

Folha nº 01 do proc.
Nº 01-224 de 12

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

PROJETO DE LEI Nº

LIDO HOJE 16 MAI 2012

AS COMISSÕES DE:

Const., Just. e Leg. Particp.,
Administração Pública,
Transp., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,
Finanças e Orçamento.

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

01 - PL
01- 00224/2012

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

CLAUDINHO DE SOUZA

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

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

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

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

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

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

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO
16 MAI 2012
SGP.42

CMSP - SGP.22 - 15/05/2012 - 14:14 - 002339 - 1/1

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 3 e folha de informação
sob nº —. 17.15.12
Ass: Eda
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100-406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, 15 de maio de 2012.

ADILSON AMADEU
VEREADOR

Folha nº 06⁰³ do proc.
Nº 01-224 de 12

Is. 3

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV**Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF. 100.406**JUSTIFICATIVA**

O presente projeto de lei tem por objetivo criar em âmbito municipal uma espécie de cadastro e controle das bicicletas utilizadas nas vias públicas da cidade.

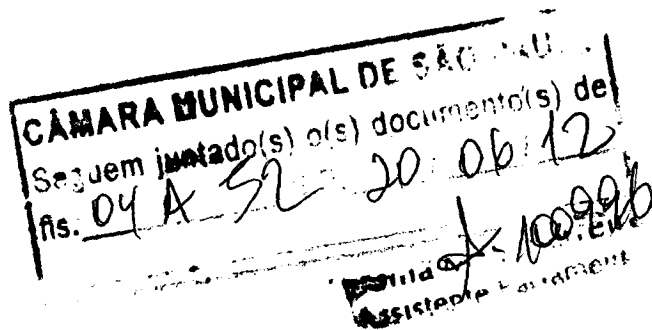
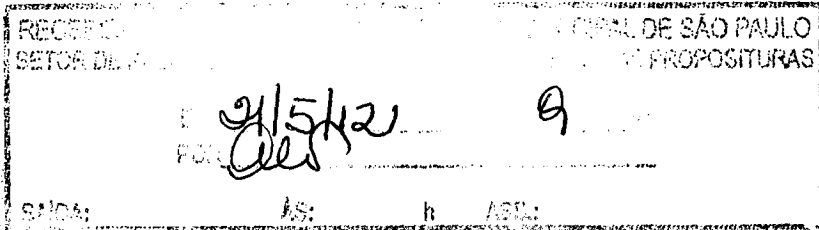
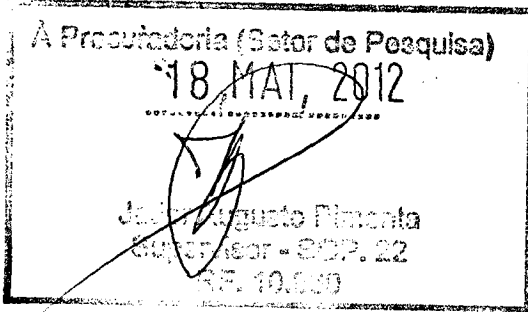
Sendo um modal de baixo custo e ambientalmente correto vem sendo massivamente utilizado pelos cidadãos, contudo sem nenhum controle efetivo do poder público.

Entretanto, entendemos que como os demais condutores de veículos o ciclista deve obedecer às regras para bom funcionamento do trânsito da cidade, e este controle é ineficaz se não houver como identificar o proprietário da bicicleta.

A bicicleta e o ciclista não podem ser considerados entes especiais, ou seja, trafegar nas vias da cidade sem os cuidados necessários, ou desrespeitando as leis de trânsito.

Não são poucas as matérias jornalísticas que informam sobre o desrespeito as regras de trânsito por ciclistas, pondo sua vida e de outros em risco.

