

CHEFE DE SEÇÃO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº	01	de	proc.
Nº	01-317	de	13
Adelina Ciccia - P. 100-000			

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL
01-00317/2013

Dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

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

Art. 1º Será construída uma ciclovia localizada no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, Avenida Nadir Dias De Figueiredo, Sem Número, São Paulo, SP.

Art. 2º A ciclovia será construída respeitando o percurso em todo o eixo interno da pista de corridas e caminhadas localizada no interior do Parque de que trata o art. 1º.

Art. 3º A ciclovia de que trata esta Lei destina-se à prática de esportes, de competições e para lazer, dentre outras compatíveis com sua utilização.

Parágrafo único. A ciclovia funcionará, no mínimo:

I – no período das 6:00 às 9:00 horas e das 18:00 às 21:00 horas para fins de esporte;

II – nos demais horários se destinará ao lazer em geral.

Art. 4º A ciclovia de que trata esta Lei será devidamente sinalizada, com indicação de sua localização nas entradas do parque e horários de funcionamento, em local bem visível ao público.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no que couber, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

14 MAI 2013

Segue(m) junto do(s), nesta data,

documento(s) e/ou fotocópia(s) sob nº

2 a 4 e folha de informação

sob nº 5. 25.1.5.1.3....

Ass: Adelina Cicone

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 02 do proc
Nº 01.318 023
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

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

Sala das Sessões,


NELO RODOLFO
Vereador



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

JUSTIFICATIVA

Folha nº 03 do proc.
Nº 01-317-13
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF. 100 406

Muitos paulistanos se utilizam da bicicleta para prática de esporte antes de ir trabalhar ou após o horário de trabalho, mas infelizmente a falta de lugares adequados os obriga a se aventurarem em meio aos carros e ônibus de São Paulo. Alguns destes praticantes estão desistindo do uso da bicicleta, pois se encontram amedrontados com o aumento da incidência dos acidentes.

Os ciclistas estão se deparando com uma dificuldade muito grande para utilização deste transporte alternativo, que é a falta de segurança que vem resultando em muitos acidentes, dentre eles, acidentes fatais.

Um ciclista morreu após ser atropelado por um ônibus na noite de quarta-feira, 1º de Maio de 2013 no Pari, no Centro de São Paulo. A bicicleta ficou toda retorcida com o impacto da batida.

O acidente ocorreu por volta das 19h30 na Rua Silva Teles. Segundo a empresa de ônibus, o ciclista entrou na rua na contramão no mesmo momento que o motorista passava pelo cruzamento.

O motorista do ônibus disse, segundo a empresa, que tentou desviar do ciclista, mas não conseguiu. A vítima, um homem, estava sem documentos e não foi identificada até 12h do dia seguinte. Segundo a Secretaria de Segurança Pública, o rapaz teria entre 20 e 30 anos. Ele chegou a ser socorrido, mas não resistiu aos ferimentos.

Em março de 2013 o limpador de vidros David Santos Sousa, de 21 anos, teve o braço decepado em um acidente na Avenida Paulista. A colisão ocorreu enquanto ele trafegava na contramão da ciclofaixa, que ainda estava desativada, apesar da separação por cones. Após fugir sem prestar socorro, o motorista Alex Kosloff Siwek, de 21 anos, deixou um amigo em casa e jogou o braço da vítima em um córrego. Em seguida, se entregou à polícia e foi detido.

Dias depois, a Justiça decretou a liberdade provisória do estudante de psicologia, que deixou a Penitenciária Doutor José Augusto Salgado (P2) de Tremembé, no interior de São Paulo, após ficar 12 dias preso. O Ministério Público denunciou o universitário por tentativa de homicídio. O Tribunal de Justiça de São Paulo ainda irá decidir se ele responderá por lesão corporal culposa ou tentativa de homicídio por dolo eventual.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 04 de proc
Nº 01.317.0023
Adelina Ciccone - Adv. Parlamentar
RE 100 408

O ciclista atropelado na manhã de segunda-feira no ano de 2012 na Avenida Sumaré, Zona Oeste de São Paulo, morreu e foi identificado como o empresário Antonio Bertolucci, de 68 anos. Ele era presidente do Conselho de Administração da Lorenzetti, companhia especializada na venda de chuveiros. A empresa confirmou o cargo do executivo, que foi atingido por um ônibus.

O acidente ocorreu perto da Praça Caetano Fraccaroli, em Perdizes, por volta das 9h30. A vítima foi encaminhada ao Hospital das Clínicas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu). A assessoria de imprensa do complexo hospitalar informou que o executivo chegou a setor de emergência às 9h35 e morreu um minuto depois.

Fatores como a melhoria da qualidade do ar, a conservação de energia, a diminuição dos impactos gerados pelo trânsito, entre outros tópicos, são hoje enfrentados por diversos urbanistas em diferentes países numa tentativa de desenvolver programas urbanísticos de baixo nível de agressão ambiental.

Neste contexto, cidades europeias como Paris, Amsterdã e Copenhague, entre outras, percebendo a importância do uso da bicicleta na relação cidade/homem, buscam uma diminuição da poluição ambiental, uma humanização das ruas e uma diminuição de acidentes de trânsito incentivando este meio de transporte como prioritário, dispondo bicicletas para uso público e construindo redes cicloviárias.

Vários fatores nos levam a adotar a bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte, portanto se faz necessário utilizar os Parques e locais que possam ser adaptados afim de promover melhor qualidade de vida aos Paulistanos.

Desta forma, a presente propositura tem como finalidade a proteção dos momentos de lazer e de esporte do cidadão paulistano.

Diante do exposto, verificado o relevante interesse público e social demonstrado na presente proposta, solicito e espero o apoio de todos os Nobres Vereadores desta Câmara Municipal para a sua aprovação.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 65

do processo nº 01 - 317 de 20 13 15 / 5 / 13 (a) Ca

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: 14 MAI 2013 Const. Xist e Leg. Participativa Pol. Urb, Meio-amb e M. Ambiente Administração Pública Trans. Transp. AT e com Turis- ma, Lazer e Gastronomia Remoção. <i>Cell</i> 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.

/ /

Solange
Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA GERAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E APOIO ÀS COMISSÕES	
EM	15/5/13 14:45
FOR	<i>Cell</i>
DATA	21/06/13

[Assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 061 49 . S.P. 20 / 06 / 13

Isis Duarte Rodrigues
Téc. de Apoio Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 06
Proc. nº 01.037/13
Isis Duarte Henriques
RF 11.207

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 00317/13

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

- Lei Municipal nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências, alterada pela Lei nº 11.784, de 26 de maio de 1995.
- Decreto Municipal nº 34.854, de 03 de fevereiro de 1995, que regulamenta a Lei Municipal nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990;
- Lei Municipal nº 11.537, de 23 de maio de 1994, que institui a ciclovia do Tatuapé;
- Lei Municipal nº 11.730, de 09 de março de 1995, que institui a ciclovia do Belenzinho;
- Lei Municipal nº 12.400, de 03 de julho de 1997, que institui a ciclovia da Mooca;
- Lei Municipal nº 12.814, de 31 de março de 1999, que institui a ciclovia do Ipiranga;
- Lei Municipal nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 15.525, de 03 de janeiro de 2012, que institui o Projeto Estratégico de Intervenção Urbana – Parque de Eventos Expo-SP, previsto no art. 42 do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Pirituba/Jaraguá, e estabelece diretrizes urbanísticas, especialmente o inciso IV, art. 3º;
- Decreto Municipal nº 50.708, de 02 de julho de 2009, que atribui à Secretaria Municipal de Transporte a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Ciclovitários – Pró-Ciclista;
- Decreto Municipal nº 29.839, de 18 de junho de 1991, que institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas, e dá outras providências.
- Resolução da Câmara Municipal de São Paulo nº 9, de 29 de março de 2013, que dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana;
- PL 0561/10, de autoria dos Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, que acrescenta o parágrafo único ao art. 2º da lei que institui o Fundo Municipal de desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Ciclovitário Municipal;

- PL 0655/09, de autoria dos Vereadores Chico Macena e Nabil Bonduki, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007;
- PL 0585/09, de autoria do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- PL 0371/09, de autoria do Marco Aurélio Cunha, que dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas;
- PL 0221/05, de autoria da Vereadora Noemi Nonato, que institui ciclovia ao longo das Avenidas Marechal Tito, São Miguel, Amador Bueno da Veiga, Celso Garcia e Rangel Pestana;
- PL nº 96/2003, de autoria do Vereador Celso Jatene, que institui faixa de ciclovia ao longo das Avenidas Indianópolis e República do Líbano, e dá outras providências.
- PL 0438/91, de autoria do Vereador Arselino Tatto, que dispõe sobre a criação de bicicletas-ciclovias, nos logradouros que especifica.

Cópias das leis, do decreto e do projeto apontados acima acompanham esta informação.

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

São Paulo, 18 de junho de 2013.

Juliana Trindade von Teschenhausen Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414



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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **10907**Total de referências : **1**

Folha 08
Proc. nº 01.037/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1Título: LEI Nº 10.907 18/12/1990 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Walter Feldman

Regulamentação: Decreto nº 34.854/1995 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO
OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990.

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

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

O Diretor Geral,

Veriano Midena

LEI Nº 11.784 DE 26 DE MAIO DE 1995.

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

Altera a redação do artigo
2º da Lei nº 10.907, de 18
de dezembro de 1990, e dá
outras providências.

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

Art. 1º - O artigo 2º da Lei nº
10.907, de 18 de dezembro de 1990, passa a vigorar com a
seguinte redação:

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

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

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

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

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

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

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

O Diretor Geral,
Carlos Borromeu Tini

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **34854**
Total de referências : **1**

Folha 11
Proc. nº 01.031.13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.287

1/1

Título: DECRETO Nº 34.854 03/02/1995 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e da outras providencias.

Legislação explicativa: Lei nº 10.907/1990 - Dispoe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de Sao Paulo. (ver documento)

[[Back](#)]

DECRETO Nº 34.854, DE 3 DE FEVEREIRO DE 1995

Folha 12
Proc. nº 21.031/13
Sis Duarte Rodrigues
11.207

Regulamenta a Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e dá outras providências.

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

D E C R E T A:

Art. 1º - Os futuros estudos, projetos e obras viárias no Município de São Paulo, visando a construção de avenidas, contemplarão, obrigatoriamente, espaço destinado à implantação de ciclovias.

Parágrafo único - O espaço destinado à implantação de ciclovias será locado sob a forma de faixa exclusiva, confinada no leito carroçável.

Art. 2º - Fica permitida, em caráter excepcional, a implantação de ciclovias em calçadas destinadas a pedestres, ou nas ilhas de separação dos sentidos de tráfego, desde que precedida de laudo técnico de viabilidade, e exclusivamente nas hipóteses em que a peculiaridade do projeto e construção da avenida assim o exijam.

Parágrafo único - Na hipótese prevista no "caput" deste artigo, o projeto deverá prever diferença de nível em relação ao leito carroçável, onde não será autorizado estacionamento de veículos automotores, depósito de objetos, e outros elementos obstrutivos.

Art. 3º - Nas avenidas construídas ao longo dos fundos de vale, a ciclovia poderá ser implantada nas margens do curso d'água.

Art. 4º - Os novos projetos para implantação de avenidas que impliquem construção de pontes, viadutos e aberturas de túneis deverão prever que essas obras de arte sejam dotadas de ciclovias, integradas com o projeto de construção da avenida.

Art. 5º - Os projetos e os serviços de reforma, para alargamento, estreitamento e retificação do sistema viário e das calçadas serão precedidos de estudo de viabilidade física e sócio-econômica para a implantação de ciclovias.

Art. 6º - Nas avenidas dotadas de ciclovias, é obrigatória a realização de rebaixos específicos, destinados a garantir a interligação acessível entre o leito carroçável e a calçada.

Art. 7º - Nas ciclovias locadas nas calçadas, o meio-fio será rebaixado defronte às faixas de travessia de pedestres e bicicletas, e nos cruzamentos entre vias, de modo a garantir a transposição segura dos ciclistas.

Art. 8º - É obrigatória a demarcação de ciclo-faixas sobre o leito carroçável, para uso aos sábados, domingos e feriados, nas avenidas que sirvam de acesso aos parques públicos do Município.

Art. 9º - As ciclo-faixas referidas no artigo anterior serão demarcadas em cor avermelhada e intensamente sinalizadas.

§ 1º - As ciclo-faixas terão, no mínimo, 1,5m (um metro e meio) de largura.

§ 2º - A demarcação das ciclo-faixas caberá à Secretaria Municipal de Transportes - S.M.T.

Art. 10 - O trecho de meio-fio defronte aos portões de acesso aos parques públicos municipais deverá ser rebaixado com rampas para ciclistas.

Parágrafo único - As despesas decorrentes das obras previstas no "caput" deste artigo correrão por conta da dotação orçamentária da Administração Regional competente, devendo ser previstas no exercício posterior à publicação deste decreto.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 3 de fevereiro de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

GILBERTO BIM ROSSI, Respondendo pelo Cargo de Secretário das Finanças

WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO NIETO MARTIN, Secretário das Administrações Regionais

WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 3 de fevereiro de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **11537**
Total de referências : **1**

Folha 13
Proc. nº 01-0371/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 11.537 23/05/1994 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Institui a Cidovia do Tatuape, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 747/1993 (ver documento)
Autor(es): Toninho Paiva

[[Back](#)]

Lei nº 11.537, DE 23 DE MAIO DE 1994
(Projeto de Lei nº 747/93, do Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho)

Institui a Ciclovia do Tatuapé, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituída a Ciclovia do Tatuapé, para a utilização aos domingos e feriados.

Art. 2º - A Ciclovia de que trata esta lei consiste em faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas, na Rua Melo Freire, esquina com a Rua Apucarana, continuando pela Avenida Conde de Frontin, até a altura do Viaduto Engenheiro Alberto Badra, seguindo pela Avenida Aricanduva, com retorno na Praça General João Francisco.

Art. 3º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 dias, contados da data de sua publicação.

Art. 4º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 23 de maio de 1994, 441ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

JOSÉ EDUARDO MESQUITA PIMENTA, Secretário Municipal de Esportes, Lazer e Recreação

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de maio de 1994.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Retificação da publicação do dia 24/maio/1994.

Lei nº 11.537, de 23 de maio de 1994

No Secretariado - Leia-se como segue e não como constou:

.....
JOSÉ EDUARDO MESQUITA PIMENTA, Secretário Municipal de Esportes, Lazer e Recreação

WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **11730**
Total de referências : **1**

Folha

Proc. nº 21.03171 13Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207**1/1**

Título: LEI Nº 11.730 09/03/1995 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Institui ciclovia do Belenzinho, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 279/1994 (ver documento)
Autor(es): Vicente Viscome

[[Back](#)]

LEI Nº 11.730, DE 9 DE MARÇO DE 1995
(Projeto de Lei nº 279/94, do Vereador Vicente Visconti)

Institui a Ciclovia do Belenzinho, e dá
outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando
das atribuições que lhe são conferidas por lei,
faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do ar-
tigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São
Paulo decretou e em promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituída a Ciclovia do
Belenzinho, para ser utilizada aos domingos e feriados.

Art. 2º - A Ciclovia de que trata esta lei
consiste em faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas,
na Rua Engº Saturnino de Brito esquina da Rua Irmã Caro-
lina; continua na Rua Toledo Barbosa, Rua Pimenta Bueno,
Rua Herval, Avenida Álvaro Ramos e Rua Irmã Carolina.

Art. 3º - A presente lei será regulamen-
tada por decreto do Executivo, no prazo de 60 (sessenta)
dias a contar da data de sua publicação.

Art. 4º - As despesas decorrentes da execu-
ção desta lei correrão por conta das dotações orçamentá-
rias próprias.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de março
de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO FITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finan-
ças

REYNALDO ENYGOIO DE BARROS, Secretário de Vias Públicas

WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Trans-
portes

WERNER EUGÊNIO ZULAUF, Secretário Municipal do Verde e do
Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de
março de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 12400

Total de referências : 1

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 12.400 03/07/1997 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Ciclovia da Mooca, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 299/1994 (ver documento)

Autor(es): Vicente Viscome

[Back]

LEI N. 12.400 - DE 3 DE JULHO DE 1997

Institui a Ciclovia da Moóca, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 299/94, do Vereador Vicente Viscome)

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 10 de junho de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída a Ciclovia da Moóca, para ser utilizada aos domingos e feriados.

Art. 2º A ciclovia de que trata esta Lei consiste em faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas na Avenida Cassandoca, esquina da Rua Fernando Falcão, continua pela Rua Itaqueri, Rua Sapucaia, Praça Barão do Tietê, Rua Guilherme Ellis e Avenida Cassandoca, até atingir o ponto inicial.

Art. 3º A presente Lei será regulamentada por decreto do Executivo, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data da sua publicação.

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

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

Base de dados : legis

Pesquisa : ciclovias

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 12.814 31/03/1999 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui ciclovias do Ipiranga, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 774/1998 (ver documento)

Autor(es): Alberto Hiar

[Back]

LEI Nº 12.814, 31 DE MARÇO DE 1999

(Projeto de Lei nº 774/98, do Vereador Alberto "Turco Louco" Hiar - PSDB) RF 11.207

Isis Duarte Rodrigues

Institui a ciclovia do Ipiranga, e dá outras providências.

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

Faz saber que, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 da Resolução nº 02/91, a Câmara Municipal de São Paulo decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica instituída a ciclovia do Ipiranga, para a utilização aos (VETADO) domingos (VETADO).

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

Art. 2º - A ciclovia de que trata esta lei consiste em faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas, no trecho que vai da Avenida Nazaré em toda a sua extensão, sentido bairro-cidade, contornando o Monumento da Independência, seguindo pela Rua Leais Paulistanos, Rua Bom Pastor, até a esquina da Rua Julia Cortines, seguindo pela Rua Gentil de Moura até a Avenida Nazaré.

Art. 3º - (VETADO)

Art. 4º - O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 30 dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 5º - As despesas decorrentes 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 as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 31 de março de 1999, 446º da fundação de São Paulo.

CELSO PITTA, PREFEITO

EDVALDO PEREIRA DE BRITO, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOSÉ ANTONIO DE FREITAS, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 31 de março de 1999.

CARLOS AUGUSTO MEINBERG, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **ciclovía**

Total de referências : **1**

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: LEI Nº 14.266 06/02/2007 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 599/2005 (ver documento)

Autor(es): Chico Macena

[[Back](#)]

LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

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

Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de dezembro de 2006, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

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

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

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

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

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

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

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

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

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

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

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

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : ciclovias

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.525 09/01/2012 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Projeto Estratégico de Intervenção Urbana - Parque de Eventos Expo-SP, previsto no art. 42 do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Pirituba/Jaraguá, e estabelece suas diretrizes urbanísticas.

Projeto: Projeto de Lei Nº 470/2011 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

[Back]

PUBLICADO DOC 10/01/2012, p. 1 c. todas

LEI Nº 15.525, DE 9 DE JANEIRO DE 2012

(Projeto de Lei nº 470/11, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui o Projeto Estratégico de Intervenção Urbana – Parque de Eventos Expo-SP, previsto no art. 42 do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Pirituba/Jaraguá, e estabelece suas diretrizes urbanísticas.

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 15 de dezembro de 2011, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Fica instituído o Projeto Estratégico de Intervenção Urbana - Parque de Eventos Expo-SP, previsto no art. 42 do Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Pirituba/Jaraguá, Anexo II da Parte II da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004.

§ 1º. O Parque de Eventos Expo-SP constitui equipamento público de caráter metropolitano, nacional e internacional, que compreende um conjunto de intervenções coordenadas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio de parceria com o setor privado, na forma a ser definida oportunamente, observadas as normas estabelecidas na legislação específica aplicável.

§ 2º. A área objeto do Projeto de que trata esta lei é a delimitada pelo seguinte perímetro: começa no ponto 1 (N = 7405599.8609, E = 324226.4038) da Av. Raimundo Pereira de Magalhães; segue pela Av. Raimundo Pereira de Magalhães; segmento 2-3 (ponto 2 N = 7404864.9651, E = 324305.2018; ponto 3 N = 7404612.5580, E = 324349.5470); segmento 3-4 (ponto 3 N = 7404612.5580, E = 324349.5470; ponto 4 N = 7404595.3210, E = 324391.9700); Av. Raimundo Pereira de Magalhães; segmento 5-6 (ponto 5 N = 7402550.8211, E = 323556.2135; ponto 6 N = 7402298.5800, E = 323418.7190); segmento 6-7 (ponto 6 N = 7402298.5800, E = 323418.7190; ponto 7 N = 7402142.5416, E = 323171.7780); Av. Felipe Pinel; Av. Paula Ferreira; Viaduto Raimundo Pereira de Magalhães; Linha 7 – RUBI da CPTM (ponto 8 N = 7401468.9614, E = 323655.3564; ponto 9 N = 7401961.1043, E = 323161.1383; ponto 10 N = 7402164.9803, E = 323066.0478); segmento 10-11 (ponto 10 N = 7402164.9803, E = 323066.0478; ponto 11 N = 7402174.3390, E = 322998.5300); segmento 11-12 (ponto 11 N = 7402174.3390, E = 322998.5300; ponto 12 N = 7402174.9150, E = 322934.8340); segmento 12-13 (ponto 12 N = 7402174.9150, E = 322934.8340; ponto 13 N = 7402142.6510, E = 322862.4141); segmento 13-14 (ponto 13 N = 7402142.6510, E = 322862.4141; ponto 14 N = 7402137.7400, E = 322863.5620); segmento 14-15 (ponto 14 N = 7402137.7400, E = 322863.5620; ponto 15 N = 7402132.1080, E = 322840.0340); segmento 15-16 (ponto 15 N = 7402132.1080, E = 322840.0340; ponto 16 N = 7402140.2920, E = 322838.0100); segmento 16-17 (ponto 16 N = 7402140.2920, E = 322838.0100; ponto 17 N = 7402135.5390, E = 322797.7290); segmento 17-18 (ponto 17 N = 7402135.5390, E = 322797.7290; ponto 18 N = 7402166.7950, E = 322672.2810); segmento 18-19 (ponto 18 N = 7402166.7950, E = 322672.2810; ponto 19 N = 7402142.6430, E = 322651.4290); segmento 19-20 (ponto 19 N = 7402142.6430, E = 322651.4290; ponto 20 N = 7402122.2521, E = 322647.7896); segmento 20-21 (ponto 20 N = 7402122.2521, E = 322647.7896; ponto 21 N = 7402097.8881, E = 322651.4017); segmento 21-22 (ponto 21 N = 7402097.8881, E = 322651.4017; ponto 22 N = 7402096.8350, E = 322641.7130); segmento 22-23 (ponto 22 N = 7402096.8350, E = 322641.7130; ponto 23 N = 7402034.5607, E = 322649.9795); segmento 23-24 (ponto 23 N = 7402034.5607, E = 322649.9795, ponto 24 N = 7402015.0893, E = 322636.0827); segmento 24-25 (ponto 24 N = 7402015.0893, E = 322636.0827; ponto 25 N = 7401997.6220, E = 322638.4852); segmento 25-26 (ponto 25 N =

323840.4902); segmento 107-108 (ponto 107 N = 7405580.7048, E = 323840.4902; ponto 108 N = 7405574.4390, E = 323849.4740); segmento 108-109 (ponto 108 N = 7405574.4390, E = 323849.4740; ponto 109 N = 7405569.7750, E = 323869.8820); segmento 109-110 (ponto 109 N = 7405569.7750, E = 323869.8820; ponto 110 N = 7405549.1410, E = 323921.0960); segmento 110-111 (ponto 110 N = 7405549.1410, E = 323921.0960; ponto 111 N = 7405538.4840, E = 323932.7480); segmento 111-112 (ponto 111 N = 7405538.4840, E = 323932.7480; ponto 112 N = 7405521.7100, E = 323962.0740); segmento 112-113 (ponto 112 N = 7405521.7100, E = 323962.0740; ponto 113 N = 7405500.5150, E = 323998.1550); segmento 113-114 (ponto 113 N = 7405500.5150, E = 323998.1550; ponto 114 N = 7405494.1270, E = 324030.8400); segmento 114-115 (ponto 114 N = 7405494.1270, E = 324030.8400; ponto 115 N = 7405508.3490, E = 324063.6460); segmento 115-116 (ponto 115 N = 7405508.3490, E = 324063.6460; ponto 116 N = 7405511.8450, E = 324085.5370); segmento 116-1 até o ponto inicial (as coordenadas descritas estão georreferenciadas no Sistema Geodésico Brasileiro e se encontram representadas no Sistema de Projeção UTM, referenciadas ao Meridiano Central 45°00'; fuso 23, Hemisfério Sul e ao DATUM SAD 69 (South American DATUM 1969); todos os pontos foram calculados no plano de projeção UTM acima referenciado).

§ 3º. O perímetro do Projeto Estratégico de Intervenção Urbana - Parque de Eventos Expo-SP está assinalado no Mapa PJ-PEIU 1/01, anexo a esta lei, constante do arquivo da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

Art. 2º. O Projeto Estratégico de Intervenção Urbana - Parque de Eventos Expo-SP tem como objetivos gerais:

- I - dotar a Cidade de São Paulo de um parque de eventos moderno e com as dimensões adequadas a eventos nacionais e internacionais de grande porte;
- II - criar uma nova centralidade visando ao desenvolvimento urbano e econômico do território da Subprefeitura de Pirituba/Jaraguá, que contribua para a melhoria de sua qualidade ambiental;
- III - promover a implantação de melhorias no sistema viário e de transporte, com ampliação de espaços públicos de convivência para os moradores e usuários;
- IV - promover as intervenções necessárias à implantação do Parque de Eventos Expo-SP com qualidade ambiental, inclusive no que tange à preservação de áreas com vegetação;
- V - implantar usos não residenciais (nR), com índices e parâmetros urbanísticos compatíveis com as transformações urbanísticas e ambientais desejadas, que atendam às necessidades do Parque de Eventos e Exposições e beneficiem a população moradora de seu entorno, conforme disposto no art. 5º desta lei;
- VI - oferecer à população espaços destinados ao esporte, lazer e convívio.

