

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

PROJETO DE LEI

01 - 0486 / 2013

DE

2013

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0486 / 2013

DE

31/07/2013

PROMOVENTE:

VEREADOR

LAÉRCIO BENKO

EMENTA:

DISPOE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS PARA ALUNOS, PROFESSORES E FUNCIONÁRIOS EM TODAS AS ESCOLAS PÚBLICAS MUNICIPAIS.

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

Folha nº 01 do proc
Nº 01-486 de 13

Adelina Ciccone - Pres. Parlamentar
RF. 100 406

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

01 AGO 2013

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL
01- 00486/2013

*Dispõe sobre a implantação de estacionamento de
bicicletas para alunos, professores e funcionários
em todas as escolas públicas municipais.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da implantação de estacionamento de bicicletas em escolas municipais, em defesa do meio ambiente da cidade de São Paulo.

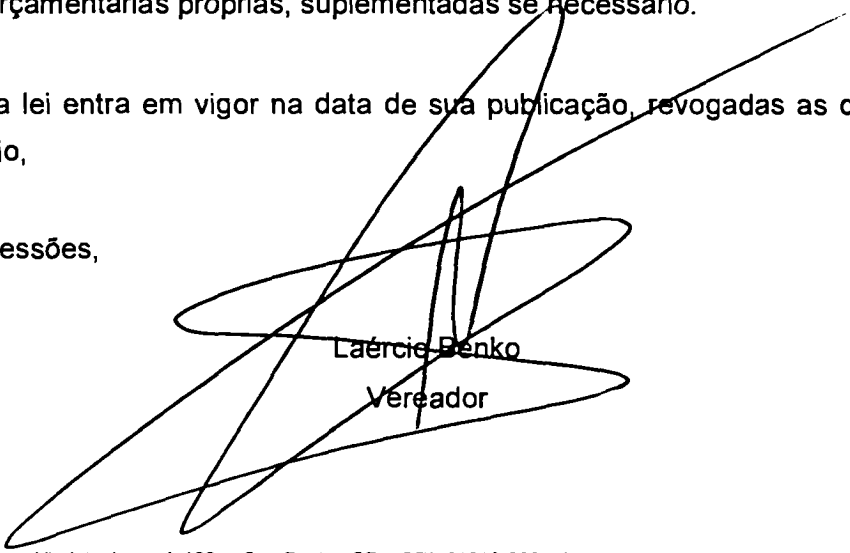
Art. 2º A implantação dos estacionamentos de bicicletas cabe à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente e da Educação buscar parcerias com a comunidade.

Art. 3º A conservação do estacionamento de bicicletas caberá à comunidade escolar que estimulará a participação dos alunos, pais e professores para colaborar na melhoria da qualidade do ar no ambiente, estimulando a participação e colaboração de todos nas diferentes áreas da educação.

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

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

Sala das Sessões,


Laércio Benko
Vereador

Segue(m) juntado(s) a(s) cópia(s) de:

documento(s) rubricado(s) com nº

— a 2 — e folha de informação, de

sob n.º 3 — 5 — 1.2 — 1.3 —

Ass: _____


Adelina Cicone

Assis.

Parlamentar
Registro 100.106



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

20º GABINETE DE VEREADOR LAÉRCIO BENKO

Folha nº 02 do proc
Nº 01-436 de 13
Adelina Cicco
RF 100400

JUSTIFICATIVA

Este projeto de lei visa proporcionar a redução de transportes que usam combustíveis tóxicos em torno do ambiente escolar, contribuindo significativamente na qualidade do ar, uma vez que diminuirá a quantidade de poluentes nas redondezas.

Além da diminuição de poluentes, a prática do ciclismo traz grandes benefícios ao organismo e ao coração de uma forma global e integrada. Todo aquele que pratica tal exercício se beneficiará de vantagens, pois pedalar é uma das atividades mais completas para o corpo porque combate estresse e depressão; emagrece, reduz colesterol, evita o infarto, entre outras.

O presente Projeto de Lei foi baseado no projeto elaborado pelo aluno Kaique Teixeira Xavier, da Escola EMEF Professor Antônio Duarte de Almeida, constante no Caderno de Projetos Parlamento Jovem Paulistano 2012 da Câmara Municipal de São Paulo.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº23.....

do processo nº01 - 486..... de 20.....13.....,5...../.....8...../.....13..... (a)20.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE 01 AGO 2013
ÀS COMISSÕES DE:
<u>CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO - PART. CÍVIL;</u>
<u>POSIÇÃO JURÍDICA, NÉTICA E NÉTICA DE ATRIBUIÇÃO;</u>
<u>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;</u>
<u>TRABALHO, TRABALHO, AT. N. NÉTICA, LIT. E NÉTICA;</u>
<u>EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTE;</u>
<u>Saúde, Previdência Social, Trabalho e Emprego;</u>
<u>FINANÇAS E ECONOMIA;</u>
PRESIDENTE

MARCO AURÉLIO CUNHA

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

03/08/2013

Jader Augusto Pimenta
Supervisor – SGP.22

RECEBIDO NA SETOR DE PESQUISA E APOIO	CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO SETOR DE PESQUISA E APOIO
05/08/13 Luis	18:30 hs
SALTA: 30/08/13	18:30 hs: Luis

2013 08 10

2013 08 10

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s),
rubricado(s) com nº 04 e 38 e folha de
informação sobre — 29/08/2013

M^{re} Jose
Maria Jose de Oliveira
RP 10.040



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha nº 04 de
Nº 01-0486 de 20-13
O funcionário
M^a José
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 486/13

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

- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, que dispõe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.228, de 25 de junho de 1992, que dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.995, de 10 de junho de 2005, que dispõe sobre a criação de estacionamento de bicicletas em locais abertos à frequência de público, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT;
- Resolução nº 9, de 26 de março de 2013, que dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências;
- PL 231/02, que dispõe sobre a destinação de vagas reservadas para o estacionamento de bicicletas nos locais que especifica, e dá outras providências;
- PL 223/10, que acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 214/13, que institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências.

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

A pesquisa legislativa constatou a tramitação do PL 231/02, de autoria do Vereador Gilberto Natalini e do PL 223/10, de autoria dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues e Floriano Pesaro, que de forma semelhante ao PL 486/13, trata da Implantação de estacionamento para bicicletas nas escolas municipais. Contudo os projetos disciplinam a matéria de forma



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 05 do proc.
Nº 01-0486 de 20 13
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

diferenciada e foram propostos em sessões legislativas diversas, razão pela qual não se aplica no caso a restrição do art. 212, inciso IV, do Regimento Interno.

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

São Paulo, 26 de agosto de 2013.

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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha nº 06 do proc
Nº 01-0486 de 20 13
O funcionário
MP-4051
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

folha nº 07 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo

entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

Folha nº 09 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Referência: 01/2013

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere ao acesso à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa

Folha nº 10 do proc.
Nº 01-0486 de 20 13
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, de fontes acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos

usuários e de prestação de contas públicas.

Folha nº 12 do proc.
Nº 01-0486 de 20 13
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo

urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano e pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em

Folha nº 15 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - 10.940

elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191ª da Independência e 124ª da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 16 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 10907

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a destinação de espaços para ciclovias no Município de 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 cicloviás 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 cicloviás.

Parágrafo único - Entende-se por cicloviás, 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, correm 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 24 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 4º 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
pradativa; 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

folha nº 19
Nº 01-0486 do proc.
O funcionário de 20 13
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 11228

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.228 25/06/1992 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 227/1990 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Luiza Erundina de Sousa

Regulamentação: Decreto nº 32.329/1992 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 42.319/2002 - Regulamenta o item 2.1 do Anexo I desta Lei (áreas contaminadas). (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.

Legislação explicativa: Lei nº 8.266/1975 - Aprova o Código de Edificações. (ver documento)

Notas complement.: - Lei nº 11.345/1993 - Dispõe sobre a adequação das edificações a pessoa portadora de deficiência.

- Decreto nº 32.958/1992 - Estabelece medidas simplificadoras para realização de obras e construções em geral.

- Decreto nº 33.673/1993 - Dispõe sobre a instituição de sistemática para concessão de Certificado de Conclusão de edificação.

- Decreto nº 37.583/1998 - Para fins do presente Decreto, as condições de adequação das edificações ao uso das pessoas portadoras de deficiência, deverão observar as disposições desta Lei e da Lei nº 11.345/1993.

- Decreto nº 37.649/1998 - Passa integrar o Código de Obras e Edificações do Município, com o título próprio de "Normas de Adequação das Edificações a Pessoa Deficiente", a norma NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - Normas Técnicas - ABNT para os efeitos de aplicação das disposições especiais para pessoas portadoras de deficiência, prevista nesta Lei.