Assim, por ser o presente projeto de interesse público, conto com o apoio dos nobres para ver a proposta aprovada.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº	04	do
Processo nº	224/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

PROCURADORIA SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

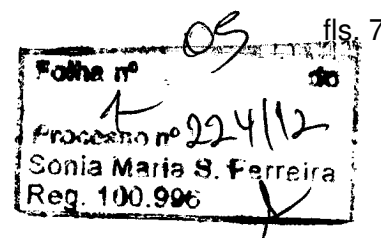
PL Nº 0224/12

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial - especialmente arts. 24, 58, 68, 96 e ss, 105, 255);
- Resolução do CONTRAN nº 46, de 21 de maio de 1998, que dispõe sobre equipamentos de segurança para bicicletas
- Resolução do CONTRAN nº 315, de 8 de maio de 2009, que dispõe sobre veículos ciclo-elétricos, ciclomotores e bicicleta elétrica;
- Resolução da Câmara Municipal de São Paulo nº 4, de 11 de abril de 2012, que cria a Frente Parlamentar em defesa da mobilidade humana (art. 2º trata das bicicletas);
- 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;
- Lei Municipal nº 11.784, de 26 de maio de 1995, que altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990;
- Lei Municipal nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (especialmente art. 6º, II, 'b');
- Lei Municipal nº 15.035, de 23 de novembro de 2009, que altera a redação do art. 7º CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, e institui o dia municipal sem carro;
- Decreto Municipal nº 29.839, de 18 de junho de 1991, que institui faixas exclusivas para o tráfego de bicicletas (ciclovias), e dá outras providências;
- PL 0173/04, do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a articulação do transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros e disciplina a implantação de bicicletários e paraciclos;
- PL 0134/08, do Vereador Adilson Amadeu, que institui, no Município de São Paulo, o "Programa Parque a Parque";
- PL 0371/09, do Vereador Marco Aurélio Cunha, que dispõe sobre a criação de circuito para tráfego exclusivo de bicicletas;
- PL 0585/09, do Vereador Gilson Barreto, que dispõe sobre o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



- PL 0655/09, do Vereador Chico Macena, que altera a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007;
- PL 0561/10, do Vereador Chico Macena, que acrescenta parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007, que instituiu o Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, para destinar recursos ao Sistema Ciclovário Municipal;
- PL 0092/12, da Vereadora Noemi Nonato, que altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir o “Mês de Reflexão em Memória aos Ciclistas Vítimas da Violência no Trânsito”, a ser comemorado anualmente no mês de outubro.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 01.

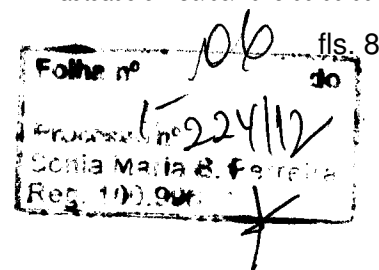
São Paulo, 14 de junho de 2012.

Christiana S. Chebib

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

Caio Marcelo de Carvalho Giannini

Caio Marcelo de Carvalho Giannini
Procurador Supervisor do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 55.289



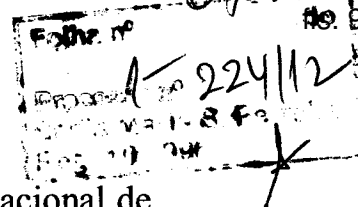
MINISTÉRIO DAS CIDADES
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

Código de Trânsito Brasileiro

Com as alterações das Leis:

Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998
Lei nº 9.792, de 14 de abril de 1999
Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001
Lei nº 10.517, de 11 de julho de 2002
Lei nº 10.830, de 23 de dezembro de 2003
Lei nº 11.275, de 07 de fevereiro de 2006
Lei nº 11.334, de 25 de julho de 2006
Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008
Decreto nº 6.488, de 19 de junho de 2008

BRASÍLIA
JULHO/2008



XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

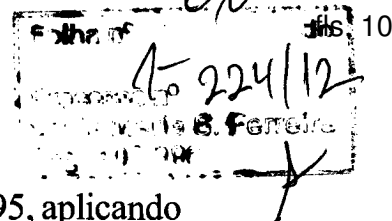
IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;



IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;

II - segurando o guidom com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 55. Os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I - utilizando capacete de segurança;

II - em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. (VETADO)

Art. 57. Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada, proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas.