Art. 3º. O Projeto Estratégico de Intervenção Urbana - Parque de Eventos Expo-SP tem como objetivos específicos:

- I - criar uma nova centralidade de caráter metropolitano, com previsão de implantação dos seguintes equipamentos de infraestrutura urbana: pavilhões de feiras e exposições, centro de convenções, "shopping center", área de exposições descoberta, arena destinada a eventos, logística e apoio de montagem, suporte operacional para transporte e armazenamento de cargas, além de centro empresarial e hoteleiro, edifícios e empreendimentos comerciais, promovendo-se a ocupação ordenada da área, segundo diretrizes urbanísticas e ambientais previstas na legislação urbanística vigente, com as modificações contempladas nesta lei;
- II - implantar os melhoramentos viários e de transportes constantes do Programa de Intervenções descrito no art. 4º desta lei;
- III - ampliar a capacidade do sistema viário estrutural;
- IV - implantar ciclovias e ciclofaixas;
- V - ampliar o sistema de áreas verdes e os espaços de uso público.

Art. 4º. O Programa de Intervenções do Projeto ora instituído será realizado por meio das seguintes obras e intervenções:

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº

28
21-03/113

Isis Duarte Rodrigues

RF 11.207

Base de dados : **legis**Pesquisa : **50708**Total de referências : **1****1/1**Título: DECRETO Nº 50.708 02/07/2009 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cidoviários - Pró-Ciclista.

[Back]

DECRETO Nº 50.708, DE 2 DE JULHO DE 2009

Atribui à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Ciclovitários - Pró-Ciclista.

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

CONSIDERANDO que, nos termos da Lei nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, o transporte por bicicletas deve ser abordado como meio de transporte para as atividades do cotidiano e, nesse sentido, considerado modal efetivo na mobilidade da população,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica atribuída à Secretaria Municipal de Transportes a gestão e a coordenação do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Ciclovitários - Pró-Ciclista, criado pela Portaria nº 1.918 - PREF, de 18 de maio de 2006. Parágrafo único. O Secretário Municipal de Transportes será o coordenador do Pró-Ciclista, a quem incumbirá adotar medidas destinadas ao pleno funcionamento do colegiado.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de julho de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

MÁGINO ALVES BARBOSA FILHO, Secretário Municipal de Transportes - Substituto

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de julho de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **29839**
Total de referências : **1**

Folha 36
Proc. nº 01.0318/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.227

1/1

Título: DECRETO Nº 29.839 18/06/1991 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Institui faixas exclusivas para o trafego de bicidetas-ciclovias, e da outras providencias.

[[Back](#)]

DECRETO Nº 29.839 , DE 18 DE JUNHO DE 1991

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de junho de 1991, 4382 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

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

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 9
Total de referências : 1

Folha 32
Proc. nº 01.031.713
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 9 26/03/2013 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras.
Projeto: Projeto de Resolução Nº 7/2013 (ver documento)
Autor(es): Floriano Pesaro; José Police Neto; Ricardo Nunes; Nabil Bonduki; Gilberto Natalini; Ricardo Young; Marco Aurélio Cunha; George Hato

[[Back](#)]

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

**RESOLUÇÃO Nº 09 DE 26 DE MARÇO DE 2013
(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 07/13)**

(VEREADORES FLORIANO PESARO – PSDB, JOSÉ POLICE NETO – PSD, RICARDO NUNES – PMDB, NABIL BONDUKI – PT, NATALINI – PV, RICARDO YOUNG – PPS, MARCO AURÉLIO CUNHA – PSD E GEORGE HATO – PMDB)

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JOSÉ AMÉRICO, Presidente

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

KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar

PROJETO DE LEI 01-0561/2010 dos Vereadores Chico Macena (PT) e Nabil Bonduki (PT)

"Acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Cicloviário Municipal, e dá outras providências.

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

Art. 1º Acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, com a seguinte redação:

"Art.

2º

Parágrafo único. Serão destinados no mínimo 10% (dez por cento) do total dos recursos enviados ao Fundo Municipal de Trânsito para a construção e manutenção de projetos e obras de planejamento e melhoramentos cicloviários, e criação, manutenção, ampliação e funcionamento do Sistema Cicloviário Municipal."

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

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar 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."

Requerimento RDS 13-0292/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 16/12/2010, PÁG 88

PROJETO DE LEI 01-0561/2010 do Vereador Chico Macena (PT)

"Acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Cicloviário Municipal, e dá outras providências.

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

Art. 1º Acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, com a seguinte redação:

"Art.

2º

Parágrafo único. Serão destinados no mínimo 10% (dez por cento) do total dos recursos enviados ao Fundo Municipal de Trânsito para a construção e manutenção de projetos e obras de planejamento e melhoramentos cicloviários, e criação, manutenção, ampliação e funcionamento do Sistema Cicloviário Municipal."

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

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar 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 01-0655/2009 dos Vereadores Chico Macena (PT) e Nabil Bonduki (PT)

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II – os locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

III – os procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário, inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV – o órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária.

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

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

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

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

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

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

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito, e a convivência entre os modais de transporte;

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

III - de promoção da acessibilidade da bicicleta aos locais de estacionamento;
IV - de aplicação de sinalização vertical, horizontal, semaforica, ou outras sinalizações disponíveis, nas vias aonde há tráfego de ciclistas, informando os veículos automotores sobre o cuidado e respeito com os ciclistas na via;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados,

centros de compras, calçadas, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande fluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação desta políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

§ 2º O CMPC será composto por dois representantes da Secretaria Municipal de Transportes, um representante da Secretaria Municipal de Infra-estrutura Urbana e Obras, um representante da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, dois

representantes eleitos pelas associações representativas de ciclistas e dois representantes eleitos da sociedade civil.

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

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

I – advertência;

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

III – cassação do alvará de funcionamento.

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

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

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

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

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

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

Requerimento RDS 13-0292/2013 altera os autores desse projeto.

Publicação original DOC 08/10/2009, PÁG. 87

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

I – aperfeiçoar e ampliar a infra-estrutura cicloviária;

II – implantar as medidas necessárias à inserção da bicicleta no sistema de circulação viário;

III – promover a melhoria da qualidade ambiental e urbanística do Município;

IV – ampliar a acessibilidade e mobilidade da população, reduzindo o uso do transporte motorizado;

V – promover o desenvolvimento sustentável.

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

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

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

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

§ 2º A bicicleta do modelo dobrável é considerada bagagem de mão, e pode ser transportada em qualquer meio de transporte público ou privado, como trem, ônibus e Metrô, em qualquer dia e horário, desde que dobrada e com o sistema de pedal,

cambio, corrente, coroa, e catraca protegidos de contato direto com outros usuários, e suas dimensões e peso não ultrapassem o limite máximo permitido de bagagem por pessoa nas normas de uso do respectivo meio de transporte.

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

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

II – os locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

III – os procedimentos, atividades e sistemas de gerenciamento do tráfego cicloviário, inserido no gerenciamento geral do tráfego do Município;

IV – o órgão de planejamento, execução e manutenção cicloviária.

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

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

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

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

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

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

I – educativas permanentes, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como campanhas educativas e treinamentos, tendo como público alvo os pedestres, ciclistas e os condutores de veículos automotores, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito, e a convivência entre os modais de transporte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art.12. Os terminais e estações de transferência do SITP, terminais intermunicipais de ônibus, estações de trens, estações do metrô, órgãos públicos, edificações públicas, centros de lazer, centros comerciais e de serviços, shopping centers, condomínios comerciais ou residenciais, hospitais, cursos, escolas públicas ou privadas, os centros educacionais, faculdades públicas ou privadas ou qualquer outra instituição de ensino, indústrias, fábricas, supermercados, agências bancárias, academias, instalações desportivas, parques, praças, museus, teatros, cinemas, casas de cultura, centro culturais, casas de shows, estacionamentos públicos ou privados, centros de compras, calçadões, centros de convenções, centros de eventos, e qualquer outro local de grande afluxo de pessoas, deverão possuir espaços seguros para estacionamento de bicicletas, com paraciclos ou bicicletários, como parte de infraestrutura de apoio a este modal de transporte.

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

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

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

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

Art. 14. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de até 200 (duzentos) dos terminais e estações de metrô,

trens metropolitanos e corredores de ônibus, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º O CMPC terá as funções de deliberar sobre a Política Cicloviária do Município de São Paulo, assessorar tecnicamente os órgãos envolvidos na implementação desta políticas e fiscalizar sua implementação e aprovar projetos cicloviários de iniciativa de outras instâncias de governo no território do Município de São Paulo.

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

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

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

I – advertência;

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

III – cassação do alvará de funcionamento.

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

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

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

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

Folha

Proc. nº ⁴³01.031/13

Isis Duarte Rodrigues

RF 11.207

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

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

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROJETO DE LEI 01-0221/2005 da Vereadora Noemi Nonato (PSB)

“Institui ciclovia ao longo das Avenidas Marechal Tito, São Miguel, Amador Bueno da Veiga, Celso Garcia e Rangel Pestana, e dá outras providências.”

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

Art 1º Fica instituída, ciclovia ao longo das Avenidas Marechal Tito, São Miguel, Amador Bueno da Veiga, Celso Garcia e Rangel Pestana.

Parágrafo Único - Para os efeitos desta lei, define-se como ciclovia, os espaços demarcados no leito carroçável de avenidas e ruas, para uso exclusivo de bicicletas ou pista para a prática de ciclismo.

Art 2º A ciclovia instituída no art. 1º desta lei consiste em faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas em toda a extensão das Avenidas Marechal Tito, São Miguel, Amador Bueno da Veiga, Celso Garcia e Rangel Pestana.

Art 3º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes.”

PROJETO DE LEI 01-0096/2003, do Vereador Celso Jatene.

"Institui faixa de ciclovia ao longo das Avenidas Indianópolis e República do Líbano, e dá outras providências.

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

Art.1.º Fica instituída, faixa de ciclovia ao longo das Avenidas Indianópolis e República do Líbano.

Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, define-se como ciclovia , os espaços demarcados no leito carroçável de avenidas e ruas, para uso exclusivo de bicicletas ou pista para a prática do ciclismo;

Art.2.º A ciclovia instituída no art. 1º desta lei, consiste em faixa exclusiva para o tráfego de bicicletas em toda a extensão das Avenidas Indianópolis e República do Líbano.

Art. 3.º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, 12 de março de 2003. Às Comissões competentes."



DIGITADO

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 01 da proc
nº 2284 de 1991
Cidade de São Paulo

PROJETO DE LEI

01 - PL

01-0438/91-2

Folha

Proc. nº 01-034/13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Constituição e Justiça;
Política Urbana, Metropolitana,
Meio Ambiente;
Finanças e Orçamento.

"Dispõe sobre a criação de bicicletas-
-ciclovias, nos logradouros públicos
que especifica e dá outras providênci-
as."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Nas Avenidas Robert Kennedy, Guarapiranga, Senador Teotônio Vilela, Nações Unidas, Interlagos, M'Boi Mirim, João Dias e Luis Inácio de Anhaia Melo, deverão ser criadas bicicletas-
-ciclovias.

Artigo 2º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (ses-
senta dias, a contar da data de sua publicação.

Artigo 3º - As despesas decorrentes com a presente lei correrão por con-
ta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se ne-
cessário.

Artigo 4º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revoga-
das as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 03 de Setembro de 1991.

ver. Carcelino Tatto
Líder do P.T.

5-9-91 2284 91
5

Precedente Regimental nº 02/93

(Lido na 34ª Sessão Ordinária, de 27/04/93); publicado em 06/05/93)

Leis autorizativas impróprias, isto é, autorizações por lei que o Legislativo concede ao Executivo, sem que este as tenha pedido, são INCONSTITUCIONAIS, ferindo o princípio da separação entre os Poderes.

Os projetos autorizativos impróprios serão restituídos ao autor, por manifestamente inconstitucionais, nos termos do Art. 212, inciso I, do Regimento Interno.

Referência: Parecer 2/93, da D. Comissão de Constituição e Justiça, publicado no Diário Oficial do Município de 16/03/93; Art. 212, inciso I, da Resolução 2, de 26 de abril de 1991 (Regimento Interno).

Questão de Ordem levantada pelo Vereador Arnaldo de Abreu Madeira, respondida na 27ª Sessão Ordinária, de 06 de abril de 1993, pelo Sr. Presidente, Antônio Sampaio.

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 24/06/13 às 12:00

Andre' Menezes RF 11.264

Andre' Menezes

do Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

George Heato

Para Rubrica,
Nome do Vereador / A Nobre Vereadora, Comissão, Justiça e
Legislação Participativa
Em 24/06/2013

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

RECEBIDO NA SECRETARIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

Em 25/06/2013 às 17:00

Por *Mª José*

SAÍDA: 27/06 às 13:20 Por *Mª José*

02/08/2013

16:30

Mª José

07/08 às 14:45

Mª José

Segue	<i>M</i>	Justiça	<i>S</i>	Assinatura	<i>dest</i>
Documento	<i>S</i>				
Rubricado	<i>S</i>		<i>S</i>		
Em	21/08	13			
João Carlos das Chaves					
Técnico					
RF 11265					



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 50 do proc.
nº 11-313 de 20 13

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
Rm 1.000

PI0317-13

16 - PAR

16- 01440/2013

PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0317/13.

Trata-se de projeto de lei de iniciativa do nobre Vereador Nelo Rodolfo, que dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, distrito de Vila Maria.

Sob o aspecto jurídico nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei, que encontra fundamento no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 13, I e 37, *caput*, da Lei Orgânica do Município.

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

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

Por outro lado, a potencial melhora do condicionamento físico daqueles que optarem pelo uso da bicicleta também é fator que merece ser considerado, uma vez que a realização de atividades físicas sabidamente é necessária à preservação da saúde, ou seja, a propositura traz reflexos, ainda que indiretamente, para a área de saúde pública.

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PI0317-13

Folha nº 52 do proc.
nº 01-313 de 20 13

João Carlos das Chaves
Técnico Administrativo
RE 1030

Nestes termos ensina Hely Lopes Meirelles que "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo 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 deve 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 de 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.) (grifamos)

Por se tratar de matéria atinente à política municipal do meio ambiente, deverão ser convocadas pelo menos 2 (duas) audiências públicas durante a tramitação da proposta, nos termos do art. 41, VIII, da Lei Orgânica.

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

Pelo exposto, somos

PELA CONSTITUCIONALIDADE E PELA LEGALIDADE

22/08/13.

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUÉDES

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

ANTONIO GOULART

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

LAERCIO BENKO

SANDRA TADEU

seja da COTP em

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 27/08/13

Pág. 90 Col. 1

Conferido

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo

RF. 11.317

A Comissão de URB

Em 27/08/13

Gabriel S. M. Ribeiro

RF. 11.317

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo

RF. 11.317

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

São Paulo, 27/08/13 às 14 h

Leonardo Amara Pedrazzoli

RF: 11372

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Mabil Banduk

Sala de Conselho Municipal de São Paulo

29/8/2013

Presidente

Obriga-se para manifestação e de 5 dias, nos termos do artigo 60 do R.I.

Segue sem juntado S, nesta data

Documentos S que fornecem informação

Rubricado S sob folha S nº 52 a 71

Em 18/11/13

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Segue sem juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S sob folha(s)
nº 52 a 71 Em 18/11/2013
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - GGP-32



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 52

do Processo nº 317/2013

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

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

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 16 DE OUTUBRO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Bom dia a todos. Na qualidade da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 29ª audiência pública do ano de 2013.

Informo que essa reunião esta sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara e Auditórios On-Line. Essa audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial* da Cidade de São Paulo, desde o dia 9 de outubro de 2013. Foi publicada também no *Diário de São Paulo*, no dia 14 de outubro e na *Folha de São Paulo*, no dia 15 de outubro.

Passemos a pauta: PL 2018/13, Vereadora Patrícia Bezerra. Alguém inscrito para falar? (Pausa). Não havendo. Projeto lido. PL 256/13, Vereador Eduardo Tuma. Alguém inscrito para falar? (Pausa). Não havendo. Projeto lido. PL 294/13, Alfredinho. Com a palavra o nobre Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – Sr. Presidente, demais vereadores presentes. Na verdade esse projeto foi construído por mim e por empresários daquela região, donos de pousadas, pessoas da APA, no sentido de trazer para a região, considerada muito importante do ponto de vista ambiental e que todos nós defendemos e queremos que seja preservada, mas trazer uma iniciativa que gere emprego renda. A região que mora 200 mil pessoas, grande parte entregues ao abandono, por ser região ambiental tem suas dificuldades e suas proibições por lei de algum tipo de serviços para aquela região e que não podemos olhar, já que é uma região importante para o ponto de vista ambiental, mas que tem ocupação, vamos olhar ela apenas como região ambiental. Se tem ocupação, e que o poder público lá atrás não conseguiu impedir essa ocupação, é uma maneira de discutir como preservar e morar. Não dá para ficar, o Poder Público, sempre nesse discurso, que ali não pode ter nada, porque é uma região ambiental e as pessoas vão chegando, pedindo postos de saúde, hospital, não é uma proposta, mas promessa de campanha do Sr. Prefeito atual que deve ser concretizado para já. Pedir melhoria no transporte coletivo, onde é considerado um dos grandes problemas que temos, lá que é a questão das estradas, onde a área rural muito grande. E pedindo vários outros melhoramentos e sempre esperamos a resposta. Ao aprovar um projeto como esse, que permite, que prevê incentivos para empresas não poluentes instalarem naquela região. Estamos contribuindo com o trânsito da cidade. Têm pessoas que moram lá, muito delas que moram lá para barragem e que deve estar a mais de 50Km aqui do centro, podem trabalhar lá e portanto já não vai utilizar automóvel, o próprio ônibus para vir trabalhar até o Centro de São Paulo. É um projeto de Extrema importância para a região. Espero que ao ser aprovado esse projeto nesta Casa, o Sr. Prefeito sancione essa lei, que será de grande importância para região. Recentemente o Sr. Prefeito esteve naquela região, propôs que a Cidade de São Paulo precisa conhecer Parelheiros. Parelheiros tem cachoeiras, trilhas, onça, Vargem Grande, tem muito o que ver em Parelheiros e grande parte da Cidade de São Paulo, não conhece. O Sr. Prefeito propôs mais de 100 km de ciclovia para os moradores do Centro conhecer a região de bicicleta e mais investimentos que o Sr. Prefeito anunciou, como por exemplo para estradas rurais, onde tem sítiantes que trabalham com a agricultura orgânica, e que tem dificuldade com sua produção e a subprefeitura, com seus poderes e recursos limitados não têm condições de cuidar dessas áreas. Recentemente corremos atrás de outro projeto, que eu poderia ter apresentado, mas abri mão de apresentar. Ele veio direto para o Executivo, projeto combinado com o Estado. Governo do Estado e Prefeitura do Município de São Paulo precisa ter um convênio. São Paulo, acredito ser uma das únicas prefeituras que não tem esse convênio. Com esse convênio, Será possível cuidar das estradas com verba do próprio Estado. Essas estradas irão facilitar para as pessoas a chegar nos pontos turísticos da região como também aos agricultores que ali estão escoar duas produções. Não poderia deixar de falar sobre esse projeto, julgo de grande importância, estou apostando todas minhas rixas nesse projeto, moro na região e a conheço bem a região e acredito que a região mereça um projeto com esse envergadura. Muito obrigado.

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

O SR. NABIL BONDUKI – Bom dia a todos. Inicialmente parabenizar o nobre Vereador Alfredinho pela proposição do Polo Eco Turismo. Realizamos uma análise bastante grande do projeto. Teria um conjunto de sugestões a serem apresentadas. Não sei se temos tempo para

falar sobre todas elas, mas destaco, primeiro, que é muito importante que nós estabelecêssemos do projeto diretrizes, e os objetivos. Listamos uma série de objetivos e diretrizes para que possamos balizar o Polo Eco Turismo, deixando claro o que se pretende, qual o objetivo que se tem na sua criação. São seis diretrizes e 18 objetivos, muito deles inclusive, coincidem com diretrizes e objetivos que estão no plano de manejo da APA de Capivari Monos e Colônia Bororé. Outra sugestão a inclusão do bairro da Chácara Santo Amaro que fica no distrito do Grajaú. Esta na APA Bororé. No artigo 2º diz, integram o Polo Turístico, todo território de Parelheiros, formado pelo distrito Parelheiros e Marsilac. Portanto tem uma parte do distrito de Grajaú que também faria parte. Tem uma serie de questões de acertos de redação. Não vou me estender para colocar todos eles. Outra coisa que parece importante no art. 10, fazer a referência nas intervenções a toda legislação, ao respeito a legislação estadual de proteção aos mananciais, a Lei de Zoneamento, os planos de manejo e dados de conservação, porque eles tem de ser referências e também as sugestões em um parágrafo único nesse capítulo com a criação do conselho gestor, do Polo de Eco Turismo. Finalmente tem mais algumas questões aqui relativas ao artigo 10 ao 12º que diz respeito as melhorias viárias, considerando que já estão previstas no plano de manejo as estradas viárias que são as estradas parques. O nome técnico, Estrada Parque, não necessariamente, estrada turística, mas isso é uma questão de definição e que deveria adotar medidas e impermeabilidade, drenagem, minimização do impacto para evitar que essas estradas gerem um impacto negativo. Tenho uma serie de outras proposições que queria encaminhar, de modo a fazer o projeto ser o mais amplo possível e poder garantir uma atividade econômica importante para essa região.

O SR. ALFREDINHO - Sr. Presidente, acato e vou olhar todas as propostas do nobre Vereador Nabil e dizer o seguinte: a parte das estradas, não falei tudo, até por questão de tempo, até legal se o projeto, se encaminhamos ao Executivo, já tivesse chegado aqui. Ele prevê toda a manutenção da parte das estradas, a emenda do projeto chama "Melhor caminho". Lei que será enviada a esta Casa, pelo Executivo, que autoriza a Prefeitura do Município de São Paulo, fazer esse convenio com o Governo do Estado junto à Prefeitura, fica responsável por cuidar da manutenção nas estradas, inclusive técnicos da Secretaria da Agricultura, disse que o tipo de material que irá ser colocado nessa manutenção não é asfalto, pé outro tipo de material, que não irá prejudicar a questão da impermeabilização do solo naquela região. Vou até cobrar do Executivo, para enviar esse projeto para cá, para aprovarmos e discutir na maior urgência possível.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, o projeto é muito interessante, muito bom. Essa região, Parelheiros e Marçilac representa 16% do território da Cidade de São Paulo, e tem muito pouco e tem muito para evoluir, principalmente se for na atividade de Eco Turismo. O Prefeito Haddad em uma reunião recente, aqui com a Seritur, falou dessa região e da importância de tentar levar para a região o setor hoteleiro. Hoje a região tem mais de 2000 leitos para receber um turismo que vem por causa do Eco Turismo, maior parte das vezes em hospedarias simples e temos hoje esse turismo crescendo ano a ano no Brasil e em todo o mundo. E temos atrativos suficientes para trazer turistas do exterior para essa região. Seria interessante se pudéssemos depois, na conversa com o Executivo, tentar tratar, quem sabe de uma discussão que envolve inclusive incentivos fiscais para atividades como essa que é a hospedagem que é a mais importante da região. Para as pessoas irem até lá e ficarem lá. A pessoa que trabalha e gosta do Eco Turismo ela quer ir para uma região como essa e não quer voltar para o centro de São Paulo, ele quer ficar lá. E hoje temos muito poucas acomodações com qualidade naquele local. Tenho certeza de que isso irá gerar emprego direto e indireto na região e muito. Só isso Sr. Presidente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na minha opinião, acredito que vem em boa hora esse projeto, nobre Vereador, porque a região de Parelheiros que ainda é preservado são 170 cachoeiras que tem lá. cerca de produtores rurais, uma série de trilhas, cratera de colônia que vem gente do mundo todo para ver e São Paulo não conhece. E pior que isso, o não planejamento da região, ou não possibilidade de atividade econômica para os moradores de lá, levará Parelheiros ao mesmo destino de outras áreas de mananciais. Que sempre se dizia: área de manancial, área de manancial, não faziam nada, se estão hoje ocupadas. O bom

planejamento e o desenvolvimento da região é perfeitamente compatível com sua preservação. Com a palavra o Adailson Oliveira, subprefeito de Parelheiros.

O SR. ADAILSON OLIVEIRA – Bom dia a todos. É com grande satisfação que aqui estou para ver e ouvir o que esse projeto do passado que tinha as linhas diferentes, cada um seguindo um caminho e agora, parece que encontramos a diretriz. A vinda do Prefeito Haddad na nossa região, uma das primeiras subprefeituras a ser visitada, foi exposto o potencial do Eco Turismo existente em Parelheiros e desconhecido. Desconhecido até de uma forma, pela sociedade, porque todos queriam fazer esse projeto, trazer a público esse conhecimento do que temos de bom na região para caminhos diferentes a ser seguiu. Hoje, eu aqui, junto ao pessoal de Parelheiros, me sinto honrado que agora é um projeto mesmo. O Haddad agarrou a dedicação, vamos ajudar, vamos tocar isso para frente, sabemos que a visão dos Vereadores juntos analisando aquela área, para nós será muito útil e a criação do Eco Turismo em Parelheiros. Semana passada do Tênis Clube, clube que está parado em Parelheiros, nos procurou e quer marcar um reunião conosco para incentivar um porto, para barcos e Jet Ski, que seria um projeto antigo do passado que parou e agora voltaria a tona. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado Subprefeito. Parabéns pelo cargo. Não tive a oportunidade de tê-lo encontrado ainda. Parelheiros é uma região que merece carinho. Se o Prefeito Haddad quer o desenvolvimento de Parelheiros, precisa manter lá gente que queira desenvolver Parelheiros, como é o caso do nobre Vereador Alfredinho que tem se dedicado muito a região.

Com a palavra o Gil Scatena do Gabinete do nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. GIL SCATENA – Bom dia a todos. O mandato no Vereador Ricardo Young entende que o mérito do projeto de lei é muito condizente com o que nós entendemos do que é bom para a cidade e para região. Temos algumas observações a fazer que começo, com algumas dúvidas e que talvez as proposições do nobre Vereador Nabil Bonduki pode contribuir.