- Decreto nº 37.712/1998 - Permite a instalação, a título precário, de equipamento destinado a estacionamento mecânico vertical para veículos, que dependerá de Alvará de Autorização, a ser expedido pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, observado o disposto nesta Lei.

- Decreto nº 37.814/1999 - Disciplina procedimentos fiscais no âmbito das Administrações Regionais, considerando o disposto no item 3.9.2 do Anexo I e no item 7 do Anexo III, desta Lei.

- Decreto nº 37.886/1999 - A prestação de serviços de estacionamento em terrenos vagos e em edificações licenciadas para uso diverso dessa atividade, em locais permitidos pela legislação de zoneamento em vigor, se fará provisoriamente mediante a expedição de Alvará de Autorização, documento esse instituído por esta Lei, regulamentada pelo Decreto nº 32.329/1992.

- Decreto nº 38.058/1999 - Dispõe sobre procedimentos de fiscalização de obras particulares; institui sistemática para concessão de certificados de conclusão para edificação, com a observância das demais disposições legais vigentes sobre a matéria, em especial as constantes nesta Lei.

- Decreto nº 39.603/2000 - Dispõe sobre a implantação de antenas, torres e equipamentos de telecomunicações.

- Decreto nº 53.415/2012 - Estabelece os procedimentos para a expedição por via eletrônica do Alvará de Aprovação de Edificação Nova ou Reforma, Alvará de Execução de Edificação Nova ou Reforma e Alvará de Licença para Residência Unifamiliar, previstos nesta Lei.

Alterações: Lei 11.693/1994 - Dispõe sobre requisitos de portas corta-fogo, alterando o item 12.9 do Código de Obras e Edificações, anexo a esta Lei.; (ver documento)

Lei 11.783/1995 - Acrescenta sub-item a seção 16.1 do capítulo 16 desta Lei.; (ver documento)

Lei 11.859/1995 - Acrescenta sub-item ao item 9.5.3 da Seção 9.5 do Capítulo 9 do Anexo 8 desta Lei.; (ver documento)

Lei 11.948/1995 - Altera a redação de itens do Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 12.936/1999 - Altera a redação do subitem 9.3.3.I desta Lei.; (ver documento)

Lei 13.369/2002 - Acresce o subitem 9.3.1.1 ao Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 13.779/2004 - Altera a alínea "a" do subitem 10.1.2.1 do Capítulo 10 do Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 14.459/2007 - Acrescenta o item 9.3.5 ao Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 15.095/2009 - Acresce o item 9.4.5 ao Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 15.649/2012 - Altera o item 13.3.4 do Anexo I e o conceito e parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11 desta Lei.; (ver documento)

Lei 15.831/2013 - Altera dispositivos desta Lei (Projeto Simplificado). (ver documento)

[[Back](#)]

ina nº 20 do proc.
ivº 01-0486 de 2013
C funcionário
M. J. Oliveira
Maria Jose de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Nota nº 21 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 11.228

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.228 25/06/1992 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 227/1990 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Luiza Erundina de Sousa

Regulamentação: Decreto nº 32.329/1992 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 42.319/2002 - Regulamenta o item 2.1 do Anexo I desta Lei (áreas contaminadas). (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.

Legislação explicativa: Lei nº 8.266/1975 - Aprova o Código de Edificações. (ver documento)

Notas complement.: - Lei nº 11.345/1993 - Dispõe sobre a adequação das edificações a pessoa portadora de deficiência.

- Decreto nº 32.958/1992 - Estabelece medidas simplificadoras para realização de obras e construções em geral.

- Decreto nº 33.673/1993 - Dispõe sobre a instituição de sistemática para concessão de Certificado de Conclusão de edificação.

- Decreto nº 37.583/1998 - Para fins do presente Decreto, as condições de adequação das edificações ao uso das pessoas portadoras de deficiência, deverão observar as disposições desta Lei e da Lei nº 11.345/1993.

- Decreto nº 37.649/1998 - Passa integrar o Código de Obras e Edificações do Município, com o título próprio de "Normas de Adequação das Edificações a Pessoa Deficiente", a norma NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - Normas Técnicas - ABNT para os efeitos de aplicação das disposições especiais para pessoas portadoras de deficiência, prevista nesta Lei.

- Decreto nº 37.712/1998 - Permite a instalação, a título precário, de equipamento destinado a estacionamento mecânico vertical para veículos, que dependera de Alvará de Autorização, a ser expedido pela Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano - SEHAB, observado o disposto nesta Lei.

- Decreto nº 37.814/1999 - Disciplina procedimentos fiscais no âmbito das Administrações Regionais, considerando o disposto no item 3.9.2 do Anexo I e no item 7 do Anexo III, desta Lei.

- Decreto nº 37.886/1999 - A prestação de serviços de estacionamento em terrenos vagos e em edificações licenciadas para uso diverso dessa atividade, em locais permitidos pela legislação de zoneamento em vigor, se fará provisoriamente mediante a expedição de Alvará de Autorização, documento esse instituído por esta Lei, regulamentada pelo Decreto nº 32.329/1992.

- Decreto nº 38.058/1999 - Dispõe sobre procedimentos de fiscalização de obras particulares; institui sistemática para concessão de certificados de conclusão para edificação, com a observância das demais disposições legais vigentes sobre a matéria, em especial as constantes nesta Lei.

- Decreto nº 39.603/2000 - Dispõe sobre a implantação de antenas, torres e equipamentos de telecomunicações.

- Decreto nº 53.415/2012 - Estabelece os procedimentos para a expedição por via eletrônica do Alvará de Aprovação de Edificação Nova ou Reforma, Alvará de Execução de Edificação Nova ou Reforma e Alvará de Licença para Residência Unifamiliar, previstos nesta Lei.

Alterações: Lei 11.693/1994 - Dispõe sobre requisitos de portas corta-fogo, alterando o item 12.9 do Código de Obras e Edificações, anexo a esta Lei.; (ver documento)

Lei 11.783/1995 - Acrescenta sub-item a seção 16.1 do capítulo 16 desta Lei.; (ver documento)

Lei 11.859/1995 - Acrescenta sub-item ao item 9.5.3 da Seção 9.5 do Capítulo 9 do Anexo 8 desta Lei.; (ver documento)

Lei 11.948/1995 - Altera a redação de itens do Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 12.936/1999 - Altera a redação do subitem 9.3.3.I desta Lei.; (ver documento)

Lei 13.369/2002 - Acresce o subitem 9.3.1.1 ao Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 13.779/2004 - Altera a alínea "a" do subitem 10.1.2.1 do Capítulo 10 do Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 14.459/2007 - Acrescenta o item 9.3.5 ao Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 15.095/2009 - Acresce o item 9.4.5 ao Anexo I desta Lei.; (ver documento)

Lei 15.649/2012 - Altera o item 13.3.4 do Anexo I e o conceito e parâmetros de Jirau constantes na Seção 1.1 e na Tabela 10.11 desta Lei.; (ver documento)

Lei 15.831/2013 - Altera dispositivos desta Lei (Projeto Simplificado). (ver documento)

Lein^a 11.228, de 25 de junho de 1992.

Dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização de obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, revoga a Lei nº 8.266, de 20 de junho de 1975, com as alterações adotadas por leis posteriores, e dá outras providências.

Luiza Erundina de Sousa, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 4 de junho de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica aprovado o Código de Obras e Edificações, que dispõe sobre as regras gerais e específicas a serem obedecidas no projeto, licenciamento, execução, manutenção e utilização das obras e edificações, dentro dos limites dos imóveis, no Município de São Paulo.

Parágrafo único - Integram a presente lei os Capítulos e Seções do Anexo I e tabelas constantes dos Anexos II e III assim discriminados:

Anexo I

1. Objetivos
2. Direitos e Responsabilidades
3. Documentos para Controle da Atividade de Obras e Edificações
4. Procedimentos Administrativos
5. Preparação e Execução de Obras
6. Procedimentos Fiscais
7. Edificações Existentes
8. Uso das Edificações
9. Componentes - Materiais, Elementos Construtivos e Equipamentos
10. Implantação - Aeração e Insolação das Edificações
11. Compartimentos
12. Circulação e Segurança
13. Estacionamento
14. Instalações Sanitárias
15. Condições de Instalação e Armazenagem de Produtos Químicos, Inflamáveis e Explosivos
16. Exigências Específicas Complementares

13 Estacionamento

Os espaços para acesso, circulação e estacionamento de veículos serão projetados, dimensionados e executados livres de qualquer interferência estrutural ou física que possa reduzi-los, e serão destinados às seguintes utilizações:

- a) particular - de uso exclusivo e reservado, integrante de edificação residencial unifamiliar;
- b) privativo - de utilização exclusiva da população permanente da edificação;
- c) coletivo - aberto à utilização da população permanente e flutuante da edificação.