Parágrafo único. Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via arterial;

c) via coletora;

d) via local;

I - autorização expressa da respectiva confederação desportiva ou de entidades estaduais a ela filiadas;

II - caução ou fiança para cobrir possíveis danos materiais à via;

III - contrato de seguro contra riscos e acidentes em favor de terceiros;

IV - prévio recolhimento do valor correspondente aos custos operacionais em que o órgão ou entidade permissionária incorrerá.

Parágrafo único. A autoridade com circunscrição sobre a via arbitrará os valores mínimos da caução ou fiança e do contrato de seguro.

CAPÍTULO IV DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Folha nº	11	de 13
Processo nº	224/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.906		

Parágrafo único. É proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

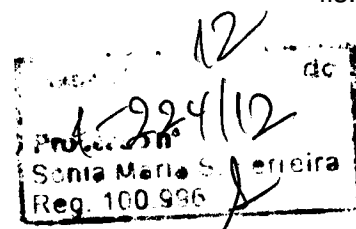
Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

- a) de passageiros:
 - 1 - bicicleta;



- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - microônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

c) particular;

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Será aplicada a medida administrativa de retenção aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruído.

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

III - pelo importador, no caso de veículo importado por pessoa jurídica.

Parágrafo único. As informações recebidas pelo RENAVAM serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAM, tão logo seja o veículo registrado.

Art. 126. O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior.

Parágrafo único. A obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

Art. 127. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAM.

Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, deverá ser esta comunicada, de imediato, ao RENAVAM.

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 129. O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.

CAPÍTULO XII DO LICENCIAMENTO

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica a veículo de uso bélico.

§ 2º No caso de transferência de residência ou domicílio, é válido, durante o exercício, o licenciamento de origem.

Art. 131. O Certificado de Licenciamento Anual será expedido ao veículo licenciado, vinculado ao Certificado de Registro, no modelo e especificações estabelecidos pelo CONTRAN.

- I - ser penalmente imputável;
- II - saber ler e escrever;
- III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente.

Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 141. O processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo CONTRAN.

§ 1º A autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal ficará a cargo dos Municípios.

§ 2º (VETADO)

Art. 142. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte gradação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - Categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria *trailer*.

§ 1º Para habilitar-se na categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses.

§ 2º Aplica-se o disposto no inciso V ao condutor da combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total.

III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;

IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

Art. 254. É proibido ao pedestre:

I - permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

II - cruzar pistas de rolamento nos viadutos, pontes, ou túneis, salvo onde exista permissão;

III - atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

IV - utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfiles e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

V - andar fora da faixa própria, passarela, passagem aérea ou subterrânea;

VI - desobedecer à sinalização de trânsito específica;

Infração - leve;

Penalidade - multa, em 50% (cinquenta por cento) do valor da infração de natureza leve.

Art. 255. Conduzir bicicleta em passeios onde não seja permitida a circulação desta, ou de forma agressiva, em desacordo com o disposto no parágrafo único do art. 59:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - remoção da bicicleta, mediante recibo para o pagamento da multa.

Art. 335. (VETADO)

Art. 336. Aplicam-se os sinais de trânsito previstos no Anexo II até a aprovação pelo CONTRAN, no prazo de trezentos e sessenta dias da publicação desta Lei, após a manifestação da Câmara Temática de Engenharia, de Vias e Veículos e obedecidos os padrões internacionais.

Art. 337. Os CETRAN terão suporte técnico e financeiro dos Estados e Municípios que os compõem e, o CONTRANDIFE, do Distrito Federal.