Então, depois, ter acesso ao texto do nobre Vereador Nabil Bonduki seria interessante. Tenho algumas dúvidas. A primeira: houve alguma audiência na região sobre o PL que permitisse uma participação maior dos moradores? Ótimo. O pessoal da SPTuris se manifestou ou há algum encaminhamento da SPTuris com relação a isso? Porque em materiais de outras gestões a SPTuris já se manifestava tendo interesse naquela região e desenvolvendo ecoturismo para aquele espaço.

Outra dúvida é que, no início do PL, diz que vai até o limite da APA, mas não detalha se é limite externo ou interno, embora transpareça que o PL quer abarcar a APA. E a gente entende como muito importante, porque as áreas de proteção ambiental precisam de uma estratégia de desenvolvimento. Então, isso não está muito claro na redação e, talvez, possa ser melhorado o texto.

Já houve um debate sobre a questão do aeroporto, e agora está havendo debate sobre a questão do polo eco turístico. Acho que tem a ver com a vocação daquela região, que é unir a proteção com o uso sustentável dos recursos naturais: produzir água, gerar emprego. E essa vocação não pode ser excludente com os direitos sociais das pessoas que moram lá, que não são poucas, e que têm que continuar lá.

Muito se fala que esses projetos resolverão essa questão de hospital, estrada, educação, funções oriundas do Estado e que, talvez, têm muito mais a ver com a questão de governança, se as Subprefeituras possuem recurso e se esses são distribuídos igualitariamente entre elas, do que necessariamente achar que uma ida de um aeroporto ou uma ida de um polo ecoturismo resolverá a questão.

Acho que o PL pode também abarcar a questão do turismo rural, do turismo de base comunitária, que também tem a ver com a vocação da região e é importante. Acho que só o ecoturismo não é necessariamente a única atividade econômica que, dentro dos segmentos de turismo, pode responder a uma vontade de desenvolvimento para o local.

Por último, a criação da área de especial interesse turístico. Salvo engano, talvez os nobres Vereadores Nabil, Police Neto, Andrea ou Paulo Frange, possam contribuir com essa questão. Trata-se de uma legislação da Embratur para determinar as áreas que, a partir daí, terão que ter Plano Diretor, além das cidades com mais de 20.000 habitantes. Ou seja, seria um zoneamento mais amplo para que as áreas internas tivessem Plano Diretor, para que as

idades nessa região tivessem Plano Diretor. Não me lembro se esse tipo de zoneamento – vamos reconsiderar como zoneamento específico – se ele já está especificado no PDE de 2002 e passa a ser revogado no PDE novo, e se o PDE novo está considerando isso, porque acho que a gente está criando um zoneamento específico, prévio ao Plano Diretor. A criação de uma área de inspeção e interesse turístico nesse momento – o Nabil pode me ajudar, eu posso estar equivocado -. Eu acho que talvez valha uma ponderação para identificar se os zoneamentos que o Plano Diretor está prevendo... eu tenho certeza de que a atividade é condizente ao Plano Diretor, a atividade é condizente, mas ao criar esse zoneamento, esse perímetro específico, vê se não há nenhuma contradição com o Plano Diretor, com as áreas que estão previstas para o Plano Diretor naquela região, porque a partir desse zoneamento, então, em princípio, pressupõe que terão possibilidades de incentivos econômicos e fiscais para aquela região.

O SR. PRESIDENTE – Ok, muito obrigado, Gil. Você sempre contribuindo para a cidade de São Paulo. Tem a palavra o Sr. Ricardo Romero, da Secretaria do Verde.

O SR. RICARDO ROMERO – Bom dia à Mesa, bom dia a todos. Eu sou gestor da APA Capivari, muitos não me conhecem ainda; assumi há cerca de três meses, então, bastante recente para uma área de tamanha importância. A gente considera, obviamente, o extremo sul do Município uma área de relevância e de importância ímpar, então nós temos que ter um cuidado e uma atenção bastante importante para conseguir tratá-la de jeito diferente. A questão rural é bastante importante para a gente; a gente tentou, dentro do Plano Diretor, inserir essa questão de forma mais específica. A nossa redação não entrou, mas, de certa forma, tentaremos, através dos próprios Vereadores e tratar essa área como uma área rural. Tendo algumas características pontuais nela, é bastante importante a questão dos objetivos e das diretrizes que devem ser mencionadas dentro dessa lei exatamente para podermos ter a coisa um pouco mais fechada. Um projeto de lei que espero que se torne lei. A APA não é contrária a isso. Acho que o desenvolvimento faz parte dessa área, mas um desenvolvimento cauteloso com alguns critérios sendo obedecidos e estabelecidos, e objetivos e diretrizes de forma bem antenada.

Temos um documento hoje que é bastante claro em relação às unidades de conservação do extremo Sul, que é o Plano de Manejo da Capivari-Monos, que é o único até agora que existe, além do plano do Parque da Cratera, que, como bem observado, existem diversas questões bastantes interessantes. A da Capivari, no entanto, é o mais completo, que foi feito com uma atenção bastante especial, com bastantes critérios e que deve contribuir muito para essa lei.

Deixo claro que temos um problema em relação à APA e território, que é vista como um problema para as pessoas, para alguns moradores da região. Na verdade, a APA só indica diretrizes para que se estabeleçam todos esses desenvolvimentos que pensamos para a área, que são importantes para as pessoas, mas de uma forma um pouco restrita para que mantenhamos aquilo. Se abrirmos o cenário como hoje é colocado e como aconteceu como resto do Município, teremos grandes problemas e, o que aquela região sofrer, será sentido pelo resto do Município.

A APA busca dar algumas diretrizes para que a área tenha desenvolvimento, mas, de certa forma, controlado. Hoje temos sérios problemas de invasões na APA Bororé, na APA Capivari e não temos solução para isso no momento. Não adianta pensarmos lá na frente deixando passar o que estamos sofrendo agora. Peço que, de repente, nessa lei, possamos inserir alguma questão voltada para a segurança de uma forma mais específica, buscando, da Prefeitura, o respaldo necessário para que não tenhamos aquela área devastada como vem ocorrendo ultimamente.

Fica por aqui a minha manifestação e agradeço àqueles que contemplaram o que eu ia dizer.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado. Tem a palavra o Sr. Roberto Carlos da Silva, Presidente do Conselho Regional de Eventos e Turismo de Parelheiros e Marsilac.

O SR. ROBERTO CARLOS DA SILVA – Bom dia. Quero dizer que algumas falas aqui estão entrando em contradições. Acredito que talvez não tenha havido ainda a compreensão desse projeto de lei, qual o seu objetivo.

Primeiramente, já temos previsto no artigo da lei do polo de ecoturismo a criação do Conselho Regional de Turismo, só que a sociedade civil se antecipou juntamente com o nosso

subprefeito. Então, por meio de uma portaria, já estamos fazendo a gestão do turismo no território, justamente em cima da preocupação do gestor da APA para ser uma demanda controlada e organizada.

Algumas falas, por exemplo, sobre o bairro Chácara Santo Amaro. Ele já está contemplado no projeto, sim. Quando falamos da APA Bororé-Colônia, estamos contemplando toda a APA. Quando o assessor do Vereador falou das áreas de interesse turístico, sim, é uma tecnologia, é uma legislação nacional da Embratur e dentro da nossa luta, colega, lá na APA Capivari-Monos, Bororé, Colônia e toda região, desde 2003, com Sebrae, com a Doris Ruschmann pesquisando, andando, andando, formatando para organizar a demanda de 450 mil turistas por ano, nós trouxemos essa tecnologia. Então a área de interesse turístico, ele sim tem que estar previsto numa legislação turística, que é o que estamos criando através desse projeto de lei. Na Lei Orgânica do nosso município, Vereador, está lá previsto as áreas de interesses turísticos, está previsto também na nossa Lei Orgânica os locais de interesses turísticos. Só que, por exemplo, nós não podemos, a sociedade civil não pode criar uma estrada parque. Estrada parque só acontece dentro das unidades de conservação federal ou estadual. É por isso que nós votamos nesse PL a criação da estrada ecoturística, onde você tem a potencialidade de desenvolver os recursos naturais e econômicos daquele entorno.

Mas qual é o objetivo de criar essa lei? Ela não abarca, ela não elimina os planos de manejo. Aqui, o que o Romero falou, da APACapivari-Monos, principalmente no que fala do turismo.

O que nós queremos, Vereadores, com esse projeto de lei? O que está escrito na última Comissão desta Casa, que aprovou e deu seu parecer, as Comissões em conjunto. Qual é o objetivo dessa lei? Prestem atenção que vou ler, que é a Comissão dos Vereadores que aprovou, esse é o objetivo da lei, é por isso que ela está sendo apresentada na Casa: "Tem como finalidade a geração de recursos, negócios, renda e emprego comprometido com o meio ambiente", ou seja, nós estamos tentando criar uma legislação que mostre para o Poder Público que aquele local é especial e que precisa de recursos oriundos do turismo, do orçamento do turismo. A cidade de São Paulo não tem uma Secretaria de Turismo, então temos que buscar recursos onde? Na Secretaria Estadual de Turismo, que tem mais de 200 milhões disponível e que não são usados porque não tem projetos. Nós temos que buscar recursos no Ministério do Turismo, por isso que foi criada essa lei. Nós estamos nessa luta há dez anos e eu clamo, nesta audiência pública, faça uma aclamação em nome daquelas pessoas que estão lá no meio da mata, no meio dos recursos naturais, culturais, histórico, nós precisamos transformar aquela região de um lugar feio, excluído e incluir na riqueza da cidade de São Paulo e como está previsto na lei das APAs, está previsto no Plano Diretor Regional, o desenvolvimento do turismo em todas as suas plenitudes, em todas suas vertentes, rural, de aventura, histórico e cultural e é isso que estamos fazendo há mais de dez anos. E além de eu ser presidente desse Conselho Regional de Turismo, eu sou empresário naquela região há 23 anos, tenho lá uma pequena pousada, uma pequena hospedaria e lá nós geramos 40 empregos, hoje são 2.400 leitos e nós podemos chegar através desse decreto, através desse projeto de lei, através do plano do Prefeito Haddad, do plano de desenvolvimento do turismo, que está sendo gestado com a subprefeitura local, nós podemos chegar daqui a cinco anos, a 12 mil empregos, e levando emprego lá do lado da casa, da chácara daquele morador que não tem condução, que não tem esperança nenhuma. É isso que nós estamos pedindo para esta Casa, Vereador, é isso que estou clamando em nome daqueles lutadores, em nome daqueles empreendedores, em nome daqueles que têm esperança de ter um emprego, porque é fácil, é bacana estar num local confortável, é bacana estar trabalhando em local pertinho de casa com um bom salário, mas vai lá andar duas, três, quatro horas para você chegar numa avenida que tenha carro. Então o turismo, Romero, você como gestor da APA, o turismo é o único segmento, não existe outro, não existe aeroporto, não existe nada, é o único segmento que pode levar emprego para aquela população e é isso que estamos pedindo nesse decreto e é isso que nós conclamamos nessa audiência pública.

Vereadores não neguem o direito de Parelheiros e Marsillac serem felizes, não neguem o direito daquele povo de ter suas necessidades básicas concluídas, porque se nós não tivermos coragem de transformar aquela região, se nós tivermos coragem de aliar a cidade ao campo, nós estaremos produzindo, Vereadores, pessoas para fazer parte do crime organizado na

nossa Cidade, nós vamos constituir um bando de criminosos lá na mata para vir apavorar a vida das pessoas aqui na Cidade.

Presidente, muito obrigado e desculpe minha emoção. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado a todos. Infelizmente vou ser obrigado a suspender a esta audiência pública para dar início à próxima. Nós podemos voltar após a próxima, que acho que não haverá tempo, ou na semana que vem darmos sequência a estes projetos, o que acho mais racional, uma vez que temos agora audiência pública, a 30ª da Comissão de Política Urbana e, em seguida, teremos a audiência ordinária da Comissão.

O SR. NABIL BONDUKI – Eu estou de acordo em suspender o restante da pauta, a não ser que haja pessoas que vieram especificamente para participar. Não sei se existe.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Existe. Mas eu não posso dar sequência a essa porque vamos perder o prazo da outra. Tem vários projetos e tem gente inscrita para outros projetos. Infelizmente, agora não podemos dar sequência, caso contrário perco o prazo da outra, são 15 minutos de tolerância. O que nós podemos é continuar, se a outra termina rápido, essa após o término da outra.

Queria, na qualidade de Presidente, encerrar esta audiência, ou suspender essa audiência pública.

Declaro aberto os trabalhos da 30ª audiência pública do ano de 2013. Informo também que esta audiência pública está sendo transmitida através do portal da Câmara, no WWW.camara.sp.gov.br, foi publicada de acordo com a lei em diversos jornais de grande circulação.

O tema da nossa audiência é a Chácara do Ferreira, a Chácara do Jockey Club, na divisa com Taboão da Serra, ou no bairro do Ferreira.

Queria convidar para falar o Padre Darci, que foi quem fez a primeira. Em lugar dele vem o Sr. Djalma, que é o nosso homem do alarme das enchentes lá da região. Queria que você falasse um pouco, porque tem pessoas que não conhecem, tem pessoas que estão nos vendo pela TV Câmara, o local e a dimensão da Chácara do Jockey naquela região.

O SR. DJALMA – Bom dia. Sou o Djalma, do combate às enchentes do Pirajuçara. Acho que o pessoal me conhece por causa do alarme das enchentes do Pirajuçara. Agora estamos nessa luta para transformar a Chácara do Jockey num parque público.

A área tem 151 mil metros quadrados. Ela é maior que o Parque da Aclimação. Ela tem uma estrutura dentro já pronta, nós temos lá 30 e poucos prédios.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Para se ter uma ideia, é duas vezes o Parque da Aclimação e uma vez e um pouco o Parque do Povo.

O SR. DJALMA – Lá no temos 35 baias. A Chacarã do Jockey funcionava estritamente assim, vinha um cavalo do Rio Grande do Sul para correr aqui na Cidade Jardim e perdia uma semana, 15 dias antes. Ele ficava na Chácara do Jockey, no dia da corrida ele era transportado para a Cidade Jardim, corria e voltava lá. Ele ficava ali só para uma passagem. Lá tinha lugar de treino, tem pistas e tudo isso. Hoje nós temos lá a Escola Pequenininhos do Jockey, que funciona, menores, muitas crianças carentes, que estudam futebol lá.

Nós temos uma grande possibilidade de transformar a Chácara do Jockey em parque público porque o Jockey Club tem uma dívida enorme com a Prefeitura de São Paulo e nós poderíamos simplesmente pegar a Chácara do Jockey em troca dessa dívida, praticamente nós não vamos tirar um centavo do nosso bolso para pagar essa área toda. Nós lá temos uma dificuldade grande porque não temos um parque lá por perto, lá é asfalto, asfalto e asfalto. O Taboão da Serra está nos invadindo com tantos prédios e tantas moradias. Eu mudei para lá num bairro chamado jardim Juçara, é pertinho da Chácara do Jockey, eu mudei para lá em 1970, nós não tínhamos asfalto na rua, hoje não temos uma rua sem asfalto, todas asfaltadas, tudo impermeabilizado. Nós não temos, para mim, como para a maior parte das pessoas que estão aqui, que já tem uma idade avançada, um local para fazer caminhada. O pessoal tem que caminhar na rua, nas avenidas, porque não temos um parque para fazer isso. Nós lá uma grande facilidade também de acesso. Não vai facilitar somente a nós, população do Butantã e dos bairros próximos, é uma passagem, pessoal de Itapeverica, de Taboão da Serra, vai usufruir daquilo com muita facilidade. É o único parque que nós temos condições, nós não podemos perder aquela área de forma nenhuma.

Eu completei, no dia do Professor, meus 75 anos de idade, eu tenho filhos e tenho netos, tenho certeza que todos aqui têm filhos, netos ou irmão pequeno, o que vamos deixar para essa molecada daqui a 20 anos? Eles vão olhar lá para trás e vão dizer: "O que aquela turma deixou?" O que nós estamos provocando em São Paulo hoje? Nós temos caos na saúde, temos caos na educação, no transporte público, nós temos caos em tudo. Por quê? Porque há 30 ou 40 anos os nossos administradores não enxergaram o que ia acontecer aqui, porque se enxergassem o que ia acontecer nós teríamos tudo muito melhor para a gente viver.

O que eu quero é que essa Câmara, esses Vereadores, o Prefeito Fernando Haddad assine e passe essa chácara para parque público para nos deixarmos isso aí para frente para alguém, caso contrário, nós vamos sabe o quê? Tem muitas empreiteiras querendo comprar aquela área para fazer prédio, o que vai acontecer com essa molecada é assim, ele vai morar no apartamento, ele vai abrir uma janela e dar de cara com outro apartamento. Nós não vamos ter mais uma área na Cidade.

Queria aproveitar, esse aqui é um abaixo-assinado que nós protocolamos aqui na Câmara, tem quase cinco mil assinaturas, com um monte de entidades aqui, que assinou, e eu vou só ler um trecho: "Entendemos que os nobres Vereadores estão cientes da importância desse projeto e da carência de áreas públicas para a prática de esporte, cultura e lazer nessa região que, por sua localização num importante corredor da cidade beneficiará não só a população do Butantã, mas também de outras subprefeituras situadas no mesmo eixo viário, bem como municípios vizinhos. Salientamos que trata-se de uma área com características muito especiais onde será possível a instalação de um parque com estrutura similar à existente no Parque do Ibirapuera, sendo importante, além disso, para preservação do remanescente do Mata Atlântica", drenagem, porque o Pirajuçara, todos assistiram a catástrofe que ele causava em São Paulo. Hoje, felizmente, estamos com oito piscinões e a coisa aliviou.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Eu queria te agradecer, mas estamos com pouco tempo. Depois vamos te chamar, porque vamos fazer perguntas.

O SR. DJALMA – Obrigado, gente, e desculpa por me estender, eu acredito que tem outras coisas para se falar também. Muito obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Acho bom pensar que aquilo lá é um parque que está pronto. Eu acho que o investimento é praticamente zero. Ele era para ser uma ZEPAM, depois me falaram que não virou numa ZEPAM. No Governo do Serra ia se transformar em ZEPAM. Mas ele está absolutamente pronto, absolutamente ocioso e a única coisa que eu faria lá seria tirar aquele muro horroroso que tem em volta e colocar grades leves para dar transparência para o lugar, numa região que efetivamente a juventude não tem nada, não tem um espaço para lazer.

Quero convidar a Sra. Márcia Varolê, do Cades Butantã, três minutos. Se a senhora puder. Depois a gente volta às perguntas.

A SRA. MARCIA VAROLÊ – Bom dia a todos. A razão de estar representando um pouco o Cades Butantã é porque esse assunto também foi ventilado na nossa área, nesse conselho que cuida da parte verde da região do Butantã.

Lá, imprimimos um método de trabalho que é fazer um levantamento do que você precisa ter, conhecer, ou seja, quais as legislações que nos garantam solicitar um parque linear, um parque urbano ou uma praça, ou mesmo um parque municipal que é o caso da Chácara do Jockey.

Tenho conhecimento da Chácara do Jockey, desde 2004, quando na gestão da Prefeita Marta Suplicy, havia um projeto que dava 30% da área da Chácara do Jockey para habitação popular. Havia um projeto que dispunha sobre a colocação de um CEU, a administração do Butantã, o qual tinha só um problema: era uma área particular. Então não se pode projetar em cima de uma área particular se você não assume essa área como sendo de responsabilidade do poder público.

O que aconteceu? Na gestão seguinte houve uma desistência, pois não era só o problema de ter esses empreendimentos na área. O problema também envolvia Operação Urbana Faria Lima, pagamentos de Cepacs, tinha muita coisa acontecendo lá. Resultado: temos muitas ideias, mas ações concretas não vemos nenhuma. Querer é uma coisa, estar calcado e solicitar com um projeto com afirmações concretas é outra coisa.



Então falta o quê? Primeiro, saber o que é essa dívida – um elefante branco, que ninguém conhece, uma caixa preta – em relação ao que o Jóquei deve e que tipo de tributo ele deve. O Jóquei afirma que está pagando. Como fica essa situação?

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não, está pagando, mas tem um estoque de dívida cavalar.

A SRA. MARCIA VAROLÉ – Ele tem um estoque, Vereador, concordo com o senhor, mas nunca é apresentado, as matérias que saem e, aqui, estranho, por exemplo, não estar presente nenhum representante do Jóquei.

Quero pedir à comissão o seguinte: para adiantar e eu terminar rapidamente meu pronunciamento, há necessidade de se ter uma planilha.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Só interromper um minuto. Quem está presente e quer falar a respeito, por favor, pode se inscrever.

A SRA. MARCIA VAROLÉ – Acho que tem de ser assim: primeiro, uma planilha muito clara da Secretaria de Finanças do Município de São Paulo, relatando o que ele deve, qual é o montante e quais são os tributos implícitos.

Já foi pago alguma coisa? Existe um projeto concreto?

Vejam: para se fazer um parque, é necessário ver a vocação da área, o que tem de infraestrutura já existente, saber se é uma reserva ambiental, enfim, saber o que é aquela área. Assim, podemos discutir e cobrar.

Nossa proposta, em 2004, era que fosse feita uma escola de ecoterapia, por exemplo, aproveitando justamente a infraestrutura existente.

Então, Vereador, acho o seguinte: há necessidade de um pouco mais de detalhamento do que é realmente essa área e nossa ideia, nesse momento, é a seguinte: que a Prefeitura faça uma recomendação de que essa área é uma reserva ambiental.

O primeiro passo: tem de ser reconhecida de importância sócioambiental para a região do Butantã. A partir daí, há que se sentar com o proprietário do terreno para que possamos elaborar projetos compatíveis com a realidade. Não é simplesmente chegar no local dizer: “Vou pedir dinheiro do Federal, do Municipal, do lado, da esquina”, pois isso são só palavras. Há necessidade de informações concretas.

Essa tem sido nossa postura no Cades: levantar o que nos garante para fazer a solicitação. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado à senhora.

Sr. Fernando Gonçalves, morador da região.

Devo dizer que essa é uma primeira audiência pública sobre esse tema, para que possamos preparar uma outra audiência, aí sim, com mais dados, mais informações, incluindo informações da Secretaria de Finanças da Cidade para saber o quanto existe de dívida do Jóquei; da possibilidade de se fazer permuta; e uma série de outras informações.

O SR. FERNANDO GONÇALVES – Sr. Presidente, público presente, bom dia.

Sou engenheiro, meu nome é Fernando Gonçalves e resido há 16 anos na Granja Viana, em Cotia.

Vocês me perguntarão se sou morador da região. Não. Temos interesse específico na área do Jóquei e tudo que aconteça ao longo da linha 4 do Metrô.

A Raposo Tavares, hoje, é uma via congestionada e as alternativas para os acessos a São Paulo dependem muito da linha 4 do Metrô.

E, no caso da Chácara do Jóquei, temos uma alternativa – já foi exposto aqui – e sei que os moradores próximos estão defendendo que se transforme em parque essa área que é uma área privada.

Quero dizer aos senhores o seguinte: há 7 anos, eu, como engenheiro, batalho junto às autoridades – tanto do Estado, quanto do Município – sem nenhum veto para que, nessa área, seja construída uma rodoviária, a qual não seria a rodoviária ao lado da Vila Sonia. Ali, sei também, há sociedades de bairro que contestam, pois haveria quatrocentas desapropriações, quando, lá, na área da Chácara do Jóquei, não haveria nenhuma, além do que permitiria uma rodoviária que falta em São Paulo para atender a demanda sul.

Hoje, temos Jabaquara no Leste, Barra Funda...

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Desculpe interromper o senhor, deixe só eu

entender. O senhor imagina colocar rodoviária na Chácara do Jóquei?

O SR. FERNANDO GONÇALVES - Sim. Aliás, tenho até uma apresentação com todos os detalhes e com um projeto.

Seria uma rodoviária com 22 box e 3.760 vagas de estacionamento, o que poderia constituir um bolsão para o metrô. A estação Jaqueline ou a estação Jussara é prevista para aquela região, com desapropriações. A estação também ficaria ali e, para atrair capitais privados – pois seria um investimento privado da ordem de 185 milhões, e existe investidor para isso - um shopping e um centro de eventos para dez mil espectadores.

Os senhores perguntariam: “Perco a área verde?”, não. Os senhores estão se esquecendo que há menos de 500 metros existem três áreas degradadas, desocupadas, abandonadas, privadas e que ninguém toma nenhuma atitude. Sabem onde? No caminho do Engenho. Os senhores sabem do que estou falando. E se não sabem, eu projeto aqui.

No entanto, pretendem desapropriar uma área de 156 mil m² com frente para três avenidas e mais: com desnível de dez metros entre a Francisco Morato e a Eliseu de Almeida, e querem fazer de lá um Ibirapuera.

Eu tenho a apresentação e, se quiserem, está à disposição. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Hoje não dá tempo. Muito obrigado.

Agora, o Sr. João Carlos Soares, também morador da região.

O SR. JOÃO CARLOS SOARES – Bom dia a todos. Acho que esse tipo de discussão não vai agregar nada. Temos de manter o espírito democrático de todos virem se manifestar.

Sou João Carlos Soares de Alexandria. Moro no bairro há 40 anos. Minha família migrou para cá do Rio Grande do Norte. Chegamos em 1973 e residimos na rua Osiris Magalhães de Almeida, em frente à Chácara do Jóquei.

Portanto, estou falando de um assunto que conheço, pois ali passei minha juventude e adolescência, jogando bola naquelas ruas. Já contava à época com 15 anos.

Trabalho na Cidade Universitária há 35 anos. Minha mãe e meu pai – com 90 anos – moram no Caminho do Engenho. Repito: conheço tudo ali muito bem.

Estou aqui e quero fazer esse registro por insistência do Padre Darci, que abraçou realmente essa causa: de transformar aquela área num parque.

Não moro na Granja Viana. Minha mãe mora ali e eu moro na Vila Indiana, próximo à Praça Elis Regina. Sei da importância de permanecer aquela área preservada e dar-lhe essa destinação.