13.1 Acesso

O acesso de veículos ao imóvel compreende o espaço situado entre a guia e o alinhamento do logradouro.

- 13.1.1 O rebaixamento de guias destinado a acesso de veículos não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) da extensão da testada do imóvel, excetuados os conjuntos de habitações agrupadas horizontalmente.
- 13.1.2 Quando a capacidade do estacionamento for superior a 100 (cem) veículos ou quando o acesso se destinar a caminhões e ônibus, o pavimento da pista de rolamento do logradouro deverá prosseguir até o interior do lote.
- 13.1.3 Visando a segurança dos pedestres, a abertura destinada à saída de veículos do imóvel deverá estar posicionada, de forma tal, que permita a visualização da calçada.
- 13.1.4 O acesso de veículos em lotes de esquina deverá distar, no mínimo, 6,00 m (seis metros) do início do ponto de encontro do prolongamento dos alinhamentos dos logradouros, excetuadas as edificações residenciais unifamiliares.
- 13.1.4.1 Em virtude das características do logradouro, esta distância poderá ser alterada a critério da PMSP.
- 13.1.5 A acomodação transversal do acesso entre o perfil do logradouro e os espaços de circulação e estacionamento será feita

exclusivamente dentro do imóvel, de forma a não criar degraus ou desníveis abruptos na calçada.

13.2 Circulação

As faixas de circulação de veículos deverão apresentar dimensões mínimas, para cada sentido de tráfego, de:

a) 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) de largura e 2,30 m (dois metros e trinta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de automóveis e utilitários;

b) 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de largura e 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de altura livre de passagem quando destinadas à circulação de caminhões e ônibus.

13.2.1 Será admitida uma única faixa de circulação quando esta se destinar, no máximo, ao trânsito de 60 (sessenta) veículos em edificações de uso habitacional e 30 (trinta) veículos nos demais usos.

13.2.2 As rampas deverão apresentar:

a) recuo de 4,00 m (quatro metros) do alinhamento dos logradouros, para seu início;

b) declividade máxima de 20% (vinte por cento) quando destinada à circulação de automóveis e utilitários;

c) declividade máxima de 12% (doze por cento) quando destinada à circulação de caminhões e ônibus.

13.2.2.1 As rampas para automóveis e utilitários, em residências unifamiliares, terão declividade máxima de 25% (vinte e cinco por cento) podendo iniciar no alinhamento.

13.2.3 As faixas de circulação em curva terão largura aumentada em razão do raio interno, expresso em metros, e da declividade, expressa em porcentagem, tomada no desenvolvimento interno da curva, conforme disposto na tabela 13.2.3.

13.2.3.1 Deverá ser prevista concordância entre a largura normal da faixa e a largura aumentada necessária ao desenvolvimento da curva.

13.2.3.2 A seção transversal das rampas não poderá apresentar declividade superior a 2% (dois por cento).

Tabela 13.2.3 - Largura da faixa de circulação em curva

Raio	Automóveis e utilitários			Caminhões
	0 a 4%	5 a 12%	13 a 20%	até 12%
3,00	3,35	3,95	4,55	não permitido
3,50	3,25	3,85	4,45	não permitido
4,00	3,15	3,75	4,35	não permitido
4,50	3,05	3,65	4,25	não permitido
5,00	2,95	3,55	4,15	não permitido
5,50	2,85	3,45	4,05	não permitido
6,00	2,75	3,35	3,95	5,30
6,50	2,75	3,25	3,85	5,20
7,00	2,75	3,15	3,75	5,10
7,50	2,75	3,05	3,65	5,00
8,00	2,75	2,95	3,55	4,90
8,50	2,75	2,85	3,45	4,80
9,00	2,75	2,75	3,35	4,70
9,50	2,75	2,75	3,25	4,60
10,00	2,75	2,75	3,15	4,50
10,50	2,75	2,75	3,05	4,40
11,00	2,75	2,75	2,95	4,30
11,50	2,75	2,75	2,85	4,20
12,00	2,75	2,75	2,75	4,10
12,50	2,75	2,75	2,75	4,00
13,00	2,75	2,75	2,75	3,90
13,50	2,75	2,75	2,75	3,80
14,00	2,75	2,75	2,75	3,70
14,50	2,75	2,75	2,75	3,60
15,00	2,75	2,75	2,75	3,50

- 13.2.4 Quando a faixa de circulação for comum a automóveis, utilitários e caminhões prevalecerá o parâmetro mais restritivo.
- 13.2.5 Qualquer área de estacionamento com mais de 8 (oito) andares, contados a partir do pavimento de ingresso, deverá obrigatoriamente ser servida por elevador de veículos.

13.3 Espaços de Manobra e Estacionamento

Deverão ser previstos espaços de manobra e estacionamento de veículos, de forma que estas operações não sejam executadas nos espaços dos logradouros públicos.

- 13.3.1 Os estacionamentos coletivos deverão ter área de acumulação, acomodação e manobra de veículos, dimensionada de forma a comportar, no mínimo, 3% (três por cento) de sua capacidade.
- 13.3.1.1 No cálculo da área de acumulação, acomodação e manobra de veículos poderão ser consideradas as rampas e faixas de acesso às vagas de estacionamento, desde que possuam largura mínima de 5,50 m (cinco metros e cinquenta centímetros).
- 13.3.1.2 Quando se tratar de estacionamento com acesso controlado, o espaço de acumulação deverá estar situado entre o alinhamento do logradouro e o local do controle.
- 13.3.2 As vagas de estacionamento serão dimensionadas em função do tipo de veículo, e os espaços de manobra e acesso em função do ângulo formado pelo comprimento da vaga e a faixa de acesso, respeitadas as dimensões mínimas conforme tabela 13.3.2.

Tabela 13.3.2 - Dimensões de vagas e faixa de acesso em metros

Tipo de veículo	Vaga para estacionamento			Faixa de acesso à vaga	
	Altura	Largura	Compr.	0 a 45°	46 a 90°
Pequeno	2,10	2,00	4,20	2,75	4,50
Médio	2,10	2,10	4,70	2,75	5,00
Grande	2,30	2,50	5,50	3,80	5,50
Defic. físico	2,30	3,50	5,50	3,80	5,50
Moto	2,00	1,00	2,00	2,75	2,75
Caminhão leve (8t PBT)	3,50	3,10	8,00	4,50	7,00

- 13.3.2.1 À vaga, quando paralela à faixa de acesso ("baliza") será acrescido 1,00 m (um metro) no comprimento e 0,25m (vinte e cinco centímetros) na largura para automóveis e utilitários, e 2,00 m (dois metros) no comprimento e 1,00 m (um metro) na largura para caminhões e ônibus.

13.3.2.2 Será admitida somente a manobra de até dois veículos para liberar a movimentação de um terceiro.

13.3.3 A quantidade de vagas para estacionamento de veículos em geral, estabelecida pela LPUOS, será calculada sobre a área bruta da edificação, podendo ser descontadas, para este fim, as áreas destinadas ao próprio estacionamento, devendo ainda ser observada a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.3.

Tabela 13.3.3 - Porcentagem de vagas em função do tamanho e do tipo de estacionamento

Estacionamento	Vagas exigidas pela LPUOS		
	Pequena	Média	Grande
Particular	-	100%	-
Privativo	50%	45%	5%
Coletivo	50%	45%	5%

13.3.4 Deverão ser previstas vagas para veículos de pessoas portadoras de deficiências físicas, bem como para motocicletas, calculadas sobre o mínimo de vagas exigido pela LPUOS, observando a proporcionalidade fixada na tabela 13.3.4.

Tabela 13.3.4 - Porcentagem de vagas destinadas a deficientes físicos e motocicletas

Estacionamento	Deficientes físicos	Motocicletas
Privativo até 100 vagas	-	10%
Privativo mais de 100 vagas	1%	10%
Coletivo até 10 vagas	-	20%
Coletivo mais de 10 vagas	3%	20%

13.3.5 Quando a LPUOS exigir pátio para carga e descarga de caminhões deverá ser prevista, no mínimo, uma vaga para caminhão compatível com o porte e atividade do estabelecimento a ser servido.

13.3.5.1 Em função do tipo de edificação, hierarquia das vias de acesso e impacto da atividade no sistema viário, a PMSP poderá determinar a obrigatoriedade de vagas destinadas a carga e descarga em proporcionalidade à área edificada.