Art. 338. As montadoras, encarroçadoras, os importadores e fabricantes, ao comerciarem veículos automotores de qualquer categoria e ciclos, são obrigados a fornecer, no ato da comercialização do respectivo veículo, manual contendo normas de circulação, infrações, penalidades, direção defensiva, primeiros socorros e Anexos do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 339. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de R\$ 264.954,00 (duzentos e sessenta e quatro mil, novecentos e cinquenta e quatro reais), em favor do ministério ou órgão a que couber a coordenação máxima do Sistema Nacional de Trânsito, para atender as despesas decorrentes da implantação deste Código.

Art. 340. Este Código entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação.

Art. 341. Ficam revogadas as Leis nºs 5.108, de 21 de setembro de 1966, 5.693, de 16 de agosto de 1971, 5.820, de 10 de novembro de 1972, 6.124, de 25 de outubro de 1974, 6.308, de 15 de dezembro de 1975, 6.369, de 27 de outubro de 1976, 6.731, de 4 de dezembro de 1979, 7.031, de 20 de setembro de 1982, 7.052, de 02 de dezembro de 1982, 8.102, de 10 de dezembro de 1990, os arts. 1º a 6º e 11 do Decreto-lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967, e os Decretos-leis nºs 584, de 16 de maio de 1969, 912, de 2 de outubro de 1969, e 2.448, de 21 de julho de 1988.

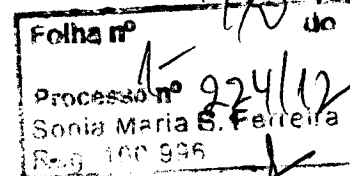
Brasília, 23 de setembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

ANEXO I
DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência,

**RESOLUÇÃO Nº 46, DE 21 DE MAIO DE 1998**

Estabelece os equipamentos de segurança obrigatórios para as bicicletas conforme disciplina o art. 105, VI do Código de Trânsito Brasileiro e art. 5º da Resolução 14/98.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º As bicicletas com aro superior a vinte deverão ser dotadas dos seguintes equipamentos obrigatórios:

I - espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;

II - campainha, entendido como tal o dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico, ou pneumático, capaz de identificar uma bicicleta em movimento;

III - sinalização noturna, composta de retrorefletores, com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra a ação das intempéries, nos seguintes locais:

- a) na dianteira, nas cores branca ou amarela;
- b) na traseira na cor vermelha;
- c) nas laterais e nos pedais de qualquer cor.

Art. 2º Estão dispensadas do espelho retrovisor e da campainha as bicicletas destinadas à prática de esportes, quando em competição dos seguintes tipos:

- I - mountain bike (ciclismo de montanha);
- II - down hill (descida de montanha);
- III - free style (competição estilo livre);
- IV - competição olímpica e panamericana;
- V - competição em avenida, estrada e velódromo;
- VI - outros.

Art. 3º Esses equipamentos obrigatórios serão exigidos a partir de 01 de janeiro de 2000.

Art. 4º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

RENAN CALHEIROS
Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA
Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente
Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA
Ministério do Exército

Folha nº 19 do 1.º S. 21
Processo nº 224/12
Sonia Maria S. Ferreira
- g. 100.996

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente
Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE
Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente
Ministério da Saúde

Folha nº 20 do
Processo nº 224/12
Sonia Maria S. Ferreira
12.3.100.996

RESOLUÇÃO Nº 315 DE 08 DE MAIO DE 2009

Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e X, do art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor.

Considerando o crescente uso de ciclo motorizado elétrico em condições que comprometem a segurança do trânsito,

RESOLVE:

Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor, entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora)

Parágrafo único. Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.

Art. 2º Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:

- 1- Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
- 2- Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
- 3- Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
- 4- Velocímetro;
- 5- Buzina;
- 6- Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

Folha nº	21	do
Processo nº	224/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

Pagina 02 da Resolução 315, de 08 de maio de 2009.