Respeito muito o que a Sra. Márcia falou, mas acho que o fato de ser uma área privada não pode ser impedimento para transformar numa área de convívio social, de esporte e, porque não, instalar ali uma escola, como já foi dito em outras oportunidades.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Acho que o proprietário mesmo tem interesse em se desfazer da área.

O SR. JOÃO CARLOS SOARES – Exatamente.

Acho que o metrô é uma outra obra muito importante chegando à região. Sabemos que o metrô quando chega, vai desapropriando mesmo.

E é muito mais saudável para o ser humano, para nós, pessoas que residiram numa cidade com pouca área verde, transformar aquilo num parque do que numa rodoviária, num condomínio ou seja lá o que. Quer dizer, botar mais cimento e concreto dentro da cidade.

Realmente, ali, ela já tem uma vocação. Aliás, não podemos esquecer que aquela área vem sendo utilizada, frequentemente, para eventos musicais, culturais etc. Portanto, ela já tem uma vocação e já está consolidada como uma área com essas atividades.

É uma área muito grande que podemos conciliar uma série de outras atividades e, assim, melhorar a qualidade de vida da população de São Paulo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. João Carlos.

Tem a palavra o Sr. Carlos Antonio de Almeida, do CPJóquei – Clube Pequeninos do Jóquei.

O SR. CARLOS ANTONIO DE ALMEIDA – Bom dia, senhores, Mesa.

Quero dizer a vocês o seguinte: trabalho no Pequeninos do Jóquei há mais de 25 anos. Lido só com crianças de 4 a 16 anos.

O Pequeninos do Jóquei está instalado na Chácara do Jóquei há 43 anos. Muitos Vereadores da Casa já estiveram lá.

Pouca gente conhece a Chácara do Jóquei. Estamos falando de um local onde o verde prevalece. Nossa briga não é tão futura. Estamos pensando no que construir antes adquirir o local.

O presidente do Jóquei Clube, Dr. Eduardo, está apoiando sim o parque do povo. Está abrindo mão e fez um impedimento com o Ministro de que ele vai apoiar isso, pois ele também não quer acabar com essa área verde.

Nossa luta é para que deixe essa área verde não só para crianças, é para todos. Se vocês forem lá na Francisco Morato, às 6h30 da manhã, verão os idosos fazendo *cooper* – a caminha deles – sabe onde? Na avenida Professor Francisco Morato.

A população, os moradores, não têm um lugar para fazer. A Chácara está pronta. Os governantes não precisarão investir tanto para ter um parque do povo. A população está querendo justamente o parque do povo. Nós, aqui, estamos ao contrário.

O presidente do Jóquei Clube está apoiando o parque do povo.

E estamos querendo deixar esse parque não só para as crianças, mas para os idosos e para a própria comunidade poder ter um espaço verde.

Senhores, por favor, visitem. Agora, pode visitar. O presidente do Jóquei Clube de São Paulo abre justamente para que a população vá conhecer. Andem lá dentro. São 151 mil m², onde há árvores históricas, um lago, museu, prédio pronto que a Prefeitura poderia estar lá, à época. Temos ainda todas as baias que podem ser aproveitadas e há espaço até para uma escola. Tem espaço para todo mundo.

O que nós precisamos é adquirir e preservar. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – E preservar, que é o mais importante.

Sr. Pedro Guasco, supervisor de Cultura do Butantã.

O SR. PEDRO GUASCO – Bom dia a todos. Cumprimento os nobres Vereadores. Estou aqui como representante da Subprefeitura. Queria pedir licença para falar nessa condição primeiro.

A questão colocada sobre construir uma rodoviária, vejam, não passa pela cabeça dos moradores e, posso assegurar, não está nos planos da Subprefeitura. Longe disso.

Vários projetos já foram apresentados para a área, sim. Lá caberiam várias coisas, mas a maioria delas – até citadas antes – teve um recuo. A vocação da área, esta claro para nós, é de um parque urbano, preservação do meio ambiente e também, talvez, para esportes. É um parque nos moldes um pouco direcionado, imaginamos, como algo menor, semelhante ao projeto do Ibirapuera que tem alguns equipamentos, mas não para sairmos construindo várias coisas.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Isso. Alguns equipamentos. Não é imaginar que para uma área daquele tamanho possa se encher com coisas para todo o tipo. Temos de preservar o parque.

O SR. PEDRO GUASCO - Já podamos bastante nossa criatividade por uma questão de responsabilidade.

Então seriam mesmo alguns equipamentos, basicamente, em cima dos espaços que já estão construídos. Temos um prédio que caberia, sim, uma Subprefeitura, mas não ventilamos essa possibilidade eventualmente. Há coisas prioritárias e mais importantes para o parque.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Posso dar uma sugestão: nem pense alto uma ideia dessas. O senhor sabe que com a Subprefeitura vem, depois, o depósito das máquinas, o estacionamento dos carros e, assim, vai.

O SR. PEDRO GUASCO – A Subprefeitura não tem planos para isso. Os planos que imaginamos para aquela região são: algum equipamento esportivo, talvez algo na área de Cultura e preservação do meio ambiente. É isso: preservação da mata, espaços para lazer e afins.

E, antes de ser um representante da Subprefeitura e de estar no poder público, venho num movimento pela Chácara do Jóquei, pela implantação do parque, via Rede Butantã e via Associação Educadores da USP. Na Rede Butantã existem várias associações e eu estava nessa.

Nossa preocupação é de que o governo converse e viabilize.

O Djalma se colocou muito bem, mas a situação não é tão tranquila para nós nesse momento, pois já estivemos numa situação em que seria muito fácil negociar a dívida pela área. Há pouco

mais de um ano foi renegociada a dívida, houve um desconto e ela caiu em 25%.

Nem precisava estar representando a Subprefeitura, pois está aí o Luis Felipe.

Bem, a dívida foi parcelada e a área valorizou. Hoje, não temos certeza se a dívida alcança o valor da área, mas tornou-se uma negociação mais complicada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Certamente que a dívida é bem maior do que a área. Por favor, peço para concluir. Há mais pessoas inscritas.

O SR. PEDRO GUASCO – É que se tem colocado algumas outras ideias. O que desejamos é que se pense uma estratégia viável, primeiro, para desapropriação da área e, depois, para implantação do parque. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sempre antes de que alguém tenha ideias exóticas como a D. Marta Suplicy que pretendia fazer conjunto habitacional naquela área.

Sra. Roberta Reiko Durante Sato, da Associação Pela Família, Centro Educacional Gracinha.

A SRA. ROBERTA REIKO DURANTE SATO – Bom dia todos. Obrigada à Mesa.

Represento uma associação que está há 50 anos na região, na mesma rua do Sr. Alexandre, que é a Osiris Magalhães de Almeida. Apoiamos a implementação do parque na Chácara do Jóquei.

A associação é um serviço que atende crianças e adolescentes entre 6 e 15 anos, oriundos da rede pública da região.

Além de fazer parte dessa associação, sou membro da Rede Butantã que o Pedro já comentou e também do Fórum da Criança e do Adolescente, igualmente no Butantã.

Essa é uma das demandas que os diversos serviços que se reúnem no fórum clamam, ou seja, que são espaços de lazer, áreas verdes, de preservação do verde e também um espaço que as crianças, efetivamente, podem utilizar como parque e área de recreação.

Portanto, estamos aqui reforçando essa ideia.

E como o Pedro já apontou, já que teve uma intensa negociação e se foi renegociada a dívida e, assim, temos a possibilidade de adquirir essa área como interesse público – agora pouco, inclusive o representante do Pequenininhos do Jóquei disse que o proprietário tem interesse na construção desse parque -, meus questionamentos são os seguintes: qual é o próximo e necessário passo que devemos tomar? E quem devemos cobrar? É aqui? É o Executivo?

E mais: o que, em termos de definição, podemos ter nessa audiência pública, já que tem todo um movimento – e entendi isso pelas falas até o momento – e todo mundo está disposto no sentido de que a área já está pronta? Até como o Presidente Andrea também colocou se é colocar um muro, uma grade e, assim, abrir o espaço como efetivo parque público. O que precisamos fazer?

De novo: se até o dono do espaço diz que tem interesse em transformar num parque, se a dívida é maior do que o valor do imóvel, do espaço, o que precisamos fazer?

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. ROBERTA REIKO DURANTE SATO – Então, fazer. E aí fazer como?

Nossa parte entendo que estamos fazendo. Então o que falta efetivamente?

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – A audiência pública é para os Vereadores formarem opinião e, depois, levamos a demanda, o pleito ao Sr. Prefeito. Levar o Sr. Prefeito conhecer. (Palmas) (Pausa)

Gostaria de agradecer a presença dos Vereadores José Police Neto, Paulo Frange, Alfredinho, todos interessados no assunto. Também agradeço a presença do Vereador Nabil Bonduki a quem passo a palavra. V.Exa. gostaria de falar? (Pausa)

Depois daremos continuidade à outra audiência pública.

Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Bom, em primeiro lugar, parabênizo todo o movimento da Chácara do Jóquei, da região da Vila Sônia, Ferreira e Butantã, afinal, foi por iniciativa de vocês que propusemos a realização dessa audiência pública. É uma reunião importante justamente para colocar esse tema em debate na Câmara Municipal.

Aproveito para dizer que apoio a criação desse parque e que entendo ser um assunto que não pode ser pensado isoladamente. Por isso, já destaco que, na discussão do Plano Diretor, teremos de debater como criaremos, em todas as regiões da Cidade, condições para que existam áreas verdes e parques que sirvam como – não posso dizer compensação, pois não

gosto dessa palavra – parte do planejamento daquela região onde existem tanto áreas ocupadas – mais densas, menos densas – como áreas não ocupadas, áreas essas para uso fruto da população.

Isso faz parte duma concepção urbanística que não é de hoje, é desde o séc. XIX, quando se começa a discutir a questão da importância das áreas verdes dos parques nas cidades.

Portanto, temos uma cidade que não planejou isso no passado, poderia ter planejado, e, assim, preservado áreas quando a ocupação ali ainda não havia chegado. A ocupação chegou, ultrapassou e ficaram áreas verdes significativas, que fazem parte do sistema de áreas verdes da Cidade, mesmo sendo privadas. Sabemos que se essas áreas privadas se não forem transformadas em áreas públicas tendem a ser ocupadas.

Temos de entender isso como parte de uma estratégia geral da Cidade e não de um interesse localizado. Por isso, temos de ter instrumentos que contemplem, não só a Chácara do Jóquei, mas as várias outras regiões do mesmo tipo.

Em relação a esse caso e já dando sequência ao último pronunciamento, o que a Câmara pode fazer? Gostaria de sugerir para a comissão que nós fizéssemos um pedido de informação para o Executivo. Acho que a questão foi levantada pela Sra. Márcia. Podemos então fazer um pedido de informação para que possamos ter, efetivamente, conhecimento de qual é a dívida real de IPTU das duas áreas do Jóquei.

Aliás, temos de trabalhar essas duas áreas de maneira conjunta. Inclusive, o Vereador Andrea Matarazzo tem destacado a importância de se pensar o Jóquei *strictu sensu* também, transformando-o em área pública.

Vamos pensar, então, o conjunto Jóquei Clube, ou seja, o quanto tem de dívida pública. Também ouvi falar que o Jóquei estaria interessado em vender o prédio que tem aqui no Centro para pagar a dívida de IPTU.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Já vendeu.

O SR. NABIL BONDUKI – Já vendeu. Então só para completar, é importante termos noção do que essa dívida e trabalhar, também, na seguinte perspectiva: existem também dívidas federais do Jóquei. Se pudermos fazer também essa solicitação seria bom.

Acho que também a nível nacional deve haver uma contribuição importante, eventualmente, precisando articular com algum equipamento federal. Não sei como isso seria feito, mas, de qualquer maneira, esse pedido de informação nos ajudaria a avançar para que chegássemos com uma proposta mais redonda para o Sr. Prefeito e, dessa maneira, ter um bom resultado. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado Vereador Nabil Bonduki.

O que faremos agora é justamente levantar todas as informações que temos, ou as que a Prefeitura tenha a respeito do Jóquei, de forma que possamos, na próxima audiência pública apresentar a vocês o que seriam nossas ideias a respeito.

Acho fundamental imaginar-se, sempre, a preservação total e absoluta de cada metro quadrado de verde existentes nessas áreas.

Temos de lembrar também que não há nenhum impedimento de corrida de cavalo em parque público. O hipódromo de Buenos Aires, Argentina, San Isidro – um dos mais importantes da América do Sul – é um parque público com corridas de cavalo. Portanto, não são conflitantes e acaba sendo bom para todo mundo. Desonera o criador de cavalos de uma área gigantesca e, ao mesmo tempo, permite que a sociedade amplie seu espaço.

Se pensarmos no Jóquei do Prado, na Cidade Jardim, são quase 600 mil m², teríamos um esvaziamento do Parque do Ibirapuera. Aconteceria uma redução de público no Ibirapuera o que contribuiria com a melhoria da qualidade daquele parque.

Acho que o modelo que devemos pensar, para qualquer área verde, é o estabelecido no Ibirapuera.

Não transformar em casas de shows definitivas, pois temos de lembrar também da vizinhança, como funciona e tudo o mais.

Não poderei mais dar a palavra, pois temos nossa audiência pública oficial.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sim. Então, senhora, pode por favor, como pequeno detalhe. (Pausa)

Agradeço a presença do Subprefeito do Butantã, Luis Felipe.
Pode falar daí, pois não temos tempo.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sim, isso o Vereador Nabil Bonduki já viu. Por favor a senhora.

A SRA. _____ - Bom dia a todos. Sou da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. Sou Diretora de Patrimônio Ambiental.

Há um decreto de utilidade pública – que foi publicado em 03.04.2008 - que teve sua caducidade, agora, em abril de 2013.

Esse decreto era conjunto com a parte do parque público e com a parte de Educação. Mas ele teve um desdobramento, ou seja, ficou uma faixa – mais ou menos – de 11.5% para Educação e o restante para parque. Só que aconteceu a caducidade.

Portanto, para essa área ser desapropriada tem de se aguardar um ano para ter um novo decreto. Isso daí seria algo jurídico, em relação à dívida.

Quero só dizer que há uma avaliação atualizada dessa área, no valor de 61,6 milhões na data de 28.02.2013. É um laudo administrativo do Desap. E tem avaliação administrativa já.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Está tudo bem. Importante saber, são dados bons, boas informações. Muito obrigado.

Não havendo mais nada a tratar, dou por encerrada a 30ª Audiência Pública da Comissão de Política Urbana. Tenham todos um bom dia.

Daremos sequência, agora, à 29ª Audiência Pública, que não se trata mais do assunto Jôquei Clube. (Pausa)

Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente declaro abertos os trabalhos da 20ª Audiência Pública do ano de 2013.

Paramos no PL 294/2013 do Vereador Alfredinho. Já haviam falado três pessoas. Vamos chamar a Sra. Solange Dias, do Conselho de Turismo. (Pausa) Foram embora.

Então chamo o Sr. Roberto Carlos da Silva, do Conselho Regional. (Pausa) Já falou.

Sr. Claudinho Moreira Dias. (Pausa) Também já falou.

Sr. Laerte Brasil. (Pausa) Não está? Não.

Lido o PL, então, considerado aprovado pela Comissão.

Vamos ao PL 317/2013 do Vereador Nelo Rodolfo, do PMDB, que dispõe sobre a construção de ciclovia, de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme, atual Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo e dá outras providências.

Alguém inscrito? (Pausa). Não há inscritos, projeto lido.

Vamos ao PL 386/2013 do Vereador Alfredinho, do PT, que altera dispositivos da Lei Nº 13.866/2004, que fixa as atribuições da Guarda Civil Metropolitana, para ampliar o poder fiscalizatório da Guarda Civil Metropolitana no âmbito da proteção ambiental.

Há inscritos? (Pausa)

Tem a palavra, pela ordem, Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – É bem rápido, Sr. Presidente. A intenção desse projeto é dar mais poder à Guarda Civil Metropolitana.

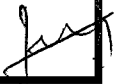
Sabemos que foi a criada a Guarda Ambiental, no Município de São Paulo.

Ocorre que a Guarda Civil Metropolitana é chamada para qualquer tipo de ocorrência, de ocupação ou de loteamento irregular, mas ela não tem o poder nem de notificar, nem de multar e nem demolir. Ela precisa recorrer a um agente fiscal, a um agente vistor da Prefeitura para que esses profissionais possam tomar as medidas.

É a burocracia do sistema pública. Daí, permanece a burocracia, um empurra para o outro e, muitas vezes, quando vem a ação, o fato já está consolidado.

Nesse sentido e até pensando em outras áreas – como as de mananciais, e de proteção ambiental, que têm a ver muito com o projeto de minha autoria – é que pensamos em dar à Guarda Civil Metropolitana o poder de notificar, multar e demolir, principalmente.

Para isso, claro, temos de discutir com o poder público, com a Prefeitura, uma estrutura nas Subprefeituras para dar respaldo a isso. Que seja dada cobertura para essas ações previstas no projeto.



Portanto, é um projeto de importância até para agilizar esse tipo de ação que ocorrer muito em nossa cidade.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Para discutir o projeto, logo em seguida ao Vereador Alfredinho, chamo o primeiro inscrito, Sr. Ricardo Trindade, Guarda Civil Metropolitano.

O SR. RICARDO TRINDADE – Bom dia Sr. Prsidente, Srs. Vereadores, senhoras e senhores. Sou o GCM Trindade, pertenci à Guarda Ambiental alguns anos, desde seu início. Fiquei durante três anos lá, mas hoje já não pertença mais.

No tempo em que estive lá, em conversa com o Vereador Alfredinho, dialogamos sempre a respeito das demandas e necessidades da Guarda Ambiental e uma delas era justamente a ampliação dos poderes de atribuição. Sempre esbarrávamos numa enorme burocracia.

Eu mesmo, por exemplo, fui vítima da burocracia. Às vezes, constatava um delito criminal, uma situação de queima de extensas áreas verdes – sempre na região de Parelheiros -, com cortes de árvores. Nem adiantava chamar um agente público, no caso dos EMAs das – Secretaria do Verde, nem o agente vistor ou mesmo o próprio o Policial Militar Ambiental, pois todos viviam assoberbados, por terem uma área de trabalho muito grande. Por exemplo, o Policial Militar que estava atendendo uma ocorrência em Taboão da Serra seria o mesmo que atenderia uma ocorrência no final de Parelheiros, lá no Marsilac.

Quer dizer, às vezes, mesmo tendo uma situação pronta e constatado o delito, não poderia atuar pois a prerrogativa não era nossa. Por conta disso, tinha de ficar lá, preservando o local do crime por doze horas, aguardando chegar o agente público. Às vezes era um EMA – Especialista do Meio Ambiente, da Secretaria do Verde; outras vezes era um agente vistor e tantas outras um Polícia Militar Ambiental.

Resumindo: vi a necessidade – conversando com o Vereador Alfredinho – de tentar desamarrar esse processo burocrático que atrasava os trabalhos.

E, ouvindo também o Vereador Andrea Matarazzo falar que 16% da Cidade de São Paulo pertence à região de Parelheiros. Até o Subprefeito poderia falar com mais precisão o número que tem de agentes vistores - pena que ele não está mais aqui -, mas tenho certeza que é inadequado para atender toda aquela região.

Há um efetivo, hoje, pronto, dentro da inspetoria de Parelheiros, de cerca de 50 a 60 guardas prontos. Basta que sejam bem instruídos e, junto com a alteração dessa legislação, poderiam ser transformados em agentes vistores. Eles poderiam atender não só a demanda ali, mas também de outras regiões da Cidade.

Sabemos que há outras inspetorias ambientais, por exemplo, em Capela do Socorro e que atende às APAs : Capivari-Monos, Bororé-Colônia e também a do parque da zona Norte, Pirituba, Perus, também o Parque da Cantareira.

Enfim, há uma necessidade imensa desse projeto. Vem ao encontro do anseio da Guarda Civil Metropolitana de atribuições. Com certeza, também motivará o GCM a trabalhar.

Pois, vejam, ficamos desmotivados ao chegar num local, constatar o fato e ter de ficar aguardando a chegada de outro agente, desnecessariamente.

Contamos com o apoio dos Srs. Vereadores para aprovação desse projeto. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não há mais inscritos, considere-se lido e aprovado o projeto.

Tem a palavra o Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, quero fazer um elogio ao nobre Vereador Alfredinho.

São raros os Parlamentares que vêm à nossa comissão quando realizamos audiência pública para fazer a defesa oral de seu projeto.

O que o nobre Vereador Alfredinho nos mostrou no dia de hoje não é só o respeito à audiência pública e aos que nos acompanham, mas, sobretudo, um respeito à ideia que o mandato dele traz e oferece para a sociedade à medida que vem fazer sua defesa.

Se conseguíssemos isso com a maior parte deles, o resultado final da aprovação dos projetos também resultaria em projetos com qualidade maior ainda e com mais participação da sociedade.

Então, Vereador Alfredinho, muito obrigado pela forma com que V.Exa. vem atuando, pois é

absolutamente importante.

O SR. ALFREDINHO – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Faço minhas as palavras do Vereador e tenho certeza que os Vereadores Paulo Frange e Nabil Bonduki concordam com as palavras do Vereador José Police Neto.

Vamos ao PL 388/2013 de autoria dos Vereadores Alfredinho e Edemilson Chaves, que cria incentivos fiscais para os edifícios da Cidade que transformarem sua fachada em fachada verde.

Há inscritos? (Pausa) Sim. São dois inscritos: Sra. Nina Francisca Ramos de Queiroz, conselheira do Crea e, depois, Sr. Antonio Carlos Rea, da Liderança do PT.

A SRA. NINA FRANCISCA RAMOS DE QUEIROZ – Bom dia a todos. Serei bem breve nas minhas considerações. Sou conselheira do CREA São Paulo, engenheira agrônoma, trabalho aqui na Casa e, portanto, o interesse é de todos os lados que os projetos sejam avaliados.

Tenho duas considerações para ajudar a compor este PL. No artigo 3º diz que o laudo deve ser assinado por um engenheiro agrônomo, eu sugiro que esteja devidamente registrado no CREA. Vocês podem dizer, mas qualquer engenheiro não é registrado no CREA? Temos muitos profissionais que não se registram no Conselho Regional e que exercem sua atividade sem a devida fiscalização.

Então, qualquer projeto para ser bem amparado tem de ter o técnico responsável. Neste projeto é importantíssimo ter um engenheiro agrônomo devidamente registrado no CREA e que faça ART, Anotação de Responsabilidade Técnica, que é o que comprova que o profissional esteve no local, avaliou as condições e que está compondo o acervo dele. O profissional muitas vezes não sabe que naquela atividade ele está compondo um acervo de sua responsabilidade.

Outro detalhe é onde diz: “melhor isolamento térmico das edificações”, colocarmos melhores condições termoacústicas que também melhora a condição de acuidade. Reduz o consumo de energia elétrica e além de reduzir as emissões de gases de efeito estufa, aumenta a retira do carbono da atmosfera, aumentando também a harmonia, bem-estar e dissipando as ilhas de calor.

É um projeto interessante e que temos de trabalhar para melhorar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Antônio Carlos, da liderança do PT.

O SR. ANTÔNIO CARLOS – Gostaria só de elogiar o PL de autoria do Vereador Alfredinho porque me chama a atenção na cidade de São Paulo a presença de fachadas de grandes edifícios que são muito hostis.

Nós que já sofremos tanto com mobilidade e etc., poderíamos – se o PL for aprovado e sancionado – ter uma Cidade mais verde.

Chamou-me a atenção, quando conversei com o Vereador Alfredinho sobre esse PL, que tem um prédio maravilhoso na frente da Câmara, o Avenidas, que já possui as floreiras e, curiosamente, os moradores não cuidam delas. Esse edifício poderia estar todo verde para a Cidade.

Talvez, com pequeno incentivo monetário, com uma pequena redução no IPTU, pode levar os moradores da Cidade a transformar seus prédios em vitrines verdes e a Cidade se humanizar um pouco mais.

Muito obrigado.

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

O SR. NABIL BONDUKI – Parabenizo o Vereador Alfredinho e o Vereador Edemilson.

Já passou pela nossa Comissão, eu elaborei um substitutivo e estou acertando com o Vereador David Soares um projeto sobre construção sustentáveis que envolve também os aspectos relativos à fachadas verdes. Então, nós vamos entrar em entendimento para não haver dois projetos caminhando em paralelo, os dois gerando isenção de IPTU, gerando uma sobreposição.

Então, vamos tentar compatibilizar esses projetos sendo possível para poder pensar sobre a sustentabilidade nas construções de maneira integral.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, participamos de uma apresentação de um pessoal do Rio Grande do Sul sobre telhado verde e o trabalho que é feito impermeabiliza completamente sem risco de infiltrações. Faz-se a apresentação da aplicação do telhado verde no Memorial da América Latina. Foi bastante interessante e é um avanço.

O incentivo fiscal é interessante. Se não der incentivo, não resolve. É muita gente falando do verde, mas nada sendo aplicado. A pessoa não vai mudar a configuração do seu prédio só porque acha que o verde é importante. Os anos demonstraram que isso não traz resultado. Vamos ter de tentar mudar essa cultura tocando pelo bolso.

Sou favorável e acho interessantíssimo sim.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o nobre Vereador Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, quero reconhecer avanços consistentes nesta proposta e na proposta apresentada pelo Vereador David Soares e observar que isso tem se traduzido em uma prática. Diversos projetos abordando uma relação da questão ambiental com o incentivo fiscal, em especial o IPTU, vem sendo discutido na Casa, seja de teto, fachada, seja de área permeável e verde porque hoje já tem tecnologia para área permeável, mas muitas vezes essa área não é verde.

Então, acho que o debate avança, em especial quando ele mantém uma relação direta com o tributo que sempre é muito questionado. Como esta semana, em especial o dia de hoje, a Câmara vai debater este tema em audiência pública e está se buscando as fórmulas reais de interpretar, em primeiro lugar, o que é projeto que chegou do Executivo, e em segundo, os impactos que tem.

Parece-me interessante que a nossa Comissão consiga acompanhar a audiência pública que será realizada às 13h porque política fiscal e política de desenvolvimento urbano tem uma relação direta.