13.3.6 Será admitida a utilização de equipamento mecânico para estacionamento de veículos, observadas as seguintes condições:

a) a adoção do equipamento não acarretará alteração dos índices mínimos relativos ao número de vagas para estacionamento, nem das exigências para acesso e circulação de veículos entre o logradouro público e o imóvel, estabelecidas na LPUOS e na LOE;

b) observada a proporção estabelecida na tabela 13.3.3., as dimensões e indicação das vagas através da adoção do sistema mecânico poderão ser feitas levando-se em consideração as reais dimensões dos veículos, sem prejuízo do comprimento mínimo estabelecido na tabela 13.3.2.

13.3.7 Quando as vagas forem cobertas, deverão dispor de ventilação permanente garantida por aberturas, pelo menos em duas paredes opostas ou nos tetos junto a estas paredes e que correspondam, no mínimo, à proporção de 60 cm² (sessenta centímetros quadrados) de abertura para cada metro cúbico de volume total do compartimento, ambiente ou local.

13.3.7.1 Os vãos de acesso de veículos, quando guarnecidos por portas vazadas ou gradeadas, poderão ser computados no cálculo dessas aberturas.

13.3.7.2 A ventilação natural poderá ser substituída ou suplementada por meios mecânicos, dimensionados de forma a garantir a renovação de cinco volumes de ar do ambiente por hora.

13.3.8 Os estacionamentos descobertos com área superior a 50,00 m² (cinquenta metros quadrados) deverão ter piso drenante quando seu pavimento se apoiar diretamente no solo.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 29 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **13995**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.995 10/06/2005 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

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

Projeto: Projeto de Lei Nº 161/2005 ([ver documento](#))

Autor(es): Adolfo Quintas

[[Back](#)]

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

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

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 2005, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

WALTER MEYER FELDMAN, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

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

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 31 do proc.
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - Nº 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 14488

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Paulo Frange

Regulamentação: Decreto nº 49.399/2008 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.488, DE 19 DE JULHO DE 2007

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

Dispõe sobre a criação do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT. GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I DAS FINALIDADES

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

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

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

§ 1º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

§ 2º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

CAPÍTULO II DOS RECURSOS FINANCEIROS

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

CAPÍTULO III DA ADMINISTRAÇÃO

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

Art. 5º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

VIII - (VETADO)

IX - (VETADO)

CAPÍTULO IV DO CONSELHO DIRETOR

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

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

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

Art. 8º Compete ao Conselho Diretor:

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

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

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

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

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

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

VII - (VETADO)

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

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

Folha nº 32
Nº 01-0486 de 13
O funcionário
Maria José da Oliveira
Técnico Administrativo - 10.940

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

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

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

CAPÍTULO V DO CONSELHO FISCAL

Art. 11. Compete ao Conselho Fiscal:

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI DO PROGRAMA DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE VEÍCULOS - PRIAV

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 33
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Mário José de Oliveira
Técnico Administrativo
10.940

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 9 AND 2013

Total de referências : 1

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](#)]

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

Folha nº 35 de 35
Nº 01-0486 de 2013
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo - PC 10.940

PROJETO DE LEI 01-0231/2002, do Vereador Gilberto Natalini.

"Dispõe sobre a destinação de vagas reservadas para o estacionamento de bicicletas nos locais que especifica, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - As estações de metrô e de trens metropolitanos, bem como os terminais de ônibus urbanos e as escolas da rede pública, ficam obrigados a reservar espaços para bicicletário.

Art. 2º - Ficam incluídos os subitens 13.3.3.1 e 13.3.3.2, na Seção 13.3, do Capítulo 13 - "Estacionamento", do Anexo I, integrante da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, com a seguinte redação:

"13.3.3.1 - Os estacionamentos coletivos deverão prever área para bicicletário na proporção de 2% da área bruta da edificação considerada para o cálculo de vagas para estacionamento de veículos.

13.3.3.2 - A área destinada para o bicicletário poderá ser localizada no pavimento térreo junto aos acessos da edificação, quando justificada pela facilidade de acesso."

Art. 3º - Fica incluída a Seção 16.7 no Capítulo 16 - "Exigências Específicas Complementares", com a seguinte redação:

"16.7 - Estacionamentos ou edifícios-garagens

As edificações destinadas à atividades de prestação de serviços de estacionamento ou edifícios-garagens ficam dispensadas do atendimento do item 13.3.3.1."

Art. 4º - As edificações existentes, mencionadas nos artigos 1º e 2º desta Lei, deverão se adequar às disposições aqui estabelecidas no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da sua publicação.

Art. 5º - Aos infratores do disposto no artigo 4º desta Lei, serão aplicadas as seguintes sanções:

I - advertência;

II - multa diária no valor de R\$ 1,00 (um real) por metro quadrado da edificação;

III - interdição da atividade.

Art. 6º - O Executivo regulamentará o disposto nesta Lei, no que couber, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, 17 de abril de 2002. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0223/2010 dos Vereadores Antonio Carlos Rodrigues (PR) e Floriano Pesaro (PSDB)

"Acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, com a seguinte redação:

"16.2.4 As edificações, públicas ou particulares, destinadas à prestação de serviços de educação, do primeiro ao segundo grau, deverão prever áreas de estacionamento de bicicletas, devidamente iluminadas, seguras e dentro do perímetro da escola." (NR)

Art. 2º Os responsáveis pelas edificações de que trata a presente lei, já existentes, deverão se adaptar ao nela disposto no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Requerimento RDS 13-1996/2011 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues, apresentado em 09/11/2011, altera os autores deste projeto.

Publicação original no DOC de 27/05/2010, p. 106:

PROJETO DE LEI 01-0223/2010 do Vereador Antonio Carlos Rodrigues (PR)

"Acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica acrescido o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, com a seguinte redação:

"16.2.4 As edificações, públicas ou particulares, destinadas à prestação de serviços de educação, do primeiro ao segundo grau, deverão prever áreas de estacionamento de bicicletas, devidamente iluminadas, seguras e dentro do perímetro da escola." (NR)

Art. 2º Os responsáveis pelas edificações de que trata a presente lei, já existentes, deverão se adaptar ao nela disposto no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, contados de sua publicação.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 37 do PROJ.
Nº 01-0486 de 2013
O Funcionário
Mário José de Oliveira
Técnico Administrativo - 10.940

PUBLICADO DOC 17/04/2013, PÁG 177

PROJETO DE LEI 01-00214/2013 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

“Institui a Política de Mobilidade Sustentável e Incentivo ao uso da bicicleta e dá outras providências”

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

I - promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, a fim de melhorar as condições para seu deslocamento e segurança;

II - integração da bicicleta ao sistema de transporte público existente;

III - a promoção de campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

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

I - possibilitar a redução do uso do automóvel nos trajetos de curta distância;

II - estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo e sustentável;

III - criar atitude favorável aos deslocamentos cicloviários;

IV - promover a bicicleta como modalidade de deslocamento urbano eficiente, saudável e ecologicamente correto;

V - incentivar o associativismo entre os ciclistas e usuários dessa modalidade de transporte;

VI - estimular a conexão entre cidades, por meio de rotas seguras para o deslocamento cicloviário, voltadas para o turismo e o lazer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes.”

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 30/08/13 às 18h00

Andre Marcon RF 11.264

Andre Marcon

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Alessandro Guedes

Para Relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.

Em 09/09/2013

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do artigo 62 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEÇÃO DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

EM 30/08/13 às 13 h

POR *Al*

SALDA: AS: h ABS:

Segue *M* juntado 5 nesta data

Documento 5

Rubrica 5

Em 22/09/13

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11264



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 39 do proc.
nº 01-966 de 2013

16 - PAR
16- 01703/2013

pl0486-13

**PARECER N.º DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE PROJETO DE LEI Nº 0486/13.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Laércio Benko, que dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicleta para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

O projeto pode prosseguir em tramitação, haja vista que elaborado no exercício regular da competência legislativa desta Casa, consoante se depreende dos artigos 24, VI e 30, incisos I e II, da Constituição Federal; 13, incisos I e II, 37, *caput*, e 181, todos da Lei Orgânica do Município.

Com efeito, a matéria de fundo versada no projeto diz respeito à proteção do meio ambiente, tema para o qual o Município detém competência legislativa suplementar.

Note-se que a proteção do meio ambiente é uma das maiores preocupações da atualidade, em especial na Cidade de São Paulo que é considerada uma das mais poluídas do planeta.