Art. 3º Esta resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça

Salomão José de Santana Rui
Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

Elcione Diniz Macedo
Ministério das Cidades

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : pr AND 12 AND 2010

Total de referências : 1

Folha nº 72 do
Processo nº 1-224/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100 946

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 4 11/04/2012 ([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 providências.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 12/2010 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena; Dalton Silvano; Floriano Pesaro; Mara Gabrilli; Marco Aurélio Cunha; Netinho de Paula; Ricardo Teixeira

[[Back](#)]

Folha nº	98.25
Processo nº	224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

PUBLICADO DOC 17/04/2012, p. 196 c. 1-2

RESOLUÇÃO Nº 04 DE 11 DE ABRIL DE 2012

(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 12/10)

(VEREADORES CHICO MACENA - PT, DALTON SILVANO - PV, FLORIANO PESARO - PSDB, MARA GABRILLI - PSDB, MARCO AURÉLIO CUNHA - PSD, NETINHO DE PAULA - PC do B E RICARDO TEIXEIRA - PV)

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 publicará 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.

24

Folha nº 15 do 26

Processo nº 224/12

Sonia Maria S. Ferreira

n. 100.996

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

Câmara Municipal de São Paulo, 11 de abril de 2012.

JOSÉ POLICE NETO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 11 de abril de 2012.

ADELA DUARTE ALVAREZ, Secretária Geral Parlamentar

Câmara Municipal de São Paulo

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

25

Folha nº	du
Processo nº	224/12
Sonia	S. Ferreira
Reg. 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](#))

[\[Back \]](#)

Folha nº	do	Is. 28
Processo nº	224/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

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

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

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

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São paulo, 18 de dezembro de 1.990

O Presidente,

Eduardo Matarazzo Suplicy

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

O Diretor Geral,

Merlano Midena

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 11784

Total de referências : 1

27

Folha nº	do
Processo nº	1-224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Relatório	

1/1

Título: LEI Nº 11.784 26/05/1995 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera a redação do artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 662/1993 ([ver documento](#))

Autor(es): Ana Martins

[\[Back \]](#)

Folha nº 28 do
Processo nº 224/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

LEI Nº 11.784 DE 24 DE MAIO DE 1995.

(Projeto de Lei nº 66E/93)
(Vereadora Ana Martins)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O Presidente,

Miguel Colasuonno

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

O Diretor Geral,

Carlos Borromeu Tini

Câmara Municipal de São Paulo

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

Folha nº 29 do
Processo nº 15224/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

1/1

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

[\[Back \]](#)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 30 do
Processo nº 224/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

**LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(CONSOLIDAÇÃO)**

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Folha nº	50	do
Processo nº	224/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

CAPÍTULO II
DO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE ECONÔMICA

Art. 160 - O Poder Municipal disciplinará as atividades econômicas desenvolvidas em seu território, cabendo-lhe, quanto aos estabelecimentos comerciais, industriais, de serviços e similares, dentre outras, as seguintes atribuições:

I - conceder e renovar licenças para instalação e funcionamento;

II - fixar horários e condições de funcionamento;

III - fiscalizar as suas atividades de maneira a garantir que não se tornem prejudiciais ao meio ambiente e ao bem-estar da população;

IV - estabelecer penalidades e aplicá-las aos infratores;

V - regulamentar a afixação de cartazes, anúncios e demais instrumentos de publicidade;

VI - normatizar o comércio regular, o comércio ambulante por pessoa física e jurídica nas vias e logradouros públicos e a atividade mercantil transitória em pontos fixos e em locais previamente determinados sem prejuízo das partes envolvidas;

VII - regulamentar a execução e controle de obras, incluídas as edificações, as construções, reformas, demolições ou reconstruções, os equipamentos, as instalações e os serviços, visando a observância das normas urbanísticas de segurança, higiene e qualidade de vida em defesa do consumidor e do meio ambiente;

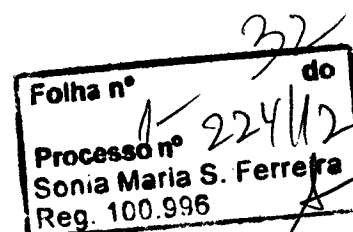
VIII - outorgar a permissão de uso em locais apropriados, inclusive vias e logradouros públicos, para os serviços de interesse da coletividade, nos termos a serem definidos em lei.