Será que poderíamos não realizar a nossa reunião ordinária, o que permitiria aos Parlamentares desta Comissão a acompanhar a audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Essa é a proposta que eu tinha feito. É importante que todos os Parlamentares desta Comissão possam acompanhar a audiência pública sobre o IPTU que afeta o bolso de todos nós paulistanos e de forma drástica, desta vez.

Tem a palavra o nobre Vereador Alfredinho.

O SR. ALFREDINHO – É muito importante a série de projetos que há nesta Casa sobre a área ambiental. Isso eleva o nível de consciência das pessoas da necessidade de preservar e tornar o ar da Cidade mais puro e todos viverem melhor.

Posso dizer que há alguns anos eu não tinha essa consciência. Depois que tive essa consciência e fui fazer a minha casa, até procurei plantar árvore na frente, ter um jardim para ter o solo mais permeável.

Depois que virei Vereador, comecei a debater e a aprender muito mais. Esse projeto vem no sentido de ajudar os lugares onde há poucas árvores e ter a possibilidade de até fazer um plantio.

Vamos aceitar, Vereador, não tem problema de fazermos um projeto.

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

O SR. NABIL BONDUKI – Não quero entrar no assunto IPTU, mas só queria chamar a atenção do seguinte, se não tivermos um IPTU calculado de acordo com o preço justo, não conseguimos dar o incentivo para aquilo que a gente quer estimular tanto do ponto de vista urbano mais geral, quanto do ponto de vista ambiental.

Não quero antecipar a discussão, mas se tivermos essa lógica...

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – O critério do justo é que é o problema. Não vamos entrar nessa discussão.

O SR. NABIL BONDUKI – Vamos pegar o caso da periferia da cidade de São Paulo. Não estou querendo eliminar a isenção, mas o projeto do Vereador terá pouco impacto na periferia porque como os edifícios já estão isentos e como alguns já falaram, sem o incentivo econômico as pessoas não praticam aquilo que seria o objetivo de projetos como este. Então, na verdade, provavelmente quem aplicará serão as casas das regiões mais privilegiadas da Cidade e que pagam mais IPTU e usarão este projeto de lei para reduzir.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – O problema que com a atual taxa e o conceito de

justo de IPTU do PT ninguém mais vai construir casa nas regiões. Haverá uma degradação das regiões.

O SR. NABIL BONDUKI – Só queria fazer essa observação porque isso vale para patrimônio, vale para incentivo de desenvolvimento urbano, questões ambientais.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – O bom é que tem uma audiência pública sobre o IPTU agora para discutirmos essas questões.

Vamos ao próximo projeto, PL 430/13, da Vereadora Sandra Tadeu. Há algum inscrito? Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Quando mudamos o mobiliário urbano, discutimos muito a imposição que poderíamos ter colocado para que pudéssemos ter mensagens publicitárias de alcance de utilidade pública, campanha de dengue, de vacinação e assim por diante.

Na época tentamos incluir e não foi possível no mobiliário urbano até por conta da licitação e do processo. O projeto é interessante, sou favorável, mas precisamos ter com o Executivo algum relacionamento para termos a sanção desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – E deveria ter, é importante. Principalmente, pela quantidade publicitária que vemos nesses relógios inúteis que estão colocados na Cidade.

O SR. PAULO FRANGE – E o tempo de permanência das pessoas nos pontos de ônibus que ficam mergulhados na solidão e vendo a mensagem, com certeza irá reter esse conhecimento.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Anuncio a presença do querido Vereador José Rolim, de Paraisópolis. Vereador, sente-se a mesa, por favor.

Está lido o projeto e feita a audiência pública do projeto da Vereadora Sandra Tadeu.

Está presente também o Vereador Nelo Rodolfo.

Próximo item, PL 487/13, do Vereador Laércio Benko.

Alguém inscrito? (Pausa) Ninguém inscrito. Projeto lido.

PL 516/13, do Vereador Orlando Silva.

Alguém inscrito? (Pausa) Ninguém inscrito. Projeto lido.

PL 545/12, dos Vereadores Chico Macena, Abou Anni, Juscelino Gadelha, Eliseu Gabriel, Marta Costa e Floriano Pesaro.

Alguém inscrito? (Pausa) Tem a palavra a Sra. Eliane.

A SRA. ELIANE – Boa tarde a todos.

Essa matrícula, do Registro de Imóvel, consta uma informação muito importante: prédio próprio para cinema.

Embora sendo um bem privado, ele cumpre a função pública há 60 anos.

Em 2008, as salas de arte representavam quase 10% do circuito nacional. No final de 2012, se limitaram a 5% das telas.

Em São Paulo, fizemos um levantamento das salas que já fecharam na Cidade, desde 2006: o Top Cine, no dia 11/05/06; o Vitrine, 1/06/06; Cine Arte Lilian Lemmertz, 30/05/10; o Gemini, 26/09/10; o Cine Belas Artes, 17/03/11 e o Lumière, em 20/06/13. Todos em comum tendo a consequência da especulação imobiliária.

Atualmente, temos apenas quatro salas funcionando em São Paulo, na Cidade: o Espaço Itaú, na Augusta; o Reserva Cultural; o Marabá e o Cine Sabesp. Isso só faz com que a gente mantenha a importância da aprovação desse projeto de lei e dizer o quanto é urgente uma política pública para o cinema de rua.

Gostaria, também, de pedir uma contribuição do Vereador Nabil Bonduki porque o Movimento tem estudado várias saídas que possam apresentar a solução definitiva. Nos baseamos, também, no Programa Monumenta, que tem sido muito vitorioso em várias cidades, no âmbito federal, se poderíamos traçar um paralelo e usá-lo como base para essa requalificação da Consolação com a Paulista.

Obrigada.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, o cinema de rua, que faz parte de nossa rua, tenho certeza de que os homens da nossa geração, a grande parte deles, encontrou suas namoradas passeando pela porta do cinema, faz parte de uma história da Cidade. Nas cidades do Interior, desapareceu completamente o cinema de rua. Tem cidade, hoje, com 30 mil habitantes que não tem nenhum cinema.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Nobre Vereador, vou passar uma informação a

V.Exa. Quando era Secretário de Cultura, fiz o levantamento: apenas 120 municípios do Estado de São Paulo têm cinema.

O SR. PAULO FRANGE – Esse dado não conhecia, mas é uma autocritica que temos de fazer desse processo.

Aqui, foi tratado um projeto de lei, que veio do Executivo, do Governo passado, aonde chegamos a dar ISS zero para quem tivesse o cinema de rua. O ISS da bilheteria do cinema é alto, não é pequeno. Havia até uma discussão se tinha de aplicar o ISS menos o valor da locação dos filmes, mudar a base de cálculo para tentar reduzir o das salas de cinema. Não conseguimos.

Ficou para os cinemas de rua, zero. Há bairros, na cidade de São Paulo, com 500 mil habitantes que não têm uma sala de cinema! Na Cidade Tiradentes, aquela região, não temos uma sala de cinema. Só aonde tem shopping tem sala de cinema.

Vejam que a isenção fiscal nem sempre faz a atividade voltar.

Portanto, acho interessante o projeto.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, acho que poderíamos até, um dia, fazer um debate desse assunto.

Algumas cidades, na faixa de 200 a 300 mil habitantes, que tinham 2 ou 3 cinemas, um naturalmente foi transformado em teatro e o teatro está sempre cheio.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Há uma experiência interessante, que aconteceu no Município de Paranapanema, que o Presidente da Câmara me procurou para ouvir desse Programa Cinema na Cidade, porque eu estava dando o equipamento, que é o projetor – que, hoje, não custa nada, caixas de som, mesa, etc, onde instalamos no plenário da Câmara dos Vereadores.

Então, todos os dias, sem exceção, tinha matinê e, à noite, sessão de cinema.

A Câmara, que tinha 1.500 metros quadrados, depois pediram para que levasse também oficinas culturais, virou um centro cultural que tem as sessões plenárias nos momentos certos.

É uma experiência para se levar para outras cidades ou para a periferia aqui de São Paulo.

O SR. NABIL BONDUKI – Acho que temos um movimento em torno do Belas Artes, mas acho que o projeto é mais amplo que isso.

Há muitos anos venho batalhando pela questão do cinema de rua. Inclusive, esse projeto de lei da isenção do IPTU e do ISS, é de minha autoria, de 2003 ou de 2004 e, realmente, foram poucos os cinemas que aderiram por conta das dificuldades da própria Secretaria de Finanças. Mas quero chamar a atenção no seguinte, o cinema de rua faz parte de uma outra discussão, que são as atividades que se desenvolvem na rua, o comércio de rua, não o comércio na rua, o comércio de rua, o teatro de rua e a própria ocupação das calçadas.

O que temos visto é que essas atividades que acontecem na rua, estão perdendo a sua vitalidade e o cinema é importante para isso, porque o cinema leva muito público. Então, se gera uma centralidade em torno do cinema, com bar, restaurante, porque as pessoas, antes e depois do cinema, se dirigem a ela. Não é por acaso que no shopping, por exemplo, os cinemas têm grandes incentivos, porque interessa para o shopping ter o cinema, porque atrai as pessoas que, obviamente, vão consumir naquele espaço aos preços que o shopping coloca, que são muito mais elevados que os custos fora.

Então, acho que é muito importante o incentivo ao cinema de rua feito pela Prefeitura, mas no âmbito de requalificação e o projeto fala de requalificação. Aquela esquina da Paulista com a Consolação está muito decadente, ela já foi muito mais pujante. Existe, agora, a possibilidade, com a abertura do Riviera, de se dinamizar. Agora, tem o problema real, que é o custo do cinema, o custo do aluguel e isso vem há bastante tempo.

Só que eu quero destacar aqui o seguinte, se a gente for se basear só por mecanismos de mercado, todas as atividades culturais privadas, embora poderia dizer que elas privadas ou públicas não estatais, porque um cinema, um teatro, desempenham um papel cultural importante na Cidade. Então, elas precisam ter algum tipo de apoio, de incentivo porque, senão, elas vão tender a desaparecer pelo valor imobiliário que o espaço tem, principalmente nas regiões do Centro expandido de São Paulo.

Então, acho que é importante.

Devemos fazer a reabilitação do espaço público – melhorar a calçada, iluminar, dar condições,

em uma perspectiva de tentar evitar que esse processo de segregação predomine na Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na Brigadeiro Luis Antonio, fizeram aquele Teatro Abril. O que a fez desistir do Teatro Abril e passaram para alguém? O ponto de ônibus que o Poder Público colocou na porta. Aquilo ficava lotado de gente, ninguém enxergava o teatro e você não conseguia ter acesso para entrar.

O SR. NABIL BONDUKI – Então, eu acho que tem de ser pensado isso como área de interesse público e de especial preocupação.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – O ponto que poderia ter sido puxado 40 metros para cima ou para baixo. Vamos lá, continuando. Lido o projeto.

PL 284/13, dos Vereadores Wadih Mutran e Goulart.

Alguém inscrito? (Pausa) Tem a palavra o Sr. Eduardo, Presidente da Associação Brasileira de Pirotecnia.

O SR. EDUARDO – Boa tarde.

Vim a esta Casa defender o projeto do Vereador Goulart porque ele regulamenta a parte do comércio legal e combate a parte do comércio clandestino.

Esse projeto de lei está baseado nas leis federais, estaduais e principalmente na lei atual do Corpo de Bombeiros.

Existia um outro projeto, do Vereador Toninho Paiva, que já era antigo. Então, esse projeto é adaptado dentro das normativas atuais.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. Eduardo.

PL 286/13, do Vereador Calvo. Antes dos sanitários, se instalassem umas lixeiras já ajudaria, mas a ideia é boa.

Alguém inscrito? (Pausa) Vereador Police Neto?

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Não instalando na calçada, que já é pequena.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Sem dúvida alguma, porque, provavelmente é o que acontecerá, ao lado da lixeira que também será na calçada.

PL 330/13, Vereador Eduardo Tuma.

Alguém inscrito? (Pausa) Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI – Concordo com a proposta de V.Exa. também reforçado com a do Vereador Police, de adiarmos a reunião de hoje, da Comissão de Política Urbana, mas queria que nós aprovássemos, antes de fazer o encerramento, o calendário de debate do processo do Plano Diretor, para ele poder ter início e para que possamos, dessa maneira, começar a debatê-lo aqui na Casa.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Nada mais havendo a tratar, está encerrada a 29ª audiência pública da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

Segue ~ juntado S, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado S sob folha(s)
nº 32.91 Em 10/12/2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa *[Assinatura]*
RF. 100 823 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 72
do Processo nº 01-317-2013
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100823

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

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 13 de novembro de 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 32ª Audiência Pública do ano de 2013. Informo que Audiência Pública está sendo transmitida através do portal da Câmara – www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara e Auditórios On-Line. Vem sendo publicada no *Diário Oficial* da cidade, diariamente, desde o dia 8 de novembro de 2013. E hoje tem como objeto a discussão das ações de fiscalização em lojas de bicicleta. Foram convidados, os Srs: Paulo Artur Lecione Góes, Secretário Executivo do PROCON, Rena Ferracioli, assessor Chefe da Diretoria Executiva do PROCON; Marcelo Maciel, Presidente da Aliança Biki; Thiago Benequino, Diretor Geral da SipoCidade e Fernando Grella Viera, Secretário Estadual de Segurança Pública e Márcio Elias Rosa, Procurador Geral de Justiça.

Imagino que o fato gerador dessa audiência pública são os questionamentos, as posições do nobre Vereador Police Neto, que essa questão de fiscalização de lojas de bicicletas, não sou ciclista, sou motociclista. Mas imagino que tenha uma similaridade com a fiscalização que acontece nas lojas de motocicletas, também. Aliás, esse assunto, veículos de duas rodas, eu diria um assunto, que pela proporção que ele existe no mundo e pelos problemas que existe aqui em São Paulo, deveriam estar muito mais na pauta do que estão hoje, principalmente com relação a questões de segurança e de capacitação, treinamento, tanto dos ciclistas e motociclistas como principalmente dos motoristas de desenvolvermos um convívio menos arriscado para os ciclistas e motociclistas em uma cidade como São Paulo. O veículo de duas rodas é um veículo essencial em uma cidade como São Paulo e que facilita a vida de todos, mas não é possível termos um número de acidentes e aí uso de bicicleta, não sei tanto, mas de motocicletas, por exemplo, você ter duas mortes e meia por dia no trânsito de São Paulo. Tenho convicção, sendo motociclista, que muito também em função da pouca responsabilidade, no caso dos motociclistas quando vemos movimentos que se recusam a usar em protestos, o uso de equipamentos de segurança. Não sei se vocês lembram quando teve manifestações contra o uso de capacetes auditados pelo Inmetro. Eu já comprei capacete, não sei se alguém já comprou, vemos as porcarias que a gente compra aí, quer dizer, você ter o capacete assegurado à segurança dele, é o ideal. A mesma coisa é você ter a antena que tira, no caso da motocicleta, os fios de acerou da frente, outra coisa que só vem em benefício a quem tem fim. Precisa existir mais políticas públicas de esclarecimento, e aí também para os motoristas, vejo, por exemplo, em função da questão dos motoboys, você como motociclista é agredido o tempo todo, de motocicleta. Não sei se alguém aqui anda de motocicleta, às vezes você passa para o lado de cá, o cara cospe, joga milho verde em cima, lata de bebida,, algo surrealista. Coisa que não tem porque acontecer, até porque sabemos que a tendência desses veículos é aumentar, crescer e precisa de normas mais claras,. Não sei o caso de bicicleta, especificamente, mas na Itália onde morei, motocicletas ou as vespas até uma determinada cilindrada só pode andar em vias internas, primárias, para as avenidas ou vias expressas tem de ter uma cilindrada mínima de 250 cilindradas, se não você não pode entrar em vias expressas, enfim. Essa organização para convivência é essencial. Estava falando aqui o nobre Vereador Police Neto, quinta-feira foi para Ermelino Matarazzo de bicicleta, saindo daqui, chegando lá em uma hora e pouco. De carro leva duas horas e meia. Podemos ver a praticidade, a facilidade que poderia ser proporcionada à sociedade se tivéssemos segurança para utilizar veículos. Outra questão: limpeza pública, buracos, são todas as coisas que precisam ser olhadas, vias adequadas, não adianta fazer ciclovia, por exemplo, ciclovia é pintar a faixa e dizer que aquilo é uma ciclovia. Tem de ter pavimento, sinalização e uma série de coisas, não ficar acrescentando placas. Acredito que temos de substituir placas. Temos de olhar a bicicleta como a motocicleta, são veículos como os outros veículos. Porque tem de ter uma plaquinha secundária sempre, ao contrário, deveria estar incluído na sinalização formal da cidade, como para qualquer veículo. Incluída claramente, que você coloca uma plaquinha diferente, vejo agora, que estão colocando “via para bicicleta”, alguma coisa assim. É uma plaquinha a mais no poste. Deveria ter uma placa comum: “Via para ônibus, automóveis,

bicicletas, etc...” ou uma sinalização específica para as bicicletas como tem para automóveis, não no meio daquela poluição que você acaba não enxergando. Precisamos civilizar o Poder Público, para entender como funciona isso no mundo todo. E para nós é mais fácil, porque o mundo começou nisso 30 anos atrás. Estamos começando agora, mas enfaticamente, a Secretária de Transporte de Nova York, esteve aqui, fez uma apresentação, deu um baile aqui do que foi feito e efetivamente, eu vi o que foi feito em Nova York, pouco tempo atrás, nobre Vereador Police, onde claro, claro que a cidade onde estava desenvolvida um pouco mais complexo, mas mesmo assim, eu vi as adaptações que fizeram para bicicletas, respeitando, inclusive pedestres que é uma reclamação que agora fazem com relação a bicicletas, mas pegando faixas de calçada, aqui não têm calçadas nem para pedestres, mas enfim, onde tiver, você pode fazer também a via alternativa. A parte nova que desenvolveram ao lado do skyline, para onde Nova York está crescendo hoje, todas as vias são automaticamente, quando são abertas, o lugar reestruturado, levando em conta essas novas alternativas. É interessante Nova York – desculpa por estar me estendendo, é um tema que não conheço, não sou praticante, mas acho essencial – e que você não vê motocicleta em Nova York, mas muitas bicicletas. Dizem que o seguro para moto é muito alto. Itália, Roma, não vê muita bicicleta em determinados lugares, no centro antigo, porque o pavimento não é adequado para bicicleta que aquele paralelepípedo pequeno, o pessoal usa as motos pequenas. Mas no arco de fora de Roma, onde não é a Roma histórica, tem hoje como um veículo, em todos os países da Europa.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - NETINHO. Presidente, tem uma questão fundamental nessa análise fundamental nessa análise inicial que V.Exa. faz, que temos deixar claro, que todo esforço que o mundo fez para recepcionar bicicleta foi o mesmo esforço que o cidadão faz para pedalar a bicicleta. É simples. Toda vez que você busca uma grande infraestrutura, uma grande ação que esteja vinculada a ela ou depende de muito recurso público é para não fazer. Quando assistimos a Secretária Janette apresentando o modelo implantado em Nova York, não é muito diferente do modelo implantado em Londres, onde a circulação de bicicletas é compartilhada com a faixa exclusiva de ônibus que foi a faixa que utilizei para ir até Ermelino Matarazzo, saindo daqui, pegando a Nestor Pestana, Celso Garcia, Amador Bueno e Av. São Miguel, em média de 23 a 24 km de faixas exclusivas compartilhada da bicicleta com ônibus e questões mais simples ainda. Daniel Gute, que fez um desenho na primeira conversa que tivemos esse ano, ele falava que o maior precisava proteger o menor. Isso está escrito nos ônibus de Londres. A bicicleta não pode passar o ônibus, com a questão da lógica, mas o ônibus também não pode passar a bicicleta. Por outra questão da lógica. O nosso problema é quando falta lógica.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Nobre Vereador V.Exa. falou a palavra chave, a questão da simplicidade, primeiro. Segundo, não podemos ir para o caminho de demonizar, vejo São Paulo, agora está demonizando automóvel. Vai conseguir todos que tem automóvel contra a implantação de novas vias, não precisa demonizar. Precisa conviver. São as três coisas, precisa de ônibus, automóvel, bicicleta, motocicleta. São coisas que precisamos ser convidadas e tem de ser olhadas com uma política pública normal, com a mesma ênfase que se está fazendo para o transporte público tem de fazer para a bicicleta, depois para automóvel. Como acredito que avançou muito mais no transporte individual do automóvel, obviamente, você precisa o quê? É adaptar a questão do automóvel agora, para as outras alternativas. Dentro do modelo atual, arrumar o espaço para o transporte público coletivo e para as bicicletas, e no caso motocicleta, não é nem espaço, mas educar os motociclistas e os motoristas. O motorista brasileiro é selvagem. Sabemos disso. Selvagem com ele mesmo, com outro motorista. O único lugar do mundo, que você vê gente parando o carro na Marginal, dá marcha ré para entrar na alça de ponte. Não tem sentido. Aqui o pessoal faz qualquer coisa. Sobe em calçada, enfim.

A sinalização da cidade é muito ruim. Cada dia pior. As placas você não consegue mais entender pela quantidade e diversidade de informações dá a sensação de que é uma

política, à necessidade de gastar placa. Não é uma sinalização racional. A sinalização boa é simples. Como podemos ver em diversos lugares.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – NETINHO – Sr. Presidente, quero lhe convidar para um bom desafio. Quinta feira da semana passada aconteceu de quinta a domingo a feira do setor de bicicleta. Segunda feira mundial que acontecem, por tamanho. E temos o desejo de transformá-la na primeira. E a Cidade de São Paulo quer ser vanguardista nessa transformação da presença da bicicleta, não concorrendo, mas corroborando com o sistema de circulação da cidade, em especial com o sistema público de circulação. E em uma apresentação muito precisa do sempre Ministro Maison da Nóbrega, ficou claro que este é o setor mais tributado no Brasil e na comparação com o mundo, é a bicicleta brasileira é a mais tributada no Mundo, 72% do preço final da bicicleta é a carga tributária.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Observem que fantástico, eles usam o mesmo conceito para arrecadar para o cigarro e para a bicicleta. País interessante e coerente. Nobre Vereador Police peço que coordene os trabalhos dessa audiência e dizer o seguinte, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, da qual V.Exa. faz parte, gostaria que ela desce mais ênfase a esse assunto em função do grande apoio que tenho visto desde que o conheço, desde quando entrou na questão de bicicletas pela sua dedicação, pelo seu empenho, pela sua luta nisso, quero dizer a V.Exa. que tem todo meu apoio integral no que precisar, inclusive nessa questão tributária para gente batalhar para mudar isso no que precisar. Passo a condução dos trabalhos a V.Exa.

- Assume a presidência o Sr. José Police Neto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - Netinho) – Na realidade, agora assumindo a presidência dos trabalhos, quero agradecer a oportunidade, vou finalizar para depois iniciarmos nosso debate objetivo da questão dos modelos de fiscalização em especial como eles devem ser realizados junto ao setor da bicicleta.

Na quinta feira, como dizia, na abertura da Cycle Fair foi possível ouvir do Ministro Maison da Nóbrega, o impacto da carga tributária, o quanto levamos parte da sociedade ao mundo desinstitucionalizado, então parte do setor não está institucionalizado, e a parte que está aqui. por isso é possível fazer o debate dela com suas autoridades públicas. Só que temos uma parte dele que não existe para as autoridades públicas só que concorre com aquele que paga todos seus tributos e faz um esforço gigantesco para não errar, porque para quem paga 72% de carga tributária, sejamos honestos, não é fácil pegar um rol desses para cumprir. O desafio que lançamos na quinta feira para a Cidade de São Paulo em um processo de integração da bicicleta como modal de transporte da Cidade de São Paulo, é a devolução integral do tributo, de toda essa composição tarifária em forma de subsídios de transporte público coletivo. Bilhete Único. Vamos imaginar que o cidadão vai comprar sua bicicleta hoje e vai pagar mil reais. Vai receber 720 reais de bilhete único para consumo, do mesmo período de garantia da bicicleta. Isso quer dizer que irá diminuir a carga? Não! Infelizmente o parlamento municipal não consegue reduzir a carga tributária da bicicleta porque ela não paga ISS, paga um pouco de IPTU, infelizmente bastante aumentado para o ano que vem, se não tiver uma reversão do processo que estamos envolvidos aqui na Casa. Mas dentro dessa composição é muito pouco o tributo municipal na bicicleta. É forte o tributo estadual, está no teto de tributação e no tributo federal, IPI, está acima do teto. Quando observamos o IPI a media do que é cobrado daquilo que permite circular, motorizadamente, a bicicleta tem uma taxaço muito superior a tudo que é para circulação. Mais que o carro, mais que a moto, mais que tudo.

O que estamos começando a trabalhar aqui na Casa, já quem sabe, nos dispositivos orçamentários para o próximo ano, e com legislação própria, é que cada bicicleta vendida na Cidade de São Paulo gere um fator para o usuário de um bilhete único exclusivo de um programa de assiduidade ao deslocamento de bicicleta que dê a ele a condição do mesmo tempo de garantia da bicicleta fazer integração do sistema público de transporte coletivo da cidade, que é integrado pelo Bilhete Único. O ônibus, Metrô, MTU, CPTM. Essa é a formula que encontramos porque ela não onera só o Município, mas o Município e Estado, porque são

os dois gestores dessa conta sistema, porque o estado entra com Metrô, mas o Município entra com a SPTrans, de forma a estimular, não só a compra da bicicleta mas o uso dela como integrador de modais. Estamos trabalhando nessa questão, estivemos com o Presidente do Metrô, com o Secretário Municipal de Transportes para garantir a instalação da cidade, de pelo menos 10 mil para ciclos nos próximos três meses. Ah! Mais rouba muito. No momento em que você trabalha com a redução do preço que você vai tirando o valor da bicicleta, vai reduzindo essa leitura que é um bem de grande valor. Se a gente passeia em qualquer lugar da Europa e dos Estados Unidos, vemos que às pessoas não tem tanto apego a bicicleta, mais com a possibilidade de deslocamento. Estamos trabalhando como pedal urbano. Não estamos dizendo de atletas, assim por diante, mas nos parece nesse momento, que para a cidade chegou o grau saturado que São Paulo chegou precisamos ser criativos e simples. Não teremos corredores espalhados pela cidade, nem dobrado ou triplicado a nossa capacidade de circulação do Metrô do dia para noite. Portanto a nossa solução para o curto espaço de tempo, próximos dez, quinze anos, terá de estar associado a medidas mais inteligentes, menos custosas e mais simples. A Secretária de Transporte e Trânsito Norte-americana trouxe isso com muita clareza. Disse que a maior preocupação dos lojistas, de onde retiramos os carros, era se ia perder faturamento. Três meses depois, houve uma evolução de quase 90% no faturamento, porque quem consome são as pessoas e não os carros. E a gente ficava numa insistência de acreditar que a circulação do carro garantia maior consumo. Agora todo mundo pede para tirar o carro, porque querem as pessoas consumindo, mas não em razão da demonização do carro e sim de uma relação positiva que se estabeleceu da via lotada de gente, portanto lotada de consumo, e do carro que passava várias vezes por ali deixando poucas pessoas para aquele consumo. Questão da simplicidade. É isso.