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

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

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0486-13

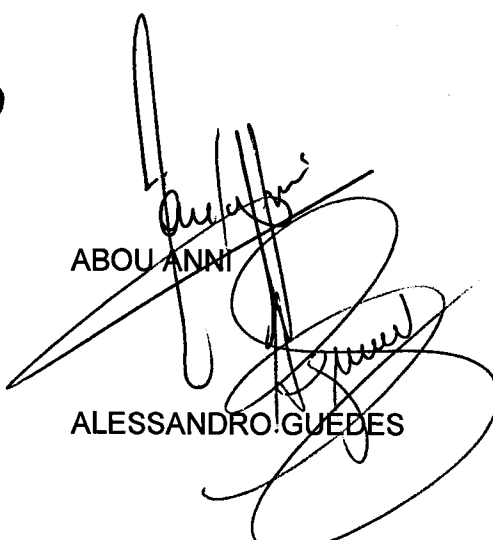
Folha nº 40 do proc.
nº 01-486 de 2013

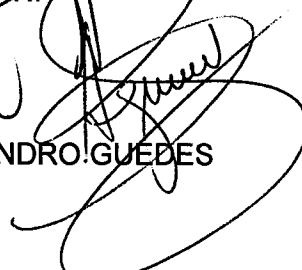
João Carlos de Moraes Chaves
Técnico Administrativo
PP 11/30

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

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

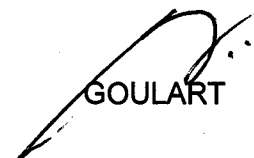
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 12/09/13,


ABOU ANNI

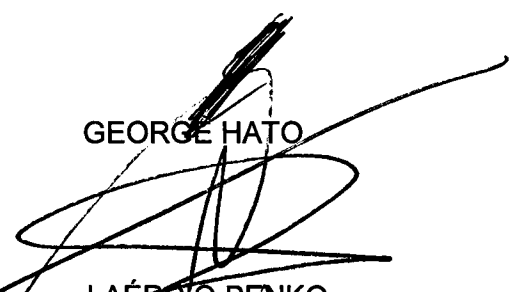

ALESSANDRO GUEDES

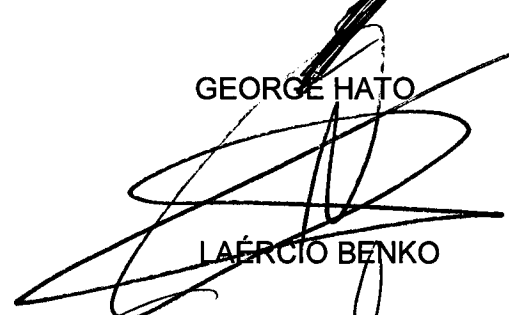

ARSELINO TATTO

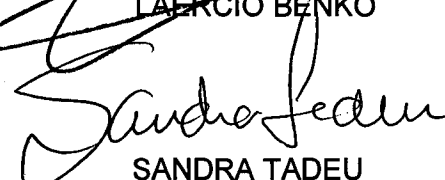

CONTE LOPES


GOULART


EDUARDO TUMA


GEORGE HATO


LAÉRCIO BENKO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 17/09/13

Pág. 121 Col. 3

Conferido _____

Col. 121
Téc. 17

A Comissão de Orçamento

Em 17/09/13

João Carlos Dias Chaves
RF. 11.338

Relatório de Trabalho
do Conselho de Administração
da Companhia Saneamento de São Paulo

23.09.2013 16:52

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

Torres Paiva
24.9.2013

Em 17/09/13, às 16:52, nesta data documentei(s)
a 121 folha(s) do 121 sob folha(s)
121 17 12/09/2013
Ana Lúcia de O. Sousa
RF. 100.823 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 41

do Processo nº 01-0486-2013

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 despende 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 convivas 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, a 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 fórmula 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 inquietudes 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 nitida 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 manda do consumidor, estamos abertos e vamos receber a Aliança Bike para dialogar e dingir 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 é 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 pudermos 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 riessa* 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 a 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.

Saimos 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 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. Obrigado.

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 Alfredinho, 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.

61-063
Leonardo
11372

13 02 14.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

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

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 27/11/2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 35ª audiência Pública do ano de 2013.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, link auditórios on-line.

Esta audiência pública vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, diariamente, desde o dia 20 de novembro de 2013, e foi publicada na *Folha de S. Paulo* no dia 25 de novembro de 2013 e no *Diário de S. Paulo* no dia 26 de novembro de 2013.

O primeiro PL é o 578/2013, do Vereador Arselino Tatto e Goulart. Altera as redações do caput e dos incisos do artigo 2º e inciso II do artigo 3º da lei 13.944, que determina, respectivamente, o que pode ser comercializado num posto de serviço e que as bombas de abastecimento deverão estar distantes no mínimo 20 (vinte) metros das demais edificações.

Algum orador inscrito? Não há oradores inscritos. Projeto lido.

Segundo projeto, PL 631/13, do Vereador George Hato, do PMDB. Dispõe sobre os serviços comerciais de banho e tosa de animais domésticos de pequeno e grande porte no âmbito do município de São Paulo e adota outras providências?

Algum orador inscrito? (Pausa). Há aqui alguma descrição desse projeto?

Só para esclarecer, regula os serviços de tosa e banho em animais domésticos dentro do município. Para os fins dessa norma, consideram-se animais de pequeno e médio porte os cães e gatos.

Artigo 2º. A tosa e o banho só poderão ser realizados em locais que possibilitem aos clientes e visitantes do estabelecimento a visão total dos serviços.

Caso o estabelecimento possua ambiente específico para o banho e tosa de animais, tal local deverá dispor de uma divisória ou parede com material translúcido, possibilitando observação para o serviço prestado.

No prazo de um ano a contar da publicação dessa lei todos os estabelecimentos têm de estar adequados.

Enfim, são normas para regular banho e tosa de animais domésticos.

Terceiro PL, 647/13, do Vereador Floriano Pesaro. Declara de utilidade pública para fins de desapropriação o imóvel localizado na quadra entre as Avenidas Francisco Morato, Ministro Manoel de Oliveira Lima, Pirajurá e rua Santa Crescência, 323, conhecido como Chácara do Jockey, no bairro de Vila Sônia, para fins de sediar parque municipal e dá outras providências.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

Quarto, PL 654/13, do Vereador Natalini, do PV. Dispõe sobre extração, beneficiamento e comercialização de palmito no âmbito do município de São Paulo e dá outras providências.

Para este projeto, temos a inscrição da Sra. Maria Lúcia.

A SRA. MARIA LÚCIA – Bom dia. A consideração é a seguinte: esse PL fala da comercialização de palmito e que só é permitido, dentro das normas legais, o palmito açaí, pupunha e os palmitos que perfilham. Entretanto, o projeto deveria, no meu entender, incluir também o palmito juçara, desde que venha de maneira sustentável, porque essa é uma cadeia produtiva importante, que está sendo desenvolvida especialmente entre as populações da Serra do Mar. Então, se o projeto sai como está, veta essa possibilidade de comercialização em São Paulo.

Outra questão é que esse projeto fala também das empresas devidamente licenciadas, e eu sugiro que se coloquem empresas, cooperativas e ONG de uma forma mais genérica, porque boa parte das pessoas que fazem polpa de Juçara não são empresas, são organizações da sociedade civil, organizações indígenas, quilombolas que nem sempre têm a documentação de empresa.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Boa sugestão para não deixar de fora o palmito juçara.

Projetos em segunda audiência pública: PL 362/11, da Vereadora Sandra Tadeu, Democratas.

Acrescenta os itens 9.3.1.2 e 9.3.1.3 à Seção 9.3 - "Instalações Prediais", do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992 (Código de Obras e Edificações), e dá outras providências. Estabelece que para obter o habite-se as novas edificações condominiais residenciais verticais deverão possuir reservatórios para captação e utilização de água pluvial para uso não potável.

Algum inscrito? (Pausa). Não. Projeto lido.

PL 501/2012, Vereador Natalini, PV. Acrescenta parágrafo único ao artigo 1º da lei 13.309 de 31 de janeiro de 2002, e dá outras providências. Referente a se a umidade relativa do ar chegar a 30% (trinta por cento) ou menos, a água de reuso deverá ser utilizada.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

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

REUNIÃO: 14254 DATA: 27/11/2013

Folha nº 63 do proc.

nº 03.0486 de 20 13

Leonardo Amaral Pedrezoli
RF 11.372 SGP.4

PL 313/2013, do Vereador Eduardo Tuma, do PSDB. Dispõe sobre a criação o programa lixo zero e dá outras providências.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum. Projeto lido.