§ 1º - As diretrizes e normas relativas à execução de obras, prestação de serviços, funcionamento de atividades, e ao desenvolvimento urbano deverão contemplar regras de preservação do patrimônio ambiental, arquitetônico, paisagístico, histórico e cultural urbano.

§ 2º - O início das atividades previstas no parágrafo anterior dependerá de licença prévia dos órgãos competentes e, se for o caso, de aprovação do estudo prévio de impacto ambiental e sócio-energético, garantida a realização de audiências públicas.

Art. 161 - O Município definirá espaços territoriais destinados à implantação de atividades e projetos de pesquisa e desenvolvimento da indústria de tecnologia de ponta, na forma da lei.

Art. 162 - O Poder Público estimulará a substituição do perfil industrial das empresas localizadas no Município, incentivando a transformação para indústrias de menor impacto ambiental, ficando vedada a instalação ou desenvolvimento de qualquer nova atividade, comprovadamente poluidora, a partir da promulgação da presente Lei.



LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

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

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

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

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

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

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

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

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

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

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

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

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

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

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

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

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº	37	do	fls. 36
Processo nº	224/12		
Sonia Maria S. Ferreira			
Reg. 100.996			

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

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

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

33

Folha nº	do
Processo nº	5224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.866/2009 - Regulamenta o art. 42 desta Lei. ([ver documento](#))

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

[\[Back \]](#)

Folha nº	do
Processo nº	224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

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

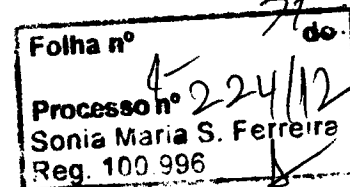
Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

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

TÍTULO I**PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES****Seção I****Princípios**

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

- I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;
- II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;
- III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;
- IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;
- V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;
- VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;
- VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;
- VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;
- IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.



TÍTULO III

META

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

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

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

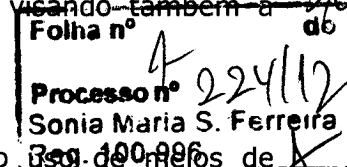
Transportes

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

I - de gestão e planejamento:

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

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



II - dos modais:

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

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

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

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

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

III - do tráfego:

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

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

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

IV - das emissões:

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

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

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

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 15035

Total de referências : 1

39

Folha nº	do
Processo nº	224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Chico Macena; Soninha

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

Folha nº	do
Processo nº	224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

LEI Nº 15.035, DE 23 DE NOVEMBRO DE 2009

(Projeto de Lei nº 467/07, dos Vereadores Chico Macena – PT e Soninha – PPS)
Altera a redação do art. 7º, CXCIX, da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, restringindo a circulação de veículos no perímetro que especifica, e dá outras providências.

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

Art. 1º O inciso CXCIX do art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º

CXCIX - 22 de setembro:

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

Art. 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

c) (VETADO)

d) (VETADO)

e) (VETADO)

f) (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 3º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

a) (VETADO)

b) (VETADO)

Art. 4º. (VETADO)

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 29839

Total de referências : 1

41

Folha nº	do
Processo nº	1-224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

1/1

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

Sem revogação expressa

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

[\[Back \]](#)

DECRETO Nº 29.839 , DE 18 DE JUNHO DE 1991

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

Folha nº	do
Processo nº	224/12
Secretaria	Maria S. Ferreira
Reg.	100.996

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

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

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

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

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

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

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

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº	do
Processo nº	224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

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

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

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

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

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

I - terminais de integração de ônibus

II - estações de metrô

III- estações de trem metropolitano

IV - ao longo de corredores de ônibus metropolitanos

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

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

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

Art 6º - O Executivo Municipal regulamentará:

I - as condições de utilização dos bicicletários,

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

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

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

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

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

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

Folha nº 44 do
 Processo nº 15-224/12
 Sonia Maria S. Ferreira
 Reg. 100.996

PROJETO DE LEI 01-0134/2008 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Institui, no Município de São Paulo, o "PROGRAMA PARQUE-A-PARQUE", e da outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito municipal, o "Programa Parque-a-Parque", circuito ciclístico e de caminhada entre parques.