É assim que a gente quer começar. Quero também chamar para a Mesa o Dani ou o Roberson Miguel, para representar o Ciclocidade, ou os dois - melhor. A Ciclocidade também tem de estar representada. Se aqui está quem vende, tem de estar quem consome. A relação necessária arbitrada pelo Procon é essa que, no passado, era absolutamente desigual, porque quem vendia era muito forte e quem consumia muito pequeno. O Procon veio para estabelecer relações harmoniosas entre quem vende e quem compra. Por isso o Procon avançou e se tornou um exemplo para o mundo.

Quero agradecer muito a presença do Renan, nos auxiliando na compreensão do que foi e do que é o Brinquedo Legal, em que ele se aplica às lojas que comercializam bicicletas, em especial, ao que aconteceu na última intervenção realizada. Mais que isso, como podemos aproximar esse setor do diálogo com as autoridades públicas.

Quero iniciar pedindo ao Marcelo que faça uma breve retrospectiva do que foi para o setor a passagem do Brinquedo Legal e quais as dúvidas e questionamentos que ficaram. Depois quero que o Renan nos auxilie a compreender qual a participação do Procon e do Decon nesse processo. Após tudo isso, vamos estabelecer um bom debate para que a gente possa coroar a audiência de hoje com documentos formais que possam explicar não só para o setor que comercializa produtos e bicicletas, mas também para as autoridades públicas de fiscalização como o setor está de fato aberto ao diálogo. A melhor forma para se comercializar qualquer produto é o diálogo entre comerciante e consumidor, mas também desses dois com o poder constituído.

Essas são as questões fundamentais. Preocupou-nos muito a forma da abordagem que parte dos comerciantes teve. Não quero esconder isso de ninguém. Os relatos que chegaram são de um autoritarismo como não se via mais ou, pelo menos, no conjunto de manifestações que a sociedade levou às ruas isso não aconteceu. Nas ações públicas, a polícia que tem tentado não ser agressiva, mas nas localizadas ela passa a ter um vigor não adequado para as relações já existentes.

Vale lembrar que a parte ponderável desses comerciantes visitados tem 40, 50 ou 60 anos de trabalho no mesmo setor. Então, não é gente que fazia isso e agora está fazendo aquilo. É gente que está a 60 anos vendendo bicicleta e tentando desbravar um segmento para

o Brasil, infelizmente, bastante complexo.

Agradeço muito por sua presença e peço para que a aliança, como representante de uma parte ponderável do setor de comércio traga a sua contribuição para esse debate, seus questionamentos e, inclusive, suas críticas.

O SR. MARCELO - Bom dia a todos. Agradeço por ter sido chamado a participar dessa audiência hoje. Agradeço profundamente à Câmara dos Vereadores na pessoa do Presidente e na pessoa do Vereador José Police Neto, por proporem essa audiência uma vez que aqui é a Casa do povo e se nós, como povo, nos sentimos sendo abusados de alguma forma ou descontentes com alguma coisa, estamos num ótimo lugar para que manifestemos nossas opiniões e nossas contrariedades ou ainda nosso apoio quando for o caso, de uma forma organizada, decente, sem quebra-quebra, sem instrumentos que prejudiquem nossa democracia.

Então agradeço muito, fiquei muito feliz em perceber essa atitude da Câmara, fiquei muito satisfeito.

Hoje podemos ver aqui muitos lojistas presentes e isso é um sinal claro de que o espaço cedido foi visto pela sociedade como um espaço digno e de valor.

Falando especificamente do que houve para que todos tenham ciência, falo representando uma associação que hoje, terminada a feira, alcançou mais de 80 associados que têm, entre eles, um perfil bastante variado: desde lojistas – presentes aqui, hoje - até fabricantes, passando por importadores, empresas de capital estrangeiro, aliás, muitos de nossos associados têm capital estrangeiro, mas há também empresas de capital nacional, outras que trabalham com confecção na área de bicicletas. E, até por essa questão do que vem acontecendo, há lojistas de outros setores que ainda não têm associação que os represente e, por isso, nos procuraram e se associaram devido a essas fiscalizações ocorridas.

O que realmente aconteceu? Estive aqui no dia do requerimento, expliquei rapidamente: houve uma operação chamada Brinquedo Legal. Ela aconteceu uma semana antes do Dia das Crianças com o objetivo, obviamente, de proteger o consumidor. Essa operação não consegui entender exatamente qual órgão do Governo começou.

Hoje, um pouco mais cedo, conversando com o Renan, ele me explicou que não há uma ligação do Procon, mas, certamente, a Delegacia de Proteção ao Consumidor participou e foi a que visitou alguns dos lojistas de bicicletas e alguns dos lojistas de aventura também que, atualmente, se associaram a nós.

Essa ação trouxe a evidência de que o setor precisa se adequar. Nós entendemos qual é a lei, qual é a regra, entendemos que ela tem de ser cumprida, defendemos que a lei seja cumprida, afinal, é a única forma do nosso país evoluir na democracia, na economia e no respeito.

Entendemos tudo isso, mas os lojistas reclamaram que foram abordados de uma forma desproporcional à infração cometida. Muitos, inclusive, não estavam cientes. Também temos de entender que isso é verdadeiro. São muitas leis às quais um comerciante está submetido em diversas áreas, sejam as tributárias, que são altamente complexas, sejam as do consumidor, pois há um compilado bastante grande de leis.

Então os lojistas, muitos, estavam mesmo desinformados. Cabe ao setor estar informado, claro, é óbvio, que cabe a cada uma das empresas estares informadas, mas a forma como isso foi abordado pela Polícia é que se julga talvez tenha sido desproporcional.

Como o Vereador José Police Neto comentou, alguns desses lojistas têm negócio já há décadas – 50 ou 60 anos – e, certamente, não são empresas nem empresários que se prestem a abrir um negócio com o objetivo de lesar o consumidor.

Esse é o cenário. Algumas incursões foram realizadas também, após o Dia das Crianças. Na última contagem, quando estive aqui na Câmara, eram já seis lojistas do setor que haviam sido presos, libertados depois após pagamento de fiança, mas que, certamente, terão de responder a um processo. Serão alvo de inquérito e, posteriormente, possivelmente, terão de responder algum processo junto ao Ministério Público.

A proposta da Associação é que construamos uma agenda propositiva, no sentido de adequar o setor, o que houver de descumprimento na lei tem de ser acertado. Dessa forma, até com uma iniciativa individual, já solicitamos audiência com a Secretaria da Segurança Pública que vai nos receber, hoje, ao final do dia, com o Procon, órgão que também aceitou nos receber, além de estar com o Renan hoje. Estaremos juntos à tarde dentro dessa agenda propositiva que é no sentido de adequar nosso setor, aliás, que é nossa obrigação, mas que também o Poder Público aja com o setor de forma educativa, cooperativa, para que os direitos do consumidor sejam respeitados.

Essa é a agenda da Aliança Bike. Coloco-me à disposição, Vereador, para qualquer questionamento. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Eu que agradeço. Peço ao Renan também fazer suas considerações iniciais e, daí, já vou deixar aberto para quem quiser se inscrever e fazer uso da palavra. Quero agradecer a presença da representação da Abradip e a presença de todos vocês.

Na realidade, só é possível realizar audiências dessa dimensão quando há a participação da sociedade. Então preciso que vocês também se manifestem para que possamos criar um caldo de cultura capaz de apontar, seja para o legislador municipal, seja naquilo que mandaremos ao legislador estadual, ou até mesmo ao federal, as nossas intranquilidades quanto à legislação que ancora as relações que temos hoje, seja a sociedade com vocês comerciantes, seja de vocês com as autoridades públicas. Renan.

O SR. RENAN – Bom dia a todos. Gostaria, na figura, do Vereador José Police Neto, cumprimentar todos os presentes.

Saúdo o Presidente da Mesa Vereador Andrea Matarazzo. Cumprimento a todos os presentes, o Marcelo, da Aliança Bike, e agradeço, primeiramente, essa oportunidade e, assim, poder falar um pouco dessa questão e, assim, superar eventuais equívocos que existam. Quero colocar o Procon à disposição, como sempre esteve.

O Procon, no Estado de São Paulo, o Procon São Paulo é o primeiro órgão público de defesa do consumidor do País. Surgiu em 1976, muito antes até mesmo da lei, que disciplina nosso mercado do consumo, que é o Código de Defesa do Consumidor, lei de 1990.

Então, tendo esse aspecto pioneiro na defesa do consumidor, sempre pautou suas ações mais, muito mais, para a educação, para o consumo, para a educação tanto do consumidor quanto dos setores impactados pelas normas que protegem o consumidor.

Aqui, no Município de São Paulo, não existe uma estrutura. Então como ele se estrutura? O Procon São Paulo é um órgão estadual de defesa do consumidor e, por isso, atende esse pequeno estado da Federação. Os 43 milhões de habitantes do Estado acabam sendo abrangidos pelas ações do órgão estadual, então da Fundação Procon São Paulo. Aqui no Município de São Paulo não existe um Procon municipal.

Quem faz esse trabalho relacionado à defesa do consumidor, na Cidade, é o Procon estadual, é o órgão estadual de defesa do consumidor, por meio das suas diversas ações: do próprio atendimento ao consumidor, da orientação para o consumo, da educação para o consumo, tanto para consumidores quanto para fornecedores.

O Procon é um órgão, então, estadual, vinculado à Secretaria de Estado da Justiça e da Defesa da Cidadania, não está, portanto, no âmbito da Secretaria de Segurança Pública. E ele é um órgão do Poder Executivo, que trabalha com penalidades - quando aplica penalidades - administrativas e não penalidades da esfera penal nem criminal.

O Procon tem poder de polícia administrativa, aplicação de penalidades, mas isso apenas com a aplicação de um processo administrativo em que será assegurado àquele penalizado a oportunidade de se defender de recorrer e, ao final, é aplicada uma penalidade, sendo que a mais branda delas é uma multa. Há outras penas mais severas se a situação assim demandar e, depois, se houver uma reincidência.

Então só para contextualizar qual é nossa atividade. Como eu disse, o Procon tem esse caráter muito mais educativo, propositivo, preventivo, desses problemas do que o caráter

de penalização, sancionatório. Isso fica evidente nos nossos números. Só no ano passado foram atendidos pelos órgãos de defesa do consumidor em todo o Estado de São Paulo – tanto na Capital quanto pelos órgãos municipais de defesa do consumidor fora da Capital – mais de 2 milhões de consumidores, sendo que, desses, 600 mil somente no município de São Paulo, onde o Procon estadual realiza esse atendimento. Em ações de educação para o fornecedor, nós tivemos um impacto para mais de 160 mil fornecedores, que foram impactados com ações de educação para o consumo. As principais dúvidas são solucionadas facilmente pelo *site* do Procon, além das palestras e dos cursos ministrados, que são ações educativas.

Em contrapartida, no Estado de São Paulo inteiro foram apenas 34 mil ações de fiscalização. Vejam que há nítida desproporção entre as ações de educação para o consumo, preventivas, e as ações punitivas, que acontecem quando todo esse processo anterior de educação, de prevenção falhou, e foi necessária a aplicação de uma penalidade.

Agora, entrando especificamente no diálogo com o setor, esse setor é pouquíssimo demandado no Procon, tanto que não tínhamos, especialmente nesta gestão, a participação, a presença da Aliança Bike no Procon, em um momento em que todo esse papel propositivo foi muito reforçado. Não tivemos justamente esse contato porque existem pouquíssimas demandas, em que pese o mercado - e creio que o setor pode nos passar melhor os números – vir crescendo exponencialmente, nos últimos anos, com a conscientização, especialmente aqui no município de São Paulo, dos cidadãos para utilização desse fantástico meio de transporte. Apesar disso, são pouquíssimas as reclamações, o que faz com que o setor não seja muito demandado no Procon – seja no diálogo com o setor, seja nas reclamações dos consumidores. Mas, ainda que não haja esse tipo de demanda do consumidor, estamos abertos e vamos receber a Aliança Bike para dialogar e dirigir melhor essa interpretação da legislação, porque o Código de Defesa do Consumidor não é um grande cipoal de normal, é uma lei que nos seus primeiros sete artigos tem todo o resumo do que se espera em matéria de proteção ao consumidor. E, com relação ao setor, há ali meia dúzia de artigos que se referem especificamente ao setor e podem ser mais bem interpretados. Nós sempre dizemos que se trata de uma lei que se aplica desde agulhas a aviões; é uma lei que tem esse condão de reger todo o mercado de consumo, e é em relação a essa interpretação da lei que estamos à disposição do setor para trabalhar, para que não haja problemas.

Obviamente, não se pode arguir o desconhecimento da lei para não cumpri-la. Isso nós sabemos. Mas a melhor interpretação da lei, como deve ser feita essa interpretação, em relação a isso estamos à disposição.

Em relação às ações que são realizadas, infelizmente não há representação aqui tanto da Secretaria da Segurança quanto do Ministério Público, que poderiam reforçar essa informação, mas, de toda sorte, é sempre importante haver esse diálogo, porque a esfera criminal é a última *ratio*. Quando você tem que partir essa esfera, é porque realmente houve uma falha em toda essa cadeia, seja da cadeia propositiva, do diálogo e também depois da cadeia de adequação e de penalidades administrativas.

Para evitar esse tipo de problema, estamos à disposição, reforçando que sempre estaremos presentes quando convidados para vir a esta Casa do Povo. É muito importante esse diálogo, e esperamos cada vez mais esse papel da Câmara Municipal de São Paulo em fomentar, em parceria com o Poder Executivo Municipal, essas políticas públicas para esse importante setor. Acompanho com muita satisfação esse engajamento do Vereador José Police Neto desde quando ele era Presidente da Casa e levava e trazia esse assunto à tona. É muito importante que tenhamos essa adequação do nosso Município, trabalhando com a educação do nosso motorista, com bem salientou o Vereador Andrea Matarazzo, para que ele aprenda também a conviver.

Por circular pelas várias cidades do mundo, e como entusiasta desse meio de transporte – e peço licença para falar como munícipe -, não me sinto nada confortável em transitar em nossa cidade de bicicleta, apesar de adorar e ter aprendido a andar de bicicleta muito tardiamente. Não me sinto nada à vontade ao andar por nossas ruas justamente por

essa falta de políticas públicas adequadas para garantir uma segurança ao nosso ciclista. Este é o papel da Casa do Povo: fomentar essa discussão para depois, em parceria com o Poder Executivo, estruturarem-se políticas públicas simples e efetivas. É disso que precisamos.

Agradeço a oportunidade de dialogar com vocês hoje e coloco-me à disposição. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Agradeço a contribuição do Renan, que aponta esse desejo claro de um diálogo permanente. Lembro que a Presidência da Câmara, a partir de uma demanda da Presidência desta Comissão, fez chegar convites tanto à Secretaria de Segurança para este debate, como à Delegacia do Consumidor, como ao Ministério Público. Já quero deixar ao nosso Presidente a necessidade de não esgotarmos hoje este debate e de nos esforçarmos para a realização de uma reunião técnica – não mais em forma de audiência pública, que requer convocação por *Diário Oficial* e em jornais de grande circulação, mas em forma de reunião técnica que permita que a ausência dessas autoridades públicas seja complementada com uma reunião que nossa Comissão possa promover junto com Aliança, Procon, Secretaria de Segurança Pública, Decon e Ministério Público exatamente para podermos avançar nesse limite da operação que foi realizada. Aqui poderemos bem adequar as relações dos lojistas com o Procon, mas há algo ainda a ser feito, o diálogo com a autoridade policial – seja a polícia investigativa, seja um processo que já chega ou chegará ao Ministério Público.

Passo a palavra ao Daniel Gutí para que traga para nós um pouco das contribuições de quem está do outro lado desse processo: o ciclista, o que muitas vezes vai a essas lojas e consome.

O SR. DANIEL GUTI – Minha contribuição é super-rápida. Nas pessoas dos Vereadores Andrea Matarazzo e José Police Neto, cumprimento todos os componentes da Mesa. Agradeço a presença de tantos lojistas. O Marcelo já agradeceu, mas quero dizer que há uma sinergia, um clima muito favorável, transversal, de diálogo sobre o tema da mobilidade urbana envolvendo associações de mobilidade urbana, em especial às ligadas à bicicleta, os lojistas e o Parlamento Municipal.

Algumas pessoas que questionaram: “Puxa, por que o Parlamento? Por que a Câmara Municipal para esse tipo de diálogo?”. Acho que não há premissa mais bonita do que promovermos um debate sobre a solução de determinado problema que está acontecendo em nossa cidade – seja com órgãos estaduais ou federais, mas que parta deste ambiente, que é muito próximo de nós. Os Vereadores estão muito mais próximos de nós do que os demais parlamentares. Estive em Brasília há duas semanas, e o diálogo é muito difícil até pela distância geográfica. Então, tudo o que pudemos realizar no âmbito da Câmara Municipal em termos de diálogo, acho muito bem-vindo.

Quero reforçar essa questão da aproximação do setor produtivo, de toda a cadeia, com as associações e os ciclistas na ponta. Acho que a presença dos lojistas, a presença de nós da Ciclocidade e também a presença de outros agentes, e também a nossa Frente Parlamentar de Mobilidade Humana, cujas reuniões ocorrem quase mensalmente, têm demonstrado que o setor está cada vez mais fortalecido em todas as suas manifestações.

Estou aqui representando algumas associações, como a Rede Bicicleta para Todos, que visa à redução da carga tributária. Acho importante esticarmos a mão para as demandas do mercado – pontualmente, como é o caso aqui – e acho importante também o mercado esticar as mãos para as demandas da sociedade organizada, pela qual os ciclistas urbanos têm voz, principalmente em São Paulo.

Minha contribuição é mais no sentido de justamente reforçar a importância desse diálogo entre todos, permeado pelo Parlamento Municipal. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Marcelo, você quer fazer mais alguma abordagem?

O SR. MARCELO – É coisa rápida. Acho importante, nobre Vereador, que o Ipem seja também convidado a participar dessa agenda propositiva.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Muito bem. Hoje é o primeiro diálogo que estabelecemos com a presença do Procon. Então, estamos abrindo uma oportunidade para que os diversos segmentos – a sociedade paulistana e os cicloativistas – comecem a se manifestar. Além disso, é uma inovação você trazer para o ambiente público esse diálogo. Normalmente, isso se dá em uma relação individual, do setor que vai a um gabinete político e conversa. A gente tem tentado mudar essa lógica para tornar público o processo. Se precisamos corrigir, vamos fazê-lo publicamente, porque o erro acontece publicamente.

Precisamos construir essa mínima agenda, senão ficamos sem parâmetro. Sugiro ao nosso Presidente um esforço para que, nos próximos 15 dias, consigamos promover esse encontro junto às autoridades da Secretaria de Segurança. Temos um Secretário que foi Procurador Geral de Justiça, portanto tem uma relação muito próxima do Ministério Público, o que quase nos permite realizar dois debates em um só. Este, com a Delegacia do Consumidor, é bastante importante para entendermos essa ação do Brinquedo Legal e as consequências para o setor da bicicleta.

Não quero sair daqui sem que avancemos junto com o Procon em relação a essa agenda de informação aos lojistas, de como as lojas devem se apresentar e, portanto, estarem absolutamente adequadas àquilo que o Decon poderia em tese questionar.

Se há algo que podemos tirar hoje como positivo, é a criação desse pequeno grupo de trabalho, composto por Aliança, associação, consumidores em uma única mesa, que vai deixando claro que volume de informações tem que ser fornecido, de que forma têm que estar estabelecidas as exigências técnicas de produtos e o quanto essas exigências técnicas de produtos, no tempo em que elas são colocadas, podem ser antecipadas. Muitas vezes, não o são pelos lojistas, mas pelos fabricantes. Portanto, aqui não estamos falando somente dos lojistas, mas também dos fabricantes, sobre como podemos estabelecer outras premissas mais objetivas aos produtos importados. Vamos pegar um segmento que recebe muito produto importado e o monta aqui para estabelecer como deve ser feita essa comunicação – seja na tradução do manual do produto, que está englobado em outro produto, pois assim nasce uma bicicleta: do esforço de você encontrar produtos diversos no mercado mundial. Muitas vezes, é o cliente que determina a você o que deve estar montado naquela bicicleta. Essa talvez seja uma boa fórmula para o Procon se antecipar a algo de que nós somos desejosos. E, aí, cito a fala do Renan. Se você quer que a Cidade tenha muita bicicleta, teremos que instruir muito bem aquele que vai comercializá-la e quem vai montá-la para que não haja risco nas relações com o consumidor.

Essa é a questão que tiramos hoje com a criação desse grupo de trabalho muito objetivo, que não é um grupo de trabalho que tem prazo de validade. Na realidade, as inovações virão e a bicicleta será cada vez mais demandada. Se a gente conseguir aprovar na cidade de São Paulo essa reversão da carga tributária para o Bilhete Único, teremos uma expansão gigantesca no consumo de bicicletas, da mesma forma que haverá uma integração gigantesca com os outros modais de transporte público coletivo. Portanto, ficamos sabendo que teremos que preparar mais a área de fiscalização e de informação.

Temos outro lado dessa moeda: aquele que não senta aqui porque não existe; aquele que, ao reconhecer 72%, prefere não existir e vender tudo à margem da lei. Esse, para quem está aqui, é o maior adversário. Logicamente, quando você conversa com o cidadão, ele diz o seguinte: “Para mim, não faz diferença nenhuma comprar na loja do Ravena ou na loja do Leandro, porque importa o que eu vou pagar. Se eu vou pagar 1 mil reais na loja do Ravena e o outro me oferece por 320 reais, eu vou comprar com ele”. Uma parte considerável da sociedade não enxerga o tributo que ele paga nem o que o outro deixa de pagar. Assim, não tenho como exigir da sociedade: “Chegue lá, verifique todas as notas dele, verifique se tem no quadro de aviso habite-se do prédio em que ele está, se tem alvará de funcionamento, se tem um extintor cheio”.

Essa é uma questão muito importante, não porque a gente está preocupado com o combate à sonegação. Não. É que todo esse processo é uma coisa só. Quando a gente

estabelece o desejo de cumprir absolutamente tudo – e foi assim que a Aliança se apresentou há duas semanas na Comissão -, é porque a gente está observando por outro lado e dizendo o seguinte: desses também teremos certo rigor na cobrança para que, se todos vierem a cumprir a legislação, tenho certeza de que teremos força de fazer com que esses 72 caiam para 55, caiam para 40, caiam para 30, porque a gente aumenta a base de contribuintes. A gente aumenta o número de bicicletas tributadas, portanto reduzimos a carga em cima de cada uma delas. Essa é a lógica com que trabalhamos, esse é o esforço que estamos fazendo.

O objetivo que quero conseguir com você hoje, Renan, é sairmos com o compromisso de sairmos hoje com esse grupo de trabalho formado, que tenha representação da sociedade que pedala todo dia, instrui todo dia as pessoas a pedalarem melhor, instrui os motoristas a serem desejosos da bicicleta, imaginando que dez bicicletas na via ocupam o espaço de um carro. Então, você sempre multiplica por dez o espaço ocupado pela bicicleta e faz o cálculo do espaço que você ocupa no seu carro, sabendo que ele gasta 93% do combustível queimado só para transportar o carro, e não aquele que está dirigindo. Isso é para entendermos a lógica do que a gente está discutindo.

Quero pelo menos conseguir tirar esse compromisso do Procon, porque sei o quanto isso é hoje importante para a Cidade. Se o Procon da cidade de São Paulo é o Procon do Estado, é com ele que nós queremos estabelecer essa relação. Esse grupo de trabalho sai hoje com todas essas premissas de levar não só para os 80 que estão na Aliança, mas para todos os que têm uma porta aberta para a sociedade uma informação muito precisa de como se deve comercializar, como se deve relacionar com seu consumidor. Porque é isso que quem está com a porta aberta quer. Ninguém que abre uma porta para vender uma bicicleta quer dar uma informação equivocada para o consumidor. Quer o inverso: quer dar uma informação precisa, quer fazer com que seu consumidor esteja absolutamente feliz, como é pedalar.

Se você entrega uma bicicleta para fazer a pessoa feliz, a sua relação com essa pessoa não pode ser de felicidade menor do que essa. Esse é o desafio que poderíamos cumprir nessa primeira audiência pública que a bicicleta acaba por ajudar a promover na Cidade.

O SR. RENAN – O compromisso está garantido. Hoje a Aliança vai até o Procon. Temos até uma reunião agendada. Até espero a presença do Daniel, porque esse setor é um dos poucos que preservou algo que está em falta no mercado de consumo, que é essa relação muito aberta de confiança entre o consumidor e o fornecedor. Como ciclista, sempre vejo que quando você vai até uma loja e tem essa oportunidade dialogar, você tem uma atenção, uma recomendação: “Não, isso aqui é mais adequado para você”, isso é algo que está muito em falta no mercado de consumo de massa.

Então, existe uma relação pessoal que foi muito preservada. Então, isso faz também com que poucos problemas cheguem ao Procon, e isso é importante para auxiliar na construção desse diálogo, desse material.

Vou dar um exemplo de um caso que sempre usamos como referência. Quando passamos a construir escritórios regionais fora da Capital - e essas ações de fiscalização foram feitas - demonstraram que existe - e é natural, apesar da lei não dar margem para isso, de você não poder alegar o desconhecimento da lei para não cumpri-la – um déficit de informação por parte de muitos fornecedores de todos os segmentos, do varejo e do lojista de maneira geral, no interior, e, quando, por lei, uma equipe de fiscalização do Procon vai até os locais, ela não tem outra medida a não ser a aplicação de uma multa; por lei, não se pode aplicar uma advertência, porque o agente fiscal que vai a campo, identifica uma irregularidade e não pune, acaba cometendo um crime, o crime de prevaricação. Ele não pode deixar de punir, e a punição mais branda prevista na lei do Código de Defesa do Consumidor é a multa.

Então, o agente de fiscalização não tem margem. Só que, identificando, há outras ações previstas no *hall* de atribuições do Procon, e uma dessas ações é a educação par ao consumo, a de orientação para o consumo.

Em parceria com a Fecomércio, estruturamos um material educativo muito simples,

muito acessível, bem claro para os fornecedores de como se adaptar ao Código de Defesa do Consumidor, e esses principais pontos de relação com o consumidor, como preço em vitrine, troca de produtos, aceitação de meios de pagamento, de cheque, de cartão de crédito. Material esse que inclusive está no *site* do Procon à disposição de qualquer um que quiser replicar esse material no dia a dia das relações de consumo.

Quando dessa abordagem, dessa orientação, constatamos que 86% desses estabelecimentos estavam em desconformidade com a lei. Após essas ações de fiscalização, apenas 32% dos estabelecimentos acabaram sendo penalizados. Conseguimos, então, reduzir sensivelmente o descumprimento das normas de consumo com essa ação de educação.

Estamos à disposição da Aliança Bike, observadas as peculiaridades do setor, como preço e troca de produtos, aceitação de meios de pagamentos via cheque, cartão de crédito ou dinheiro. Mas também há um aspecto muito importante: o manual de utilização em língua portuguesa, o certificado de garantia, problemas com os produtos. É outra parte do Código de Defesa do Consumidor que deve ser muito bem observada.

Estamos à disposição para mastigar essa informação em parceria com o setor, a fim de garantir que todos aqueles que operam no segmento tenham um nível satisfatório de informação para que não infrinjam as normas e, quando visitados por uma equipe de fiscalização, seja de um órgão da Administração Pública do âmbito administrativo, seja de um órgão de percepção criminal, não enfrentem esse tipo de problema.

Temos e reafirmamos esse compromisso, pois as nossas portas sempre estiveram e sempre estarão abertas para dialogar com o setor e construir um material como esse para evitar que esses problemas voltem a acontecer.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Obrigado, Renan.

Tem a palavra o Dani Gutí.

O SR. DANIEL GUTI – Só queria fazer uma observação em relação ao início de sua fala, muito verdadeira, muito real. A questão do *tête-à-tête* no consumo de bicicletas é muito verídico, e os lojistas pedem isso. A presença deles aqui inclusive pode significar menos bicicletas vendidas, porque essa relação se dá de forma muito particular. O que muito nos choca, porque, se o consumidor não se sentiu desrespeitado, houve, por parte das autoridades policiais, um excesso.

Só para reforçar, então, que a relação se dá justamente por esse contato.

O SR. RENAN – Só para complementar, um ponto que esqueci na primeira fala é que, de maneira geral, as ações de fiscalização, tanto da própria Polícia como do Procon podem surgir tanto por provocação de consumidores como de ofício. Isso pode acontecer. É fato que, no Procon, os senhores acabam não sendo tão impactados porque não existe, é praticamente nulo o volume de queixas dos consumidores. Para um órgão responsável pela fiscalização do Estado inteiro, para otimizar a fiscalização, ele deve se pautar em setores que estão mais doentes do que outros.

Então, se não existem reclamações dos consumidores – e se elas são praticamente nulas, muito em razão dessa proximidade, desse diálogo – isso não quer dizer também que não possam ocorrer ações de fiscalização. Mas é fato que essas ações sempre acabam sendo pautadas para onde existe o problema, para onde há certa doença de alguns setores.

Era esse o ponto que eu gostaria de esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Pergunto aos senhores que nos acompanham se têm alguma contribuição a ser feita dos nossos microfones de aparte.

O SR. RAVENA – Para o Renan. A lei é de 1990, portanto, tem quase 24 anos. Acho que muito difícil a pessoa ser fiscalizada e ser presa. Pode até penalizar ou advertir, agora, ser preso porque o comerciante não disponibilizou uma etiqueta no produto, isso está fora da nossa ideia. Talvez o Procon faça um *up* nessa lei e a atualize, porque ela está muito antiga e não dá para penalizar ou prender um comerciante que tem loja há 50, 60 anos por conta de uma etiqueta.

Trabalhei duas semanas superestressado só pela ideia de alguém me levar preso.

É só isso que eu acho que deve ser mudado.

O SR. RENAN – Perfeito. No caso, a lei usada nem é o Código de Defesa do Consumidor, mas a lei dos crimes contra a ordem tributária, econômica e contra as relações de consumo também. É uma lei da mesma época da do Código de Defesa do Consumidor, também de 1990.

Há, sim, articulação com o departamento de Polícia de proteção à cidadania, mas, como nesse caso específico, não houve essa articulação para essa ação, creio que eles devem ter usado o artigo 7º, inciso II dessa lei, que é vender ou expor à venda mercadoria, tipo embalagem, tipo especificação, peso ou composição que esteja em desacordo com as prescrições legais. Fazendo, assim, essa ligação dessa lei, desse tipo penal com o Código de Defesa de Consumidor, que fala que as informações de apresentação do produto devem estar em língua portuguesa.

Pelo que nos chegou de informação, até mesmo do próprio setor, o que foi divulgado, a própria convocação da Câmara, aparentemente – corrijam-me se eu estiver errado – tenha sido essa a construção legal que foi feita.

No caso, tem um porquê. Obviamente, como essa lei é de 1990, não vou me alongar nesse histórico, mas nós tínhamos um mercado de consumo que precisava ser adequado, pois ainda estávamos nesse processo de redemocratização do Estado brasileiro, estávamos começando a colocar as coisas no lugar. Foi muito utilizado tanto o próprio Código de Defesa do Consumidor, como essas leis. Daí, estabelecer um tipo penal desses é realmente querer que a lei seja cumprida; levar qualquer assunto à esfera criminal é um *enforcement* muito grande, é fazer com que a lei seja cumprida; ou seja, colocar medo no mercado para cumprimento da lei.

Isso passou no mercado naquela época, em 1990, muito porque, naquele momento em que o Brasil ia começar a ter um grande desenvolvimento, começamos a separar o joio do trigo para aqueles que já estavam atuando bem no mercado, como uma forma de se proteger esse mercado legal. Nessa sociedade que se imaginava em 1990, e que se imagina até hoje, cumpridora das normas e não com esses números assustadores de um mercado paralelo que, deve, sim, ser coibido pelo Poder Público. O Município de São Paulo vinha atuando de maneira exemplar, mas, infelizmente, nesses últimos meses, essas ações de combate ao comércio ilegal refrearam um pouco, mas vêm sendo reestruturadas para serem encampadas pelo Município. A ideia é que, ao cumprimento dessa lei, quando o mercado é bem sadio, nem haja preocupação nesse sentido.

Por isso é importante essa articulação. Por se tratar de uma lei federal – e só a União pode legislar em matéria criminal – que o próprio setor também enderece aos nossos representantes eleitos no Congresso Nacional uma alteração desses tipos penais. Mas não só esse setor, mas outros que são impactados com ações desse tipo, pois não faz mais sentido ter esse tipo de previsão legal, que tem um porquê de ter sido concebida, para forçar a adequação às normas. Daí se ter um reforço na esfera criminal.

Logicamente, em ações dessa natureza, isso acaba parecendo desproporcional, e é natural que todos que acabam sendo impactados com uma ação desse tipo sintam como se fosse o um tiro de canhão em passarinho, já que é uma ação muito pesada para um assunto que. Caso haja uma infração ao Código de Defesa do Consumidor, o próprio Código entende que é uma infração de menor gravidade. Então, no Código de Defesa do Consumidor, infrações relacionadas ao direito à informação são de menor gravidade. Até mesmo para um cálculo de uma multa que é aplicada, é uma infração bem leve, e daí essa sensação de injustiça, porque, quando há uma infração muito leve que acaba gerando até mesmo penalização na esfera criminal, isso causa essa sensação. Mas vamos discutir para que não aconteçam mais esses problemas.

O SR. ANDREA MATARAZZO – Vou pedir um minuto para abrir a próxima audiência pública.

Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio

Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 33ª audiência pública do ano de 2013.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, no link Auditórios On-Line. Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia 8 de novembro de 2013; no *Diário de S. Paulo*, no dia 11 de novembro, e na *Folha de S. Paulo*, no dia 12 de novembro.

Declaro aberta esta audiência pública e a suspendo por 15 minutos.

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

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Ravena.

O SR. RAVENA – Sobre a penalização referente à etiqueta, parece que os valores são em salários mínimos e equivalem de 1 a 200 salários mínimos. Acho também que isso está muito aberto e dá chance de o pessoal extorquir, uma vez que uma única peça ou em cada peça que há na loja dá penalização do pagamento de 200 salários mínimos. Então, já que vai se abrir uma conversa, acho que tem que ser estipulado um número, ou de 5 ou 10 salários mínimos para evitar que cada loja apreendida receba uma penalização.

Então, peço também que isso seja acertado, porque está bem inadequado.

O SR. RENAN – Só para esclarecer, essas provavelmente são multas relacionadas ao crime, ao tipo penal. As multas do Procon são objetivas no sentido de que também têm uma faixa definida na lei, que hoje varia de cerca de 500 reais até 7 milhões de reais, porque, afinal de contas, como eu disse, cuidamos de todos os segmentos e, da mesma forma que vocês, vendedores e varejistas do ramo das bicicletas, temos todas as concessionárias de serviço público de telefonia, por exemplo, que também são fiscalizadas pelo Procon.

Por isso que existe essa faixa bem elástica, apesar de o Estado de São Paulo ser um dos poucos Estados em que, para esse cálculo, a aplicação dessa multa é baseada numa fórmula matemática, cujos componentes são objetivos e previamente disponibilizados para que qualquer um faça esse cálculo.

Não tem como fugir disso se, na visita do Procon, houver multa, porque é uma fórmula matemática, cujas variáveis são bem objetivas, como a gravidade da infração – no caso da falta da informação, é de gravidade 1 –, a condição econômica do fornecedor – o faturamento bruto, um dado também muito objetivo –, e a vantagem que ele teve com aquela conduta, que geralmente também é de grau 1.

Então, se houver uma penalização por conta da fiscalização do Procon, o cálculo dessa multa é bem objetivo e guarda essa razoabilidade entre o tamanho da empresa e o tipo de infração cometida.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Tem a palavra o Sr. Caetano.

O SR. CAETANO – Bom dia. Sou o Caetano, da Bike Tech Jardins e quero dividir uma experiência que eu tive ontem à noite. Não sei como se aplicaria isso, mas acho que vale a pena abordar a questão que ora vou exemplificar nesta agenda. O nosso mercado tem fornecedores específicos de algumas marcas que detêm o poder de vendê-las no Brasil. Para o Natal, fizemos uma compra grande e, por conta desse episódio, mandamos uma notificação para todos os fornecedores dizendo-lhes que não receberíamos mercadorias sem etiqueta.

Fomos à feira, efetuamos uma compra grande, de valor razoavelmente grande. Ontem foi enviado o romaneio dessa compra para nós, mas, no final do dia, recebi uma ligação do fornecedor dizendo-me que não ia me entregar a compra porque ela não tinha etiqueta e isso não era problema dele.

Isso para exemplificar para vocês a frustração do lojista que depende de um fornecedor de uma marca específica, que não se responsabiliza, não é penalizado e não sofre nenhuma consequência. Quem foi preso foi o Robertinho e o Zé ao venderem produtos desse fornecedor, e a responsabilidade é toda nossa. Então, não sei em que momento nós poderíamos incluir isso nesta agenda, mas acho que é um dado muito importante de abordar e de dividir com vocês.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – É fundamental. Precisamos da ajuda do

Marcelo, porque, na realidade, também temos que trazer importadores e a indústria para isso. Vou tomar a liberdade de ligar para a Fiesp ainda hoje para tentar encontrar qual o sindicato que pode passar a ter presença nesse diálogo que vamos realizar. Não tenho dúvida alguma que, se só dialogarmos com quem está na ponta sendo fiscalizado, impotente de receber o produto inclusive com as garantias necessárias de informação para repassar para o seu consumidor, dificilmente vamos conseguir acertar.

Eu já tinha falado para o Dani Gutti que, de tanta informação que precisamos, vamos criar etiqueta eletrônica, de forma que a pessoa tenha o *tablet* na loja e a informação eletrônica. Isso um pouco para entendermos a dinâmica de um setor, porque, quando chegamos à loja, temos dois a três mil produtos à disposição do consumidor. Estamos, então, falando de um setor que precisa mesmo de diálogo com o Procon para ir fazendo ajustes, mas não porque não quer cumprir a lei, mas porque a lei, quando imaginada no final dos anos 90, tinha uma perspectiva completamente diferente do que são as relações comerciais nos dias de hoje. Então, temos de ir atrás sim da cadeia produtiva completa, porque senão vai faltar...

O SR. _____ - Isso a gente consegue fazer no âmbito da associação, que tem muitos desses fornecedores. Provavelmente, esse é um associado e a gente consegue incluir na nossa agenda propositiva. E fazer com que a informação que virá do PROCON nos auxiliando a interpretar a lei e essa cartilha que já está pronta e preparando uma para que os fornecedores estejam informados, mas certamente eles serão envolvidos nessa agenda propositiva.

Há uma questão técnica sobre a lei criminal. No caso dos dispositivos que preveem detenção, a gente teve um debate com um advogado criminalista. Então, nossa primeira ação da agenda propositiva foi conversar com um especialista em direito criminal para entender como funciona. Naquele debate ele falou que o crime é objetivo e aplica-se ao lojista, que é que tem a relação com o consumidor. Portanto, nesse aspecto o fornecedor não tem responsabilidade. Não que ele não tenha de entregar as etiquetas, obviamente.

Enquanto que no âmbito da lei do consumidor existe uma coparticipação, a responsabilidade é tanto do lojista quanto do fornecedor ou fabricante, mas acho que a melhor forma é que a gente siga com a agenda positiva e traga também os representantes dos fornecedores para garantir que nosso mercado funcione com respeito ao consumidor, em primeiro lugar, e tranquilidade para os lojistas que, obviamente, essa responsabilidade cabe sim aos fornecedores.

O SR. _____ - Mas o distribuidor está sobre o guarda-chuva das leis do PROCON? O fornecedor é obrigado a seguir a legislação?

O SR. _____ - Sim.

Caso seja encontrado um produto sem uma informação que o Código de Defesa do Consumidor reputa como essencial para o consumidor ou essa informação não esteja em língua portuguesa, por exemplo, tanto o lojista quanto o fabricante – fabricante, importador, quem quer que seja a figura – acabam sendo penalizados. Diante dessa dosimetria de multa, uma multa para o lojista compatível com o faturamento, com o tamanho do lojista e uma multa muito maior ao fabricante porque não colocou aquele produto assim somente naquele estabelecimento, mas todo o mercado foi abastecido com essa não conformidade à lei. Dependendo da gravidade, pode-se chegar até a uma suspensão de comercialização daquele produto no mercado.

Portanto, o Código de Defesa do Consumidor trabalha com essa cadeia de responsabilização para todos que compõem a cadeia de consumo.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Sou obrigado a encerrar porque já avançamos 20 minutos para a nossa audiência pública.

Agradeço ao PROCON; ao Renan que nos acompanhou desde o primeiro minuto; Marcelo, Dani, Robson – você tem condições de ocupar qualquer mesa hoje enquanto ciclista, ativista e como quem colabora para a Cidade ser cada dia melhor.

Saímos hoje com um grupo de trabalho já constituído que terá a tarefa de se

manter em contato permanente com o PROCON e com o IPEN. E também o compromisso do nosso Presidente de nos auxiliar em uma reunião técnica deste mesmo grupo com a Secretaria de Segurança, em especial a Delegacia do Consumidor, Decon, e o Ministério Público do nosso Estado nos setores que acompanham esse processo de fiscalização.

E assim que termina essa nossa audiência pública que aborda a questão da bicicleta na cidade de São Paulo, as relações de comércio e como podemos fazer para que a bicicleta seja mais presente na vida das pessoas, produzindo aquilo que a gente sabe que ela produz – uma endorfina gigantesca que faz com que a vida das pessoas seja melhor.

Muito obrigado.

Estão encerrados os nossos trabalhos. (Palmas)

- Reabertura dos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Reabro os trabalhos da 33ª audiência pública de 2013.

O primeiro projeto a ser apresentado é o PL 362/2011, da Vereadora Sandra Tadeu.

- É lido o seguinte: (PL 362/2011)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) Está aprovado.

O segundo projeto o PL 501/2012, do Vereador Natalini.

- É lido o seguinte: (PL 501/2012)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O terceiro projeto é o PL 267/2013, do Vereador Jair Tatto.

- É lido o seguinte: (PL 267/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 294/2013, do Vereador Alfredinho.

- É lido o seguinte: (PL 294/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 313/2013, do Vereador Eduardo Tuma.

- É lido o seguinte: (PL 313/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 387/2013, do Vereador Alessandro Guedes.

- É lido o seguinte: (PL 387/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL , do Vereador Nelo Rodolfo.

- É lido o seguinte: (PL 439/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 445/2013, do Vereador José Américo.

- É lido o seguinte: (PL 445/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 486/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 486/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 493/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 493/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 494/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 494/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

O próximo projeto é o PL 495/2013, do Vereador Laércio Benko.

- É lido o seguinte: (PL 495/2013)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Há algum Vereador inscrito para debater o projeto? (Pausa) O projeto está lido.

Passemos ao item seguinte, PL 497/13, do Vereador Laércio Benko. “Dispõe sobre a implantação de tecpoints, que façam coletas, e o encaminhamento do lixo eletrônico para o devido aproveitamento e/ ou reciclagem em todas as Subprefeituras da cidade de São Paulo”. não há inscritos, o projeto foi lido.

PL 501/13, do Vereador Natalini. “Dispõe sobre o consumo, a produção e comercialização de carvão vegetal no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências”. Não há inscritos, projeto lido.

PL 586/13, do Vereador Laércio Benko. “Dispõe sobre a obrigatoriedade de utilização de papel reciclado confeccionado integralmente com aparas pós consumo em órgãos públicos no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências”. Não há inscritos,

projeto lido.

PL 611/13, do Vereador Pastor Edemilson Chaves. "Cria o Programa Um Pomar em Cada Praça, e dá outras providências". Não há inscritos, projeto lido.

PL 294/13, do Vereador Alfredinho. Está inscrito o Sr. Ricardo Romero, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

O SR. RICARDO ROMERO – Bom dia. Sou gestor da APA Capivari-Monos, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Gostaria de me manifestar referente a um encontro que houve para a elaboração de um texto substitutivo ao texto proposto pelo nobre Vereador Alfredinho.

Nesse encontro, estiveram presentes a sociedade civil, também parte do poder público representado pela Secretaria; pessoas ligadas à Subprefeitura de Parelheiros, enfim, todas as instituições necessárias para a elaboração desse texto e proposta dessa nova redação que, a meu ver, é um texto que se torna suficiente para que esse polo seja criado de uma forma mais consistente com diretrizes e objetivos bem desenhados.

Então, eu gostaria de propor à Mesa o envio desse material, para que seja analisado.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Perfeitamente. Então estamos falando do PL 294/13, do Vereador Alfredinho. "Dispõe sobre a criação do polo de ecoturismo nos distritos de Parelheiros e Marsilac, até os limites da Área de Proteção Ambiental". Então, vamos encaminhar esse material ao nobre Vereador Alfredinho, analisar e ver se incorporamos ao projeto.

Muito obrigado.

Passemos à leitura dos projetos em segunda audiência pública.

PL 392/98, de vários autores. "Sistematiza e consolida a legislação de arborização nos logradouros públicos do Município de São Paulo, e dá outras providências". Não há inscritos, projeto lido.

PL 340/12, de vários autores. "Suprime o Inciso II do Artigo 3º da Lei 13.944, que determina que as bombas de abastecimento deverão estar distantes, no mínimo, 20 metros das demais edificações". Não há inscritos, projeto lido.

PL 218/13 da Vereadora Patrícia Bezerra, do PSDB, dispõe sobre o descarte de embalagens recicláveis no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto lido.

Item seguinte é o 20º da pauta, PL 256/13 do Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, institui, no âmbito do Município de São Paulo, o Zoneamento Ecológico-Econômico - ZEE, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto lido.

Item 21º, PL 289/13 do Vereador Nabil Bonduki, dispõe sobre a gestão participativa das praças do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Está presente em nossa audiência pública o arquiteto e urbanista Vereador Nabil Bonduki. Está inscrito para falar sobre o PL 289/13 a Sra. Susana Basualdo, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

A SRA. SUSANA BASUALDO – Em primeiro lugar, gostaria de elogiar a Câmara pela tramitação desse projeto e, assim, garantir a participação e apropriação positiva dessas praças.

Gostaríamos de colocar, basicamente, duas questões.

Primeira: os eventos culturais, Artigo 17: "As praças poderão sediar eventos culturais e esportivos". É importante ressaltar que eles têm de ser sustentáveis, gratuitos e sem auferir renda.

No artigo não ficou claro quem vai realizar, mas, de certa maneira, entendemos que podem ser organizados esses eventos tanto pelos órgãos públicos quanto pela sociedade civil, sempre garantidos esses princípios de sustentabilidade e gratuidade.

Deve garantir também a livre expressão artística. Ficamos preocupados, sim, pois é óbvio que o comitê pode ser tendencioso, aceitar ou não algum tipo de expressão, mas, de alguma maneira, tem de fortalecer que as diferentes expressões artísticas sejam respeitadas.

E, segunda, com relação ao Artigo 18 § 2º, com relação às hortas educativas. Coloca-se aqui que a Subprefeitura apoiará a implantação em parceria com a supervisão de abastecimento. E como elas têm caráter educativo, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente e também a Secretaria de Educação deveriam – seria desejável – que participassem também.

Era isso. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo – PSDB) - Está inscrita também a Sra. Fernanda Bandeira de Melo.

A SRA. FERNANDA BANDEIRA DE MELO – Muito obrigada. É só para lembrar ao Vereador Nabil Bonduki, e a fala da colega que me antecedeu me inspirou: sobre a existência de parques que são para contemplação e também o silêncio deve ser garantido. Muito obrigada.

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

O SR. NABIL BONDUKI – Gostaria apenas de ressaltar que esse substitutivo já foi objeto de vários debates e discussões. Hoje, inclusive, até tem poucas pessoas, mas a última audiência pública estava marcada para a noite e a sessão plenária estendeu-se e não pudemos cancelá-la. Mas ela foi transformada em reunião técnica e muitas sugestões da sociedade, do Movimento Boa Praça e de Subprefeituras foram incorporadas ao substitutivo.

Depois de tudo isso, foi feita uma outra reunião – antes mesmo da audiência de hoje – e, por isso, o substitutivo expressa esse processo de debate, aliás, bastante amplo com a sociedade.

Acredito que agora ele está em condições de ser votado em segunda discussão. Já foi votado em primeira. Aparentemente, todas as questões, inclusive essas últimas levantadas, inclusive pela Fernanda, podemos incorporar. Com isso, teremos condições de aprová-lo.

Gostaria, ainda assim, de ouvir seus comentários posteriormente, tendo em vista que V.Exa. foi Secretário de Subprefeituras e as as praças são espaços geridos pelas Subprefeituras, certamente, sua opinião é muito importante. Talvez não agora, mas antes da votação, ou seja, antes de se consolidar o substitutivo, sua opinião seria muito bem vinda para nós. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Parabenizo o projeto e não tenho a menor dúvida de que essa gestão participativa é a solução para nossas praças.

Sabemos que o Poder Público, mesmo se tivesse condições - ou quando tem condições de fazer a manutenção dessas praças – ele não tem a visão apurada daquele objetivo para o qual a praça é utilizada. E só os usuários é que conseguem ter essa visão.

Então a participação do usuário, integralmente, na gestão de uma praça ou de um parque é fundamental, pois ninguém conhece melhor os problemas ou as prioridades de determinado lugar do que aqueles que moram ou se utilizam dele.

Essas questões, por exemplo: do barulho ou não, dependendo da praça; da necessidade ou não de algum equipamento; da colocação de grades ou não; de se colocar travessias como faixas de pedestres etc. no entorno – em função do fluxo de pessoas e de onde há maior fluxo de pessoas –; se há necessidade da Guarda Civil Metropolitana ou não, por conta, por exemplo, de usuários de drogas, fato comum nas praças e, portanto, requer segurança; são demandas e esse controle, essa fiscalização, ninguém faz melhor do que a própria população. Isso vi por mim próprio. O melhor fiscal e mantenedor da Cidade é o próprio cidadão, a própria sociedade.

É um projeto muito bem vindo. A observação da Fernanda é pertinente, inclusive, pois, há lugares onde a música ou os shows nas praças não se adequam, ou em função da vizinhança, ou em função da própria vegetação local. Isso aí tem de ficar um pouco a critério do conselho da praça como está previsto aqui – um comitê.

E V.Exa., Vereador Nabil Bonduki, que é um admirador e apreciador da Cidade deve ter visto como funciona ou funcionou o conselho dos parques. Depois que esses conselhos foram instalados, V.Exa. percebeu que não havia mais problemas de reclamações e a manutenção melhorou substancialmente.

Quanto mais a sociedade se apropriar desses espaços, certamente, serão mais bem utilizados, terão utilização adequada e a manutenção será mais bem feita.

Não havendo mais inscritos, o projeto está considerado lido e pronto para votação.

Vamos ao item 22 da pauta, o PL 317/13 do Vereador Nelo Rodolfo, do PMDB, dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme - Trote, distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto considerado lido.

Item 23º, PL 386/13 do Vereador Alfreddinho, do PT, altera dispositivos da lei nº 13.866/2004, que fixa as atribuições da Guarda Civil Metropolitana, para ampliar o poder fiscalizatório da Guarda Civil Metropolitana no âmbito da proteção ambiental.

Não havendo inscritos. Projeto considerado lido.

O 24º item é o PL 388/13 de vários autores, cria incentivos fiscais para os edifícios da Cidade que transformarem sua fachada em fachada verde.

Gostaria de explicar às pessoas que não significa pintar a fachada de verde, mas, sim, criar as fachadas vivas, ou seja, com plantas.

Não há inscritos. Projeto considerado lido.

O 25º item da pauta de hoje é o PL 430/2013 da Vereadora Sandra Tadeu, do DEM, institui a reserva de espaços publicitários, no mobiliário urbano, para campanhas sobre a importância da não ingestão de bebidas alcoólicas por motoristas na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Não há inscritos. Projeto considerado lido.

Não havendo mais nada a tratar no dia hoje, indago ao Vereador Nabil Bonduki se gostaria de fazer algum outro comentário. (Pausa) Não.

Está encerrada, então, a 33ª audiência pública do ano de 2013. Boa tarde a todos. Muito obrigado pela presença.

Redistribuição de Mandatos Luiz Santo
Para a Câmara Municipal de São Paulo, Metropolitana e
São Paulo, Metropolitana e
Município de São Paulo
Em _____

Luiz Santo

✓
✓
O presente documento foi recebido em _____
a _____ de _____ de _____ V. sob o nº _____
nº 92/93 Em 29/06/15
Apareceu em _____
RE-104-05-SGP-12

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex^a que encaminhe ao Executivo pedido de informações a respeito do **Projeto de Lei nº 317/13**, que *dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme-Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências*, de autoria do nobre Vereador Nelo Rodolfo.

O objetivo é que aquele Poder se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor completo do projeto de lei.

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



Vereador Gilson Barreto

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de
Meio Ambiente

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



Vereador Antonio Donato

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

93
01-317/13
[Signature]

São Paulo, 24 de junho de 2015.

Ofício SGP.12
333/2015,

Senhor Prefeito,

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 317/13**, de autoria do Vereador Nelo Rodolfo, que DISPÕE SOBRE A CONSTRUÇÃO DE CICLOVIA DE ESPORTE E LAZER NO PARQUE MUNICIPAL VILA GUILHERME - TROTE, DISTRITO DE VILA MARIA, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

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


Antonio Donato
Presidente

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

S.G.M.-A.T.L.
29 JUN 2015
RECEBIDO
Albertina Florentina de Souza
RF: 793.092.5
SGM/ATL
[Signature]

✓ ✓
94/106 04 09115
Aparecido Ferraz
RE. 101.075-3-DF-12



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 1º de setembro de 2015.

Folha nº 94 do

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 421/15-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 333/2015

Processo nº 01-317/13

Aparecido F. Silva
RF. 101.070-SSGP-12

DOCREC

727/2015

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente acerca do Projeto de Lei nº 317/13, de autoria do Vereador Nelo Rodolfo, que dispõe sobre a construção de ciclovias de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MNS/bam
Resp 317-13

DNF - SEP-22 - 02/09/2015 - 17:12 - 001316 - 2/2

A Comissão de:

URBANISMO

07.10.2015

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

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

04 SET. 2015

Secretário RF

Secretário
Supervisor
REF: 10.860



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

**DEPARTAMENTO DE PARQUES E ÁREAS VERDES – DEPAVE
DIVISÃO TÉCNICA DE GESTÃO DE PARQUES – DEPAVE 5**

95
01-317/13
M

Folha de Informação nº

Do PROCESSO nº 2015-0.169.636-6

Em 05/08/2015

144
Daiane Caroline
R.F. 982.011-9
PMSP-SVMA

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 317/13 – Construção de ciclovia de esporte e lazer no parque Municipal Vila Guilherme/ Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo. Pedido de subsídios da comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Sra. Diretora Adriana Jadão

CÓPIA

Em atendimento a solicitação do Projeto de Lei nº 01-00317/2013 do Nobre vereador Nelo Rodolfo (PMDB), sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no parque do Trote.

A coordenação entende que a criação desta lei neste momento não é favorável, pois está em andamento um projeto de SINALIZAÇÃO desenvolvido em conjunto CET, DEPAVE 1, DEPAVE 5 e DEPLAN 2, que prevê intervenção mínima considerando o projeto do parque que é tombado pelo Conselho Municipal de preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – COMPRESP, de acordo com a Resolução 15/13. Como já citado na folha nº 17. Também não está previsto nenhum tipo de intervenção na pavimentação desta Ciclovia. E segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET a definição de **Ciclovia** consiste em: “pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum dotada de sinalização vertical e horizontal características (**placas e pintura de solo**)”, e hoje o que está previsto em projeto apenas a sinalização com (colocação de placas e vegetação balizadora) conforme informado na folha nº 17 e que ainda será encaminhado para Secretaria Municipal de Cultura para apreciação.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

Folha nº 96 do

Processo nº 01-312/13

Relatado por
Daiane Caroline
R.F. 782.011-91.075 - SGP-12
PMSP-SVMA

Vale ressaltar que há risco de acidentes por conta da pratica de ciclismo x Cooper; nas áreas destinadas/ citadas, sendo as bicicletas são obrigadas a andar apenas na ciclovia, o que nem sempre acontece; Aos finais de semana e feriados o uso de bicicletas é dobrado, e muitos dos ciclistas não obedecem a área exclusiva (ciclovía) e pedalam com a velocidade maior que a indicada.

E considerando que ainda que há necessidade de verificar junto ao Conselho Gestor o regramento de uso da ciclovia para o parque em questão, inviabilizando o aceite deste projeto de lei na forma indicada.

aa

CÓPIA

Aproveito a oportunidade para apresentar meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Em 05 de agosto de 2015.

Camila Prait

Coordenadora Região Norte

SVMA/ DEPAVE 5

805.456 - 8

PA 2015-0.169.636-6

11108 /2015

(a).....

INTERESSADO: DEPAVE 5

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 317/13 – Construção de ciclovia de esporte e lazer no
Parque Vila Guilherme / Trote

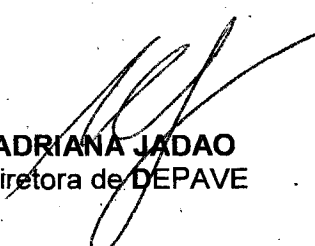
DEPAVE G

Sr Diretor.

CÓPIA

Diante das informações técnicas contidas às folhas 22/23, as quais acolho, encaminho o presente informando que esta divisão não é favorável ao presente projeto de lei.

10108 /2014


ADRIANA JADAO
Diretora de DEPAVE

Folha nº 98 do
Processo nº 01-3171
Aparecida Ferreira
RF: 100.075.000-12
Folha nº 12

Do PA nº2015-0.169.636-6 em 11/08/2015

(a).....

Roberto Carlos Libório
DEPAVE-1

INTERESSADO: SGM/ATL III

ASSUNTO: Projeto de Lei nº317/13 – sobre construção de ciclovia Pq Vila
Guilherme Trote

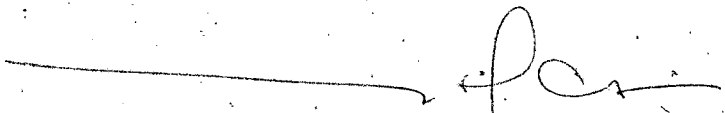
Projetos Região Norte

Sra. Coordenadora

CÓPIA

Encaminhamos o presente para conhecimento e manifestação no âmbito das atribuições dessa Coordenação.

Rogamos urgência na devolução.


Arqº MATHEUS DE VASCONCELOS CASIMIRO

Diretor de DEPAVE.1



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE PARQUES E ÁREAS VERDES
DIVISÃO TÉCNICA DE PROJETOS E OBRAS

Folha nº 99 do
Processo nº 01-317/13
Aprovação Final
RF. 101.073-2013-12

Do P.A. 2015-0.169.636-6 em 12/08/2015

Folha de informação nº 18
(a) Bria

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 317/13 – sobre construção de ciclovia Parque Vila Guilherme/
Trote

BRIA POSTELNIGU
DEPAVE-1

INTERESSADA: SGM/ATL III

DEPAVE-1
Sr. Diretor

CÓPIA

Trata o presente do Projeto de Lei nº 317/13 que dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote.

Em atendimento ao solicitado, destacamos os seguintes aspectos.

O referido PL, em seu Artigo 3º, estabelece horários de utilização da ciclovia bem como define outro tipo de uso não previsto no parque: de esporte e competição.

Referente a isso, ressaltamos o exposto pela Divisão Técnica de Gestão de Parques (DEPAVE-5), às fls. 14, que o parque possui caráter de lazer e que diante da impossibilidade de fiscalização do uso e da possível ocorrência de novos conflitos entre os usuários, estabelece que a utilização da ciclovia deva ser mista, atendendo todas as idades durante o horário de funcionamento do parque.

O projeto de sinalização, também citado às fls. 14, que vem sendo desenvolvido por técnicos da Companhia de Engenharia de Tráfego, DEPAVE-5, DEPAVE-1 e DEPLAN-2 justamente surgiu com a demanda de resolver um conflito entre os usuários do parque – pedestres e ciclistas (de lazer) – orientando-os em seus percursos. Tal projeto prevê mínima intervenção (colocação de placas e vegetação balizadora) uma vez que o parque é tombado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPESP, de acordo com a Resolução 15/13.

Não está previsto, portanto, qualquer tipo de intervenção na pavimentação desta ciclovia.

Ainda assim, depois de elaborado, o estudo será encaminhado à Secretaria Municipal da Cultura para sua apreciação.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE
DEPARTAMENTO DE PARQUES E ÁREAS VERDES
DIVISÃO TÉCNICA DE PROJETOS E OBRAS

Em reuniões realizadas anteriormente, acordou-se que a CET, juntamente com a Base de Manutenção de DEPAVE-5, acompanhados desta Divisão serão responsáveis pela implantação do projeto mencionado, cabendo à CET o fornecimento de todas as placas do projeto.

Diante do acima exposto, encaminhamos o presente para prosseguimento.

Isabella Armentano

ISABELLA MARIA DAVENIS ARMENTANO
Coordenadora de Projetos - Região Norte
Arquiteta e Urbanista
DEPAVE-1 - SVMA

56 71 1/3
CM 13/08/15
F 15 19
Cópia para o FPM
DEPAVE-5
F 15 19

Do PA nº2015-0.169.636-6 em 13/08/2015 (a).....

Caro Sr. Diretor
Ass: DEPAVE
Data: 13/08/2015

INTERESSADO: SGM/ATL III

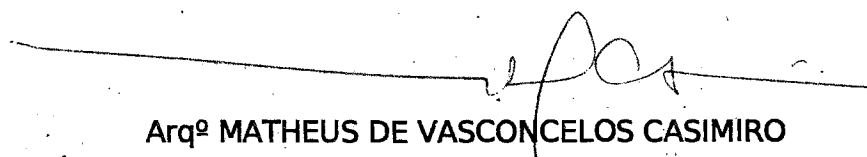
ASSUNTO: Projeto de Lei nº317/13 – sobre construção de ciclovia Pq Vila
Guilherme Trote

DEPAVE.G

Sr. Diretor

CÓPIA

Restituímos o presente com as informações da área técnica desta Divisão, para
conhecimento e encaminhamentos pertinentes.


Arqº MATHEUS DE VASCONCELOS CASIMIRO

Diretor de DEPAVE.1

MVC/Vel

13/08/15
Waiane

Do PA nº 2015-0.169.636-6

a).....

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 317/13 – Construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo. Pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

URGENTE

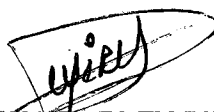
SVMA.G.AJ

CÓPIA

Senhor Procurador Chefe,

Com escusas pelo tempo decorrido, restituo o presente com a manifestação das áreas técnicas competentes, Divisão Técnica de Gestão de Parques - DEPAVE-5, às fls. 14/15, e Divisão Técnica de Projetos e Obras - DEPAVE-1, às fls. 17/18, as quais acolho, para prosseguimento de resposta ao interessado.

Em, 14/08/2015


ENGº WANDERLEY PIRES
SVMA/DEPAVE-G
DIRETOR

15533
14 8 15


Wagner
R.F. 572.500-3

Do PA nº2015-0.169.636-6 em 18/08/2015 (a).....

INTERESSADO: SGM/ATL III

ASSUNTO: Projeto de Lei nº317/13 – sobre construção de ciclovia Pq Vila
Guilherme Trote

DEPAVE.G

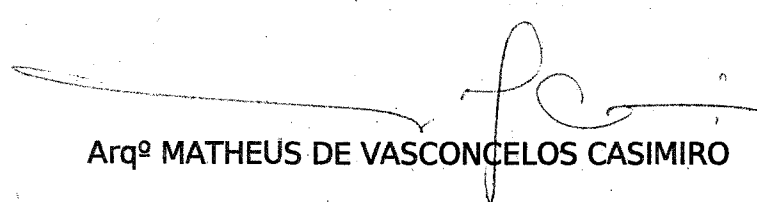
Sr. Diretor

CÓPIA

Neste caso específico, já está havendo mobilização técnica para efetuar tal intervenção, conforme já relatado às fls.17 e 17-verso, o que coloca em xeque a necessidade de criação do referido PL. Podemos ainda salientar 3 (três) aspectos contrários à continuidade do PL:

- 1) O projeto de implantação da ciclovia restringe-se a um projeto de sinalização e não prevê intervenções de grande impacto e/ou pavimentação da pista.
- 2) Por se tratar de Parque tombado pelo CONPRESP, o projeto de sinalização, depois de concluído, ainda deverá ser submetido a esse órgão para sua análise e apreciação.
- 3) Como mencionado em manifestação às fls. 14, 17 e 17-verso o parque é um equipamento de lazer e tal ciclovia não poderá prever uso voltado ao esporte e competição, devendo atender a todas as idades sem restrição do horário de funcionamento.

Diante do acima exposto, esta Divisão não é favorável ao Projeto de Lei nº317/13.


Arqº MATHEUS DE VASCONCELOS CASIMIRO

Diretor de DEPAVE.1

103
01-317/13

Folha nº 23/8
Caroline Caroline
F. 782.011-9
MSP - SVMA

Do PA nº 2015-0.169.636-6

a).....

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 317/13 – Construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo. Pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

URGENTE

SVMA.G.AJ

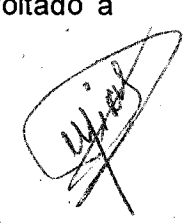
Senhor Procurador Chefe,

CÓPIA

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Nelo Rodolfo, o qual *"Dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme - Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências"*.

Entendemos louvável a iniciativa do autor, no intuito de contribuir para o momento de lazer e de esporte do cidadão paulistano, entretanto, após manifestação das áreas técnicas competentes, às fls. 14/15 e 18 e 22, temos a observar a inviabilidade da proposta considerando:

- a) Já há mobilização técnica no âmbito desta Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente no sentido de implantar um projeto de sinalização, em conjunto com outros órgãos, o qual permitirá regulamentar o uso desse espaço público, também, como ciclovia;
- b) O projeto de implantação não poderá prever intervenções de grande impacto e/ou pavimentação, ressaltando que o Parque é tombado pelo CONPRESP - Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo;
- c) O Parque é um equipamento de lazer, que atende uma diversidade de públicos e tal ciclovia não poderá tão-somente prever uso voltado a competições, inclusive com restrição de horários.



Assim, em resposta aos expedientes de fls.10 e 20 (verso) desta Assessoria Jurídica opinamos que a propositura seja integralmente rejeitada.

Por fim, encaminho o presente entendendo que o assunto deverá ser conduzido, também, sobre o critério de conveniência e oportunidade de instância superior desta Pasta quanto à eventual pertinência de aprovação da sugestão legislativa.

Em, 18/08/2015


ENGº WANDERLEY PIRES
SVMA/DEPAVE-G
DIRETOR

CÓPIA

18 08 15
1800
dujante

Do p.a. 2015-0.169.636-6, em 19/08/2015,

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 317/2013, de autoria do Legislativo.

SVMA G

CÓPIA

Senhor Secretário

Trata-se de pedido de subsídios formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara Municipal de São Paulo, relativo ao Projeto de Lei nº 317/2013, de autoria do Vereador Nelo Rodolfo, que dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo.

A Assessoria Técnico-Legislativa da Secretaria do Governo Municipal nos encaminhou o presente para atendimento aos quesitos de fls. 3.

O expediente foi encaminhado ao DEPAVE, que prestou informações às fls. 14/15, 17/18 e 23/24.

Há um consenso entre os técnicos responsáveis no sentido de que a proposta mostra-se inviável.

O Parque Municipal Vila Guilherme – Trote é tombado pelo CONPRES – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo. Dessa maneira, qualquer intervenção no referido parque dependerá da anuência daquele órgão.

Estão sendo realizados estudos técnicos para a regulamentação do uso do parque, inclusive para a implantação de um projeto de sinalização, em conjunto

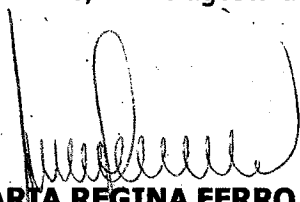
Do p.a. 2015-0.169.636-6, em 19/08/2015,

com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, de modo que as intervenções sejam mínimas, não podendo gerar grande impacto.

Portanto, considerando as manifestações das áreas técnicas, e os estudos técnicos encetados para eventuais intervenções no parque, nosso parecer é contrário à iniciativa.

São Paulo, 19 de agosto de 2015.

CÓPIA

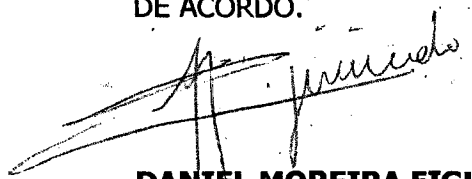

MARIA REGINA FERRO QUEIROZ

Procuradora do Município

OAB/SP nº 60.468

Assessoria Jurídica – SVMA.G

DE ACORDO.


DANIEL MOREIRA FIGUEIREDO

Procurador do Município

OAB/SP 243.192

Chefe da Assessoria Jurídica – SVMA.G

Do p.a. 2015-0.169.636-6, em 19/08/2015,

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 317/2013, de autoria do Legislativo.

SGM/ATL

Senhora Assessora Especial

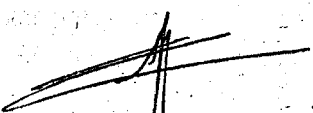
CÓPIA

Encaminho o presente, com as informações da área técnica e da Assessoria Jurídica desta Pasta sobre o Projeto de Lei nº 317/2013, as quais acolho, manifestando-me contrariamente à medida.

São Paulo, de agosto de 2015.

JOSE TADEU CANDELÁRIA
Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

14:09 28/08/2015 045190 SGM PROTOCOLO


DANIEL MOREIRA FIGUEIREDO
Chefe da Assessoria Jurídica
Procurador do Município
OAB/SP 243.192
SVMA.G/AJ

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado — sob folha(s)
n.º 28/08 Em 21/10/2015
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 28.108

Processo nº 01-317/2013

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.207 SP-12

PAR
1908/2015

PARECER Nº **DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,**
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 317/13

Trata-se do Projeto de Lei nº 317/13, de autoria do nobre Vereador Nelo Rodolfo, que dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

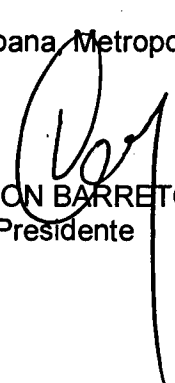
De acordo com a justificativa apresentada pelo autor, a propositura tem como finalidade a proteção dos momentos de lazer e esporte do cidadão paulistano.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pronunciou-se pela constitucionalidade e legalidade da propositura, por meio do Parecer 1440/2013.

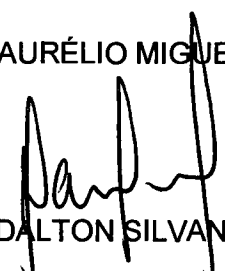
O Parque do Trote possui uma 120.000 m2 e foi implantado sobre área anteriormente pertencente à antiga Sociedade Paulista de Trote, sendo atualmente administrado pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente.

No que se refere aos aspectos de competência de sua análise, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente** à sua aprovação.

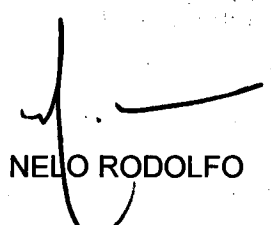
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 21/10/2015


GILSON BARRETO
Presidente

AURÉLIO MIGUEL


DALTON SILVANO

JULIANA CARDOSO


NELO RODOLFO


PAULO FRANGE


SOUZA SANTOS
Relator

RELCOM
2053/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 22/10/2015

Pág. 100 Col. 3

Conferido _____

Inamar Alves de Sousa Jr. *[assinatura]*

RF. 101.204 - SGP-12

A Comissão de ADMINISTRAÇÃO

Em 06/11/2015

Inamar Alves de Sousa Jr. *[assinatura]*

RF. 101.204

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 06/11/2015 às 14:31

[assinatura] RF _____

Ara Lúcia de O. Sousa-

RF. 100.823 -

Ao Vereador / A Vereadora

Laercio Benko

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 6/11/15

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

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

Segue juntado nesta data documento referido

sob nº 29.109 e folha de informação nº

em 22.04.16

Nome _____

[assinatura] Gavioli
Secretária de Comissão SGP-12
RF. 100486



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 317/2013

Folha nº 29/109 do projeto
nº 21 - 317 de 20 13

Elaine Gonçalves Gavioli
RP 100465

PAR
293/2016

**PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 317/2013.**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Nelo Rodolfo, dispõe sobre a construção de ciclovia de esporte e lazer no Parque Municipal Vila Guilherme - Trote, Distrito de Vila Maria, no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Nos termos do projeto, fica estabelecida a construção de uma ciclovia no Parque Municipal Vila Guilherme - Trote, respeitando o percurso em todo o eixo interno da pista de corridas e caminhadas. Além disso, o projeto prevê a existência de identificação desta ciclovia nas entradas do parque.

De acordo com a justificativa, o nobre autor visa estimular o uso da bicicleta na cidade de São Paulo, informando a existência de diversos casos de falecimento de ciclistas que se utilizaram deste meio, mas estavam desprotegidos.

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela Constitucionalidade e Legalidade do projeto.

A Comissão de Política Urbana aprovou parecer favorável ao projeto.

Ante o exposto, considerando a conveniência e oportunidade da iniciativa, a Comissão de Administração Pública é favorável à sua aprovação.

Sala da Comissão de Administração Pública, em

16/03/2016

ALESSANDRO GUEDES

QUITO FORMIGA
Presidente

LAERCIO BENKO
Relator

ANDREA MATARAZZO

MARQUITO

AURÉLIO MIGUEL

RELCOM
302/2016

USHIZARO KAMIA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 22/03/2016

Pág. 87 Col. 2ª

Conferido

Elaine Gonçalves Gavioli
Secretária de Comissão
RF - 100465

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em

às

RF

SEM EFEITO

A Comissão de

Em 23/03/16

Elaine Gonçalves Gavioli
RF. 100465

*Trânsito, Transportes,
Atividade
Econômica,
Turismo,
Lazer e
Gastronomia*

RECEBIDO na Comissão de

Trânsito, Transp., Ativ. Econômica,

Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 18/04/2016 às 17:30

Por Fátima RF 100749

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA

Assistente Parlamentar

AO Vereador / A Vereadora

De São Paulo

Para relatar.

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

Em 19/04/16

Presidente

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

Segue m juntado 1, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado 1 sob folha(s)

nº 20 e 21 Em 15/06/16

110 e 111
Hugo Zanoni Harbs - RF 11.391
Técnico Administrativo - GP. 12



PAR

1016/2016

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 317/13.**

Objetiva o presente Projeto de Lei 317/13, de autoria do nobre vereador Nelo Rodolfo PMDB, a construção de ciclovia localizada no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, Avenida Nadir Figueiredo, Sem Número, São Paulo, SP.

A ciclovia deverá ser construída respeitando o percurso em todo o eixo interno da pista de corrida e caminhadas localizada no interior do Parque. Sendo que será sinalizada com horário de funcionamento, em local bem visível ao público.

Justifica o Autor que a medida proposta se faz necessária, pois nos leva a adotar a bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte. Portanto se faz necessário utilizar os Parques e locais que possam ser adaptados a fim de promover melhor qualidade de vida aos Paulistanos.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade e constitucionalidade da presente proposta. E as Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e Administração Pública foram favoráveis à matéria proposta.

Foram realizadas duas Audiências Públicas, onde a presente proposta ficou a disposição dos presentes para manifestação.

Esclarecendo que a propositura irá sanar algumas desavenças que vem acontecendo no Parque Municipal Vila Guilherme – Trote, Distrito de Vila Maria, pois atualmente não há sinalização para ciclista e pedestre para delimitar área de uso de todos os usuários,

Na análise do mérito que cabe à Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia vale destacar que o projeto de lei apresentado é uma aspiração dos frequentadores do Parque.

Assim sendo, somos favoráveis à aprovação do presente projeto de lei apresentado.

RELCOM

1046/2016



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 31 de 111
Nº 01.317 do Proc. de 20 13
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.311 - SGP. 12

(PL 317/13)

JOSÉ POLICE NETO
Presidente

ADILSON AMADEU
Relator

TONINHO PAIVA

RICARDO YOUNG

SENIVAL MOURA

SALOMÃO PEREIRA

RICARDO TEIXEIRA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 16 / 06 / 2016

Pág. 126 Col. 01

Conferido: Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

A Comissão de Finanças
e Orçamento

Em 16 / 06 / 2016

Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento
Em 20-06-16 às 15.00
RF

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

Ao Vereador / A Vereadora
Ricardo Nunes

Para relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 04 / 08 / 16

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

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

São Paulo, 02 / 01 / 17

Nome

DE

SGP-12

Carmen-Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

117473
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com (III) fls

Arquivado em 02/01/2017

O Func.º

Rene G. Barreto

RF 11.089