PL 387/013, do Vereador Alessandro Guedes, do PT. Estabelece diretrizes para instituição pela Prefeitura do Município de São Paulo do sistema municipal de monitoramento de informações sobre o sistema de limpeza urbana.

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

PL 439/1013, do Vereador Nelo Rodolfo, PMDB. Dispõe sobre as condições obrigatórias de segurança a serem implantadas nas edificações que mantiverem escadas rolantes no âmbito do município de São Paulo e dá outras providências.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 486/2013, do Vereador Laércio Benko, PHS. Dispõe sobre a implantação de estacionamentos de bicicletas para alunos, professores, funcionários em todas as escolas públicas do município.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 445/2013, do Vereador José Américo, do PT. Altera o artigo 2º da Lei 15.720, de 24 de abril de 2013, que regulamenta a regularização fundiária de interesse social do município de São Paulo.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 493/13, do Vereador Laércio Benko, PHS. Dispõe sobre a instalação de máquinas fragmentadoras de papel em todas as escolas públicas municipais.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 494/13, do Vereador Laércio Benko, PHS. Dispõe sobre a implantação de cisternas em todas a cidade de São Paulo.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 495/13, do Vereador Laércio Benko, PHS. Dispõe sobre equipamentos de captação de energia solas nas escolas públicas e particulares.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 497/13, do Vereador Laércio Benko, PHS. Dispõe sobre implantação de tecpontos que façam coleta e encaminhamento de lixo eletrônico para o devido reaproveitamento ou reciclagem de todas as subprefeituras de São Paulo.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 501/13, do Vereador Natalini. Dispõe sobre o consumo e produção e comercialização de carvão vegetal no âmbito do município de São Paulo e dá outras providências.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 586/13, do Vereador Laércio Benko, do PHS. Dispõe sobre 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.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

PL 611/13, do Vereador Pastor Edemilson Chaves, do PP. Cria o programa Um Pomar em cada Praça e dá outras providências.

Algum inscrito? (Pausa). Nenhum inscrito. Projeto lido.

Não havendo mais nenhum assunto a ser tratado, dou por encerrada a 35ª audiência pública da Comissão de Política Urbana.

Muito obrigado.

Segue em anexo a nota técnica sobre
o papel da informação pública, sob o
nº 290/01

Em 10/5/01

Guilherme C. S. Ribeiro
Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
PAULO**

13 - PAR
16-00395/2014

PARECER Nº

**DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 486/13**

Trata-se do projeto de lei nº 486/13, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko, que dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

A propositura tem como objetivo proporcionar a redução de transportes que usam combustíveis tóxicos em torno do ambiente escolar, contribuindo significativamente para a qualidade do ar.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pronunciou-se pela **legalidade**, conforme Parecer nº 1703/2013.

A medida proposta procura estimular o uso da bicicleta como meio de transporte, mediante a instituição da obrigatoriedade da implantação de estacionamentos para este tipo de veículo, nas escolas municipais, visando contribuir para a melhoria da qualidade do ar na cidade.

A quantidade de vagas para estacionamento de veículos em geral é estabelecida pela Legislação de Uso e Ocupação do Solo, particularmente pela Lei nº 13.885/04, calculada sobre a área bruta da edificação, devendo ser observada a proporcionalidade fixada pela Tabela 13.3.4 do Código de Obras e Edificações (Lei nº 11228/92).

A Lei nº 15.649/12, por sua vez, alterou a Tabela 13.3.4, acima referida, para inserir a proporcionalidade para vagas destinadas a bicicletas.

A implantação dos estacionamentos sugeridos na propositura deverá, portanto, obedecer os parâmetros constantes na Legislação de Uso e Ocupação do Solo e no Código de Obras e Edificações.

Considerando os propósitos meritórios contidos no Projeto de Lei, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente** à sua aprovação, sugerindo, no entanto, a elaboração de um substitutivo no sentido de evitar equívocos quanto às competências para a sua implementação, bem como para vincular a medida proposta ao atendimento dos parâmetros estabelecidos pela legislação em vigor.

SUBSTITUTIVO Nº

**DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI 486/13**

Dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da implantação de estacionamento de bicicletas em escolas municipais, em defesa do meio ambiente da cidade de São Paulo.

Art. 2º A implantação dos estacionamentos de bicicletas caberá aos órgãos competentes da Administração Pública, os quais deverão ser executados em conformidade com os

Parecer nº 61 do
Processo nº 01.486/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 486/13**

parâmetros estabelecidos pela legislação pertinente, mediante parcerias com a comunidade.

Art. 3º A conservação do estacionamento de bicicletas caberá à comunidade escolar que estimulará a participação dos alunos, pais e professores para colaborar na melhoria da qualidade do ar no ambiente, estimulando a participação e colaboração de todos nas diferentes áreas da educação.

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

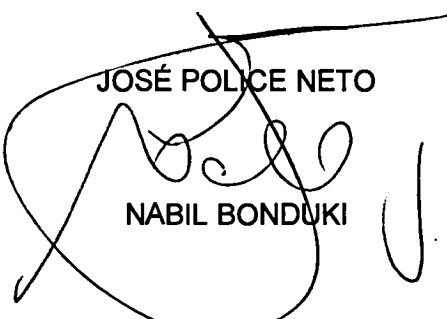
Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário."

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 07/05/14

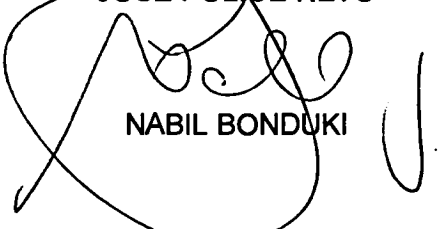

ANDREA MATARAZZO
Presidente

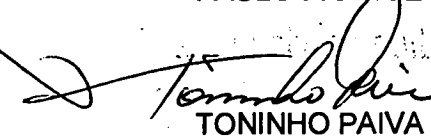
DALTON SILVANO


NELO RODOLFO


JOSÉ POLICE NETO


PAULO FRANGE


NABIL BONDUKI


TONINHO PAIVA
Relator

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 09 / 05 / 14

Pág. 02 Col. 4

Conferido gn

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

À Comissão de ADM
Em 13/05/14
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 23/5/14 às 18h

RF

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

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 04 / 06 / 2014

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

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Gilson Barreto
deferido na reunião ordinária de: 06/08/2014

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

Para relatar este documento(s)
e publicá-lo informado publicado sob folha(s)
nº 06 Em 11/9/14
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

16 - PAR
16- 01194/2014

PL 0486/13

Folha nº 68 de
Processo nº 01-486/13
Assinatura do Chefe de Mesa
RF. 100.020 - 000/12

PARECER **DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O**
PROJETO DE LEI Nº 0486/2013.

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa do Vereador Laércio Benko, que “dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais”.

De acordo com projeto, institui-se a obrigatoriedade da implantação de estacionamento de bicicletas em escolas municipais, objetivando a adoção de medidas que favoreçam a defesa do meio ambiente da cidade de São Paulo.

Também há regra acerca da manutenção desses espaços destinados a bicicletas, orientando que caberá à comunidade escolar, que estimulará a participação dos alunos, pais e professores.

Conforme a exposição de motivos que acompanha a iniciativa, “este projeto de lei visa proporcionar a redução de transportes que usam combustíveis tóxicos em torno do ambiente escolar, contribuindo significativamente na qualidade do ar, uma vez que diminuirá a quantidade de poluentes nas redondezas.”

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **Legalidade** do projeto.

Posicionou-se favoravelmente em relação ao projeto a Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente; todavia, visando adequá-lo a parâmetros já estabelecidos pela legislação em vigor, propôs **SUBSTITUTIVO**.

Em vista do exposto, a Comissão de Administração Pública é **FAVORÁVEL** ao projeto, nos termos do **SUBSTITUTIVO** da CPUMMA.

Sala da Comissão de Administração Pública, em 10/09/14

MARIO COVAS NETO

CORONEL CAMILO

DONATO

Relator

MARQUITO

PASTOR EDEMILSON CHAVES

17 - RELCOM
17- 01215/2014

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12/09/14

Pág. 87 Col. 1ª

Conferido [assinatura]

Elisângela Gonçalves Cavaliotti
Secretaria da Comissão
RF. 100.435

A Comissão de Trânsito

Em 12/09/2014

Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.823

RECEBIDO

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

Em 15/09/14 às —

[assinatura]
Vilclaus Moreira do Nascimento
RF. 11.281

Ao Vereador / A Vereadora

[assinatura]
Para relatar.

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

Em 26/11/14

[assinatura]
Presidente

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

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº(s)
67 a 69 e folha de informação
sob nº —. 14/08/15

[assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº <u>67</u>	do Processo
nº <u>PL 486</u>	de <u>2013</u>
Roberto Cassio Gonçalves	
RF 107.252	

PAR
1277/2015

PL 486/13

PARECER Nº **DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,**
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO
DE LEI Nº 486/13

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko, *dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.*

Em sua justificativa, o Autor argumenta que o projeto de lei visa proporcionar a redução de transportes que usam combustíveis tóxicos em torno do ambiente escolar.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **LEGALIDADE** do projeto de lei.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente realizou duas audiências públicas nos dias 13/11/2013 e 27/11/2013 para instruir o projeto de lei. Nas duas ocasiões não houve manifestação de nenhum cidadão.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifestou-se **FAVORAVELMENTE** à aprovação da propositura, sugerindo **SUBSTITUTIVO** a fim de evitar equívocos quanto às competências para a sua implementação, bem como para vincular a medida proposta ao atendimento dos parâmetros estabelecidos pela legislação em vigor.

A Comissão de Administração Pública manifestou-se **FAVORÁVEL** ao projeto, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Podemos citar como fatores que justificam o uso da bicicleta: modal não poluente; não emite ruídos; meio de transporte barato; ocupa pouco espaço no trânsito e em estacionamentos; não gasta combustível; e, melhora a saúde e o condicionamento físico dos ciclistas.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 486/13

Folha nº	68	do Processo
nº	PL 486	de 2013
Roberto Cássio Gonçalves		
RF 701/252		

Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET), a malha cicloviária da cidade de São Paulo possui atualmente 273,09 km de infraestrutura definitiva, sendo 197,79 km de ciclovias, 3,3 km de ciclofaixas em Moema, 4,5 km de calçadas compartilhadas no centro da cidade e 67,5 km de ciclorrotas. A previsão da malha cicloviária para 2015 é que ela chegue a 400 km.

Ainda segundo a CET, quanto às vagas para bicicleta junto ao sistema de transporte da cidade de São Paulo, são 5.115 vagas em bicicletários e paraciclos integrados às estações da CPTM e do Metrô, e aos terminais da SPTans.

Entretanto, há alguns fatores que inibem o uso da bicicleta, tais como:

- O ciclista fica sujeito às intempéries;
- As ciclovias e ciclorrotas não estão totalmente integradas;
- Não é um meio de transporte muito seguro fora das ciclovias, quando o ciclista precisa dividir o espaço com carros e motos no trânsito caótico da cidade de São Paulo; e,
- Não há muitos locais para estacionar a bicicleta com segurança.

Nesse sentido, a propositura vem ao encontro da atual política municipal de incentivo ao uso de bicicletas como meio alternativo de transporte ao passo que pretende ofertar estacionamento para as bicicletas de alunos, professores e funcionários das escolas públicas municipais.

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

Favorável, pelo exposto, o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

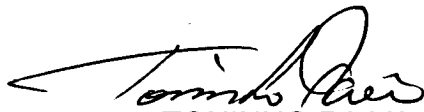
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

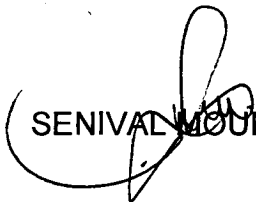
PL 486/13

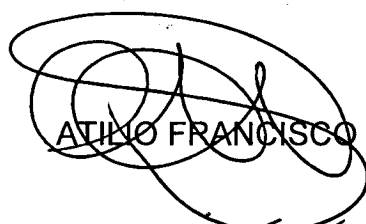
Folha nº	68	do Processo
nº	PL 486	de 2013
Roberto Cassio Gonçalves		
RP nº 7.252		


TONINHO PAIVA

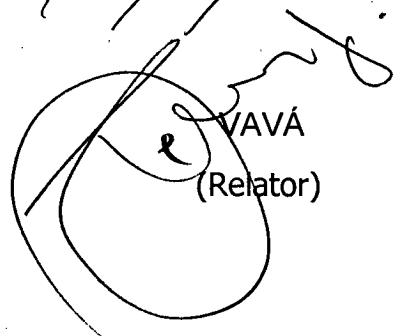

ADOLFO QUINTAS


SALOMÃO PEREIRA


SENIVAL MOURA


ATÍLIO FRANCISCO


RICARDO YOUNG


VAVÁ
(Relator)

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 14/08/15

Pág. 103 Col. 02

Conferido RP

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

A Comissão de educ.

Em 14/08/15

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

RECEBIDO
Comissão de Educação, Cultura e
Esportes

Em 17/08/15 às 12h40min.

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

Ao Vereador / À Vereadora

Toninho Verpele

Para relatar.

Sede da Comissão de Educação, Cultura e Esportes

Em 17/08/2015

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º artigo 83 do RI

Segue 1 juntado 1, nesta data

Documento 1 e papel de informação

Rubricado 1 sob folha 1 nº 70

Em 05/10/15

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 70 do proc.
nº 01-486 de 2013
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
R\$ 1.336

PAR
1618/2015
PARECER
PROJETO DE LEI 486/2013.

DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES SOBRE O

O Projeto de Lei, de autoria do Nobre Vereador Laércio Benko, dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em sua análise, apresentou parecer pela **legalidade**.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente exarou parecer favorável com apresentação de **Substitutivo**, no sentido de evitar equívocos quanto as competências para a sua implementação, bem como para vincular à medida proposta ao atendimento dos parâmetros estabelecidos pela legislação em vigor.

A Comissão da Administração Pública **exarou parecer Favorável nos termos do substitutivo** apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia **exarou parecer favorável** ao da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

O acesso ao estacionamento proporcionará modos de vida saudável, privilegiando os exercícios físicos, promovendo o apoio, a preservação e a recuperação do meio ambiente; o fortalecimento das ações e a promoção da participação permanente dos diversos segmentos da sociedade civil, contribuindo com a melhoria e diminuição de poluentes na cidade que valorizem o cuidado com o meio ambiente.

Caberá aos órgãos competentes da administração pública, a implantação dos estacionamentos para bicicletas executados de acordo com os parâmetros estabelecidos pela legislação pertinente através de parcerias com a comunidade.

Entende-se que a propositura vem ao encontro da atual política municipal de incentivo ao uso da bicicleta como meio alternativo de transporte, proporcionando aos alunos, professores e funcionários municipais a oferta de estacionamento para as bicicletas.

No que diz respeito à análise que deve proceder a Comissão de Educação, Cultura e Esporte entende-se que a propositura é meritória e deve prosperar, sendo, portanto, **favorável o parecer nos termos do substitutivo** da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.
Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes, em 30/09/15.

CLAUDINHO DE SOUZA

MARQUITO

KAMIN

REIS
PRESIDENTE

ELISEU GABRIEL

QUITO FORMIGA

TONINHO VESPOLI

relator

RELCOM
17/09/2015

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 02 / 10 / 2015
página 119 coluna 2
Conteúdo

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A Comissão de Saúde, Promoção
Social, Trabalho e Mulher
Em 05 / 10 / 15

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

RECEBIDO
Comissão de Saúde, Promoção
Social, Trabalho e Mulher
Em 9 / 10 / 15 às 15 h

Vera Nice Rodrigues Ribeiro
Assistente Parlamentar
RF.

Ao Vereador / A Vereadora

Quibal de Freitas
Para relatar,
Sala da Comissão de Saúde, Promoção Social,
Trabalho e Mulher
Em 03 / 11 / 2015

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

Segue ___ juntado ___ nesta data documento(s)
e anexos de informação rubricado ___

Em 12 / 12 / 2015
Carlos Rodrigues
101.123 - Assistente Parlamentar



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 21 ao proc.

nº 486 de 20 13

Vera Nice Rodrigues
RF 101.123 - SGP-12

PAR

PAR 2383/2015

**DA COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL,
TRABALHO E MULHER SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 486/2013.**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Laércio Benko dispõe sobre a implantação de estacionamentos de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

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

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente emitiu parecer **favorável**, com apresentação de substitutivo a fim de adequá-lo as exigências e competências para sua aplicabilidade.