Parágrafo único – O Programa Parque-a-Parque que trata o "caput", constitui-se por uso de vias de acesso dos principais Parques da Cidade no sistema ponto-a ponto, com uso de bicicletas e pela prática de caminhada.

Art. 2º Cabe a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, criar o circuito sinalizando-o devidamente buscando salvaguardar a integridade física dos participantes do programa.

Art. 3º O circuito entre parques ficará disponível aos Domingos no período das 6:00h as 17:00h, contando no mínimo com uma faixa de via pública, de preferência aquela junto ao passeio público, que ligue os principais parques da Cidade.

Art. 4º A implantação do Programa poderá ser dada de forma gradativa, ligando parques próximos e aqueles que contemplam vias de menor concentração de veículos.

Art. 5º Fica autorizado o Executivo firmar convênios, parcerias ou patrocínios com empresas e entidades com notório conhecimento no assunto, visando os objetivos da presente Lei.

Art. 6º Esta Lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias após sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, 12 de março de 2008. Às Comissões competentes."

Folha nº	do
Processo nº	224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

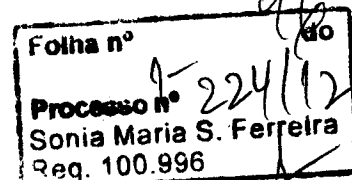
Parágrafo único. Fica proibida a circulação de bicicletas nos logradouros apontados, fora das demarcações estabelecidas.

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

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

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

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

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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

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

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

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

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

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

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

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

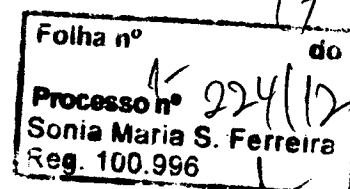
Art. 4º Constatada a ausência dos equipamentos obrigatórios, os ciclistas poderão, a critério da administração, serem submetidos a curso de orientação ou multa.

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."



PUBLICADO DOC 08/10/2009, PÁG. 87

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 48 do
Processo nº 224/12
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº	1-224/12	do
Processo nº	224/12	
Sonia Maria S. Ferreira		
Reg. 100.996		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 15 do 52
 Processo nº 224/12
 Sonia Maria S. Ferreira
 Reg. 100.996

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

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

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

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

I – advertência;

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

III – cassação do alvará de funcionamento.

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

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

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

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

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

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

PUBLICADO DOC 16/12/2010, PÁG 88

51

Folha nº	do
Processo nº	1-224/12
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

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

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

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

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

"Art.

2º

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 14/03/2012, PÁG 71

52
1924/12
Sala de Sessões
Reg. 100.904

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 20/06/12 às 16:45

R 13/07/12

Spn RF
Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF: 11.402

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Quito
Para Rubricar
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa
Em 21/6/12

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

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

EM 21/06/12 AS 15:36h

POR Joze

SAÍDA: 21/06 AS: 17h 06 ASS: [Assinatura]

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

EM 15/08/12 AS 17:20
POR [Assinatura]

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

EM 03/10/12 AS 11:30h
POR [Assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue(m) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)
nº 53 e 54 o folheto de informação nº
em 31/10/12

[Assinatura]
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 53 do fls. 56

Processo nº 01-22412
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-1216 - PAR
16- 01648/2012

pl0224-12

PARECER Nº COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0224/12.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do Nobre Vereador Adilson Amadeu, que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas da cidade de São Paulo.

A propositura pode prosseguir em tramitação, eis que respaldada na competência legislativa desta Casa, espelhada no artigo 30, I, da Constituição Federal e nos artigos 13, I e 37, *caput*, da Lei Orgânica do Município.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do trânsito, que é "o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação" (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, pág. 318).

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

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

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

Por outro lado, a propositura ao estabelecer que o Poder Público efetuará o licenciamento e emplacamