no edital.

Agora, creio que o representante do setor tem razão em relação ao fato de que temos o risco de entrar em recesso dia 23 e voltar às atividades somente em fevereiro e, nesse período, eventualmente termos o embargo da Prefeitura julgado e ser feita licitação. Se isso ocorrer, ficaremos impedidos de fazer a audiência pública e acho que o setor fica prejudicado. Teríamos de conseguir, por parte do Secretário, um compromisso de que S.Exa. não fará nenhum movimento no sentido da licitação durante o período de recesso. Isso me parece uma questão importante.

Só uma segunda coisa, rapidamente. Acho que não é consenso. Há bons argumentos dos dois lados em relação à questão do corredor e da faixa, mas não acho que é consenso. Eu tenho a posição de que, uma vez que os táxis são transportes públicos e a opção pelo táxi diminui o uso do automóvel particular, e os táxis precisam ter uma velocidade maior por questões econômicas, os táxis possam também trafegar nas faixas exclusivas.

Mas essa é uma questão na qual precisamos nos aprofundar, e precisamos discutir um pouquinho melhor. Está na casa uma lei, um PL para o qual já ofereci também para coautoria na Comissão, do táxi compartilhado, e certamente o táxi compartilhado, quando estiver trafegando em vias com corredores ou faixas, deverá poder compartilhar dessas faixas.

Mas essa é uma discussão que, concordo com V.Exa, precisamos aprofundar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Só quero dizer o seguinte, antes de passar a palavra, pela ordem, aos Vereadores Souza Santos e Vavá: o fato de estar em recesso não cria prejuízo quanto à realização de audiência pública, porque o Poder Executivo pode, a qualquer momento, chamar a audiência pública. Não há prejuízo.

- Comentário fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ele não tem como fazer uma licitação sem antes realizar a audiência pública. Ele tem de fazer a audiência pública pelo Poder Executivo, sem haver a necessidade de ser convocada pelo Comissão.

- Comentário fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim, quanto à audiência pública, todas as contribuições serão apresentadas.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Souza Santos.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, eu também não tenho procuração tampouco advogo em favor da causa dos taxistas, porém, estive outro dia com o Secretário Jilmar Tatto e falamos justamente dessa questão dos corredores de ônibus para os taxistas, inclusive em horário de pico. Por quê? Das 6 às 10h da manhã, tudo bem, temos os corredores com os ônibus trafegando normalmente. Só que daí para frente fica sem ninguém, vazio. Não tem ônibus, não tem nada.

- Comentário fora do microfone.

O SR. SOUZA SANTOS – Nem usuário dentro do ônibus. Os ônibus trafegam sem ninguém. Então, outro dia algum Vereador falou: "Isso é um absurdo". Respondi: "Absurdo nada". E vou continuar trabalhando com o Tatto. Se for preciso, falar com o Haddad.

Eu tenho a nítida ideia de que os táxis devem circular pelos corredores de ônibus. Isso é claro. Não conheço vocês, mas tem de circular sim. Você transporta pessoas, é um transporte público. Eu ia até brincar, você imagina na Copa.

(NÃO IDENTIFICADO) – 34 mil táxis, vezes 10, são 340 mil veículos que tiramos das ruas.

O SR. SOUZA SANTOS – Nós estamos falando da regra. A regra é corredor de ônibus para ônibus. Regra. Mas temos a exceção. Vamos falar da exceção. É a exceção é o que temos de falar. A regra é ônibus, mas e a exceção? E o táxi? Tem ambulância também que vai socorrer o doente, uma emergência, a polícia. Como é que faz? São essas questões que devemos ter como exceções.

Já falei com o Jilmar duas vezes sobre isso. Ele disse: "Se colocarmos médicos nos corredores, como ficarão os corredores?" Ele disse que teria um período muito bom para trabalhar das 10 às 17h e o táxi também transporta pessoas.

(NÃO IDENTIFICADO) – Tem de haver reciclagem dos motoristas de ônibus porque não estamos entendendo muito o que eles estão fazendo atrás daquele volante não.

O SR. SOUZA SANTOS – A seta chama "dane-se".

(NÃO IDENTIFICADO) – Precisa de uma mudança no comportamento educacional, que eles não têm.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Vavá.

O SR. VAVÁ – Eu sou motorista de ônibus. Tenho 36 anos de serviço prestado nessa categoria.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Você tem educação?

O SR. VAVÁ – Com certeza, Sr. Presidente.

Eu quero fazer a defesa em nome da categoria dos taxistas e também em nome dos motoristas de ônibus porque ambos são profissionais e fazem a mesma função. Evidentemente, as empresas ônibus não investem quase nada na pessoa porque a reciclagem do operador não é só do motorista de ônibus, mas também do motorista de táxi. Isso cabe para todos. Todas as empresas têm de investir na mão de obra.

Foram 230 km ou mais de faixas exclusivas de ônibus. Todas as mudanças têm exceções e percebemos que essa mudança causou impacto na Cidade e precisamos discutir. É oportuno discutirmos nesta audiência pública até porque a categoria está presente e tem muita contribuição a dar nesse quesito.

O táxi é um transporte público que também trabalha na cidade de São Paulo e fica difícil o táxi ficar parado no trânsito, pois ele depende da corrida para ter o seu sustento. Temos de fazer esse debate

para a categoria poder se pronunciar.

Com referência aos alvarás dos taxistas, que hoje são 34 mil e que no passado eram 40 mil. Podemos discutir isso também nesta audiência até por conta da Copa do Mundo e essa demanda é necessária. Temos de discutir uma forma junto ao Governo de adequar este número, abrir mais vagas e discutir com a categoria. Este é um momento oportuno.

Nós queremos construir uma forma que essa categoria também seja respeitada nesta Cidade.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – É importante dizer que neste ano fomos procurados várias vezes por vocês. Acho que vocês são os que mais participam dessa Comissão e está na hora de tomarmos uma atitude mais drástica não só com relação ao número de alvarás, que são insuficientes, como também quanto à venda de alvarás. Temos de pensar na Copa do Mundo do ano que vem também. Não sou taxista, mas tenho muitos taxistas na família e é público e notório o tráfico de alvarás. A pessoa chega a pagar 400 mil no ponto do aeroporto. É um absurdo. Existe um cartel há anos. Tenho certeza de que o Prefeito Fernando Haddad...isso é uma coisa que o Prefeito tinha de procurar resolver para se colocar um ponto final nisso, Isso é uma vergonha para o Município de São Paulo. Nós sabemos e não tomamos providência.

Sr. Presidente, temos de fazer um documento. Devemos falar sobre o aumento do número de alvarás, isso é urgente. Se pudermos fazer ainda este ano, seria interessante. Com isso acho que também cairia esse problema de venda irregular de alvarás. Se tivermos cinco mil alvarás já para o ano que vem, com prioridade para quem já trabalha na área, já melhoraria o problema.

Sabemos que tem o problema e temos de achar uma solução. Por que não colocamos isso no papel? Só palavras não vão resolver.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Nobre Vereador, já conclui? (Pausa) Era só um aparte, pois, na verdade, V.Exa. pediu para colocar no papel e é fato. Os senhores já colocaram, já protocolaram na Secretaria.

Só que os senhores têm de entender o seguinte, vou repetir: o edital vem de lá. Nós vamos sugerir que aquilo seja acolhido no edital.

Nós não podemos chegar lá e dizer: "Isso tem de estar no edital". Nós podemos até dizer, mas, isso não é legal.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CORONEL TELHADA – A audiência pública é para isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O que nós vamos fazer é isso. A audiência pública é para isso mesmo. Vamos sugerir, no ano que vem não sei quem estará na Comissão de Trânsito e Transportes, se eu estiver sugerirei. Se o Vavá estiver também, o próprio Ricardo Young e o Souza Santos.

O SR. VAVÁ – Eu quero estar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Enfim, vamos sugerir para fazer uma grande audiência pública. Daí chamar os técnicos, os especialistas no transporte para debater especialmente a questão do corredor e as ciclofaixas.

- Manifestações concomitantes dos Srs. Vereadores.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mas a audiência pública é justamente para ouvir e ponderar os problemas e acolher as sugestões.

Uma coisa é quando se faz uma audiência pública, uma categoria, obviamente, se formos realizar uma audiência pública para preparar um edital da licitação do sistema de transportes da Cidade. Da permissão do sistema que eu represento. É claro que colocarei, no edital, o quê? Então, não é assim que funciona.

E até para não enganar ninguém aqui, primeiro, temos de partir pelo princípio da lealdade, da isonomia. Não estamos aqui, eu não estou aqui para enganar ninguém. Quem quiser ser enganado, que seja. Mas ninguém está aqui para enganar ninguém.

O SR. _____ - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então o que temos de fazer? São as audiências públicas, convidando todos eles, os taxistas, os especialistas e, aí sim, a audiência terá sua objetividade.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Edson, por favor, vocês já falaram, pelo menos uns 15 minutos.

Então faremos a audiência pública baseados na legalidade, naquilo que é de direito de vocês, e que é bom para vocês, inclusive, certo?

É isso que vamos fazer. É isso que a Câmara Municipal tem de fazer.

Agora, não adianta imaginar que vai ser só da forma que vocês querem. Ledo engano pensar dessa forma.

É óbvio que vamos tentar fazer o melhor, para ficar o melhor para vocês que são os trabalhadores. Mas imaginar que será só do jeito que vocês querem, vejam, há oposições, há os que são contra e vocês têm de entender isso.

A democracia é isso.

O SR. _____ - Pela ordem, Sr. Presidente. Só para encerrar, até gostaria de dizer que tive acompanhando alguns sindicatos na São Paulo Transportes e podemos perceber o investimento que está sendo feito no setor dos taxistas, no sentido de taxis híbrido.

Vimos que os taxistas estão se organizando e até colocando *notebooks* nos veículos para facilitar a vinda de estrangeiros à Copa. Todos sabem que vão vir muitos estrangeiros nessa época festeja da Copa. Dá para perceber os investimentos.

Então se nós não avançarmos no sentido de melhorar tudo também, é algo inadmissível.

Acho que temos de seguir a melhoria para os dois lados e, claro, que a classe não se prejudique.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado. Nada mais havendo a ser tratado nessa reunião, essa presidência encerrará os trabalhos, não sem antes convocar todos para a próxima reunião ordinária, a ser realizada no dia 4 de dezembro, às 12h, no plenário da Câmara.

Estão encerrados os trabalhos.

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº(s)
69 a 1 e folha de informação
sob nº 1. 28 03 2014


Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF 11.325 - SGP.21

DEFERIDO
26 MAR 2014
Mate Costa
PRESIDENTE



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 19 de 874 do Proc.
nº 01-221 de 20 13
Eduardo *Eduardo*
Técnico Administrativo
RF: 11.325

40º GABINETE DO VEREADOR ORLANDO SILVA - PCdoB

Comissão de Trabalho do 40º Gabinete do Vereador
Orlando Silva - PCdoB

REQUERIMENTO

13 - RDS
13-00425/2014

Solicitamos que seja acolhido como coautor do PL 221/2013 de iniciativa do Vereador Orlando Silva do PCdoB, o Vereador Ari Friendebach do PROS.

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
Solicitação de documentação
do PL 221/2013 de iniciativa do Vereador Orlando Silva do PCdoB, o Vereador Ari Friendebach do PROS.

São Paulo, 12 de março de 2014

Ari Friendebach
ARI FRIENDENBACH
Vereador - PROS

Orlando Silva
ORLANDO SILVA
Vereador - PCdoB

27 MAR 2014
00425

A SGP - 21

28/03/2014

Jader Augusto Pimenta
Supervisor SGP. 22
RF 10.860

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

23/01/2017

Marcia Saotomi
Auxiliar Técnico Administrativo
RF 11.639

118814

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com 69 fls.

Arquivado em 24/01/17

Func.º Daniela

DANIELA PEREIRA DE SOUSA
Consultor Téc. Legisl. (Bíbli)
CRB 8/7174 - RF 11.428

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
n.º e folha de informação
sob n.º 70 02/05/17

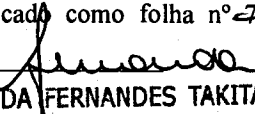
FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

processo 221 de 2013, 03/05/2017.

Papel para informação, rubricado como folha nº 70 do

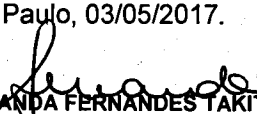
(a) 
FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467

Senhor Supervisor,

O processo foi arquivado de acordo com o art. 275 do Regimento Interno. Porém, verificamos a necessidade de correção das seguintes ocorrências:

Envolvida(s)	Folha(s)	Ocorrência
SGP.12	52	Numeração de folhas irregular (da folha nº52 vai para nº 33). Na regularização observar o Manual de Processos 6.3, 6.4 e 6.5.
	36 verso	Ausência de assinatura na juntada
	40verso e 41	Ausência de assinatura na juntada e na numeração

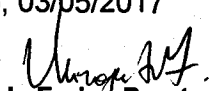
São Paulo, 03/05/2017.

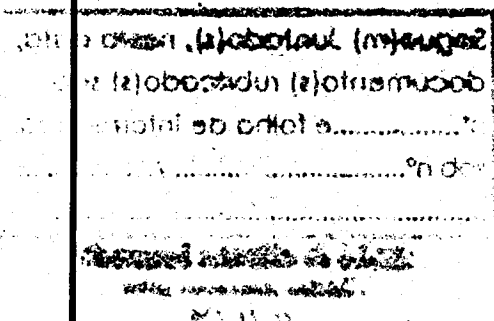

FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo - RF 11467

À SGP.12
Senhor Supervisor,

Encaminhamos o(s) volume(s) do processo para regularização, conforme Ato 1124/2010 e de acordo com o apontado no formulário retro, sendo que qualquer dúvida poderá ser dirimida com a Equipe de Arquivo Geral. Após, enviar o processo à SGP-33 para arquivamento.

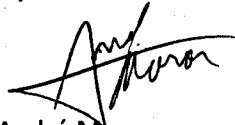
São Paulo, 03/05/2017


Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
Supervisor do Arquivo Geral - SGP-33



TERMO DE REGULARIZAÇÃO DE FOLHAS

A numeração das folhas do processo nº 01-221/2013 foi corrigida a partir das fls. 53 até fls. 90 em 03/05/2017.



André Marcon

Técnico Administrativo – RF 11.264.

À SGP - 33

João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336 - SGP-12

Para arquivamento
03/05/17

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº.....e folha de informação
sob nº..... 91 05 / 05 / 2017

Assinatura do Técnico Administrativo
RF 11.264



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 91
do processo 01-221 de 2013 05/05/2017

André
André de Oliveira Leonardo
RF 11226

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em 02/05/2017
Arquivado novamente em 05/05/2017
Com 91 fls.
O Funcionário

André
André de Oliveira Leonardo
RF 11226