A Comissão de Administração Pública exarou parecer **favorável**, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia emitiu parecer **favorável**, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

A Comissão de Educação, Cultura e Esportes manifestou-se **favoravelmente** nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

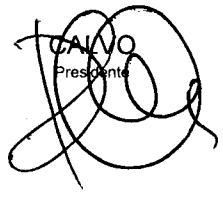
No âmbito desta Comissão, quanto ao mérito que se deve analisar, entende-se que o projeto é meritório uma vez que visa à criação de espaço adequado, no interior das escolas municipais, para o estacionamento de bicicletas. Prática esportiva saudável e modal alternativo numa cidade de trânsito intenso como São Paulo, o estímulo ao uso de bicicletas deve ser uma preocupação permanente do poder público e no caso em particular a Câmara Municipal de São Paulo é chamada a se posicionar.

Sendo assim, **favorável é o parecer** nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Sala da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher em

16/12/15


ANÍBAL DE FREITAS - Relator


Laércio Benko
Presidente


NATALINI

JAMIL MURAD


NOEMI NONATO

PATRÍCIA BEZERRA

WADIH MUTRAN

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 17/12/2015

Pág. 258 Col. 42

Conferido _____
Ver. 101.123
Assessoria Parlamentar

A Comissão de Finanças.

Em 19/01/16

Lilliane Jun Ogura 29.9'
RF. 11.095

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

Em 19.01.16 às 18:00

RF

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 19/01/16

Presidente

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

Segue m juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 72 e 73 Em 18/05/16

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 72 do
Processo nº 01-436/13
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

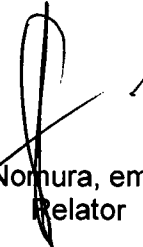
Senhor Presidente:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Poder Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 486/2013:

1º) Qual a estimativa de gastos caso a propositura seja implementada?

2º) Quais as ações da Prefeitura Municipal que vêm ao encontro do pretendido pelo projeto?

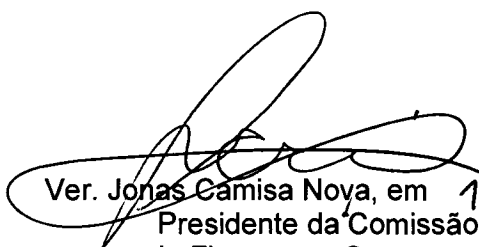
3º) Qual a opinião do Executivo sobre o projeto?


Ver. Aurélio Nomura, em
Relator

4 / 5 / 2016.

Senhor Presidente:

Encaminho-lhe para as devidas providências.


Ver. Jonas Camisa Noya, em
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

10 / 5 / 2016.

Autorizo o encaminhamento nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.


Ver. Antonio Donato, em
Presidente

10 / 5 / 2016



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº 33 do
Processo nº 01-486/13
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

São Paulo, 10 de maio de 2016.

Ofício SGP-12 nº 231/2016

Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, 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 486/2013**, de autoria do Vereador Laércio Benko, que *"DISPOE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS PARA ALUNOS, PROFESSORES E FUNCIONÁRIOS EM TODAS AS ESCOLAS PÚBLICAS MUNICIPAIS."*

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria dessa Comissão.


ANTÔNIO DONATO
Presidente

Anexo: cópia do requerimento citado.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo
CEP 01415-001 – São Paulo-SP
Tel.: 3087-7166




Luciana Andréia dos Santos
Chefe de Seção II
RF: 794.875.1

Segue ___ juntado ___, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ___ sob folha(s)
nº 74a 78 Em 26/07/16

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12





Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 21 de Julho de 2016.

Folha nº 44 do
Processo nº 01.486/13
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 317/16-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 231/2016

DOCREC

567/2016

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Educação acerca do Projeto de Lei nº 486/13, de autoria do Vereador Laércio Benko, que visa tornar obrigatória a implantação de estacionamento para bicicletas nas escolas municipais.

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

Comissão de:
FIN
22/07/16

~~Antonio Isoldi Caleari~~
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

Do Processo nº 2016-0.113.403-3

em / /2016

(a).....

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 486/13, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

SME/COGED
Sra. Coordenadora

CÓPIA

Nos autos em epígrafe, a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo requer manifestação do Poder Executivo a respeito do Projeto de Lei nº 483/2013, na forma de seu substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, solicitando resposta especificamente aos seguintes questionamentos:

- 1) Qual a estimativa de gastos caso a propositura seja implementada?
- 2) Quais as ações da Prefeitura Municipal que vêm ao encontro do pretendido pelo projeto?
- 3) Qual a opinião do Executivo sobre a matéria?

O referido Projeto pretende obrigar a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

Embora reconheçamos a importância do assunto objeto da propositura, sendo pautado em justificativas embasadas em benefícios conhecidos e defendidos pela sociedade moderna, que busca uma melhor qualidade de vida na prática de exercícios físicos e o incentivo ao uso de meios de transportes alternativos, sem uso de combustíveis tóxicos, faz-se necessário informar que o assunto já foi contemplado pela Lei 13.995/05.

De forma mais abrangente, o texto abarca não só escolas como também outros ambientes de grande fluxo de pessoas cujo rol está elencado no art. 2º da Lei acima referenciada, e as escolas constando no item "e" da qual reproduzimos abaixo:

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

- a) órgãos públicos municipais;
- b) parques;
- c) shopping centers;

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
GABINETE DO SECRETÁRIO
Coordenadoria de Gestão e Organização Educacional

Folha nº 16 do
Processo nº 01-486/13
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

Folha de informação nº 11

Do Processo nº 2016-0.113.403-3

em / /2016

(a).....

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

CÓPIA

Assim, por todo o exposto, entendemos que o Projeto de Lei nº 486/2013, na forma de seu substitutivo, não detém condições de prosseguimento, e como tal opinamos pelo seu veto em inteiro teor.

Por conseguinte, os questionamentos constantes às fls. 03 já foram respondidos.

São Paulo, 08 de junho de 2016.



ALESSANDRA APARECIDA GROCHENISK DE LIMA

Assessor Técnico – RF 738.534.0

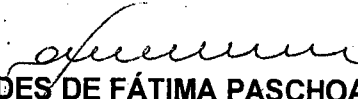
SME/COGED

SME-Assessoria Parlamentar

Sr. Assessor

Acompanhando a manifestação supra, retornamos o presente.

SP, 09/06/2016.


LOURDES DE FÁTIMA PASCHOALETTO POSSANI

Coordenadora de Gestão e Organização Educacional - COGED

CÓPIA

Folha de informação nº 12

At(a) para Provisão Professor
RE. 11.197/13
Auxiliar Técnico da Educação

Processo nº 2016-0.113.403-3

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 486/13, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais.

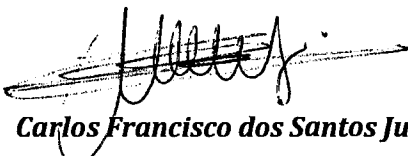
SME / G

Senhor Chefe de Gabinete

Em resposta à SGM/ATL – CHEFIA, dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais, encaminhamos parecer da Coordenadoria de Gestão e Organização Educacional, contidas às fl. 10-11, que aponta veto em seu inteiro teor.

Para apreciação e prosseguimento

São Paulo, 10 de junho de 2016.


Carlos Francisco dos Santos Junior
Chefe da Assessoria Parlamentar
SME/G

Folha de Informação nº 13
em 10/06/2016

Do Processo 2016-0.113.403-3

Assunto: CMSP / Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente / Projeto de Lei nº 486/13, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a implantação de estacionamento de bicicletas para alunos, professores e funcionários em todas as escolas públicas municipais. Pedido de subsídios.

SGM/ATL - CHEFIA

Senhora Assessora Especial

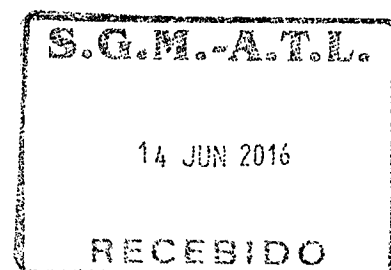
CÓPIA

Em face da apreciação e das conclusões alcançadas pela área técnica desta Pasta acerca do Projeto de Lei em tela, fls. 10/11, que acompanho, restituo o presente a Vossa Senhoria manifestando pelo veto à propositura, tendo em vista que o tema apregoadado na matéria já se encontra contemplado na Lei nº 13.995/05, que dispõe sobre a obrigatoriedade de criação de estacionamentos para bicicletas em locais de grande fluxo de público, entre eles, as instituições de ensino público e privado.

10 de junho de 2016.


NADIA CAMPEÃO
Secretária Municipal de Educação
SME

DM/dm



Segue juntado, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº _____. Em ____/____/____

Hugo Zanoni Harbs - RF 11.391
Técnico Administrativo-SGP. 12

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

São Paulo, 02/01/2017

Nome _____

de

Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

SGP-12

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Processo encerrado com	78 folhas.
Arquivado em	04-01-2017

117400

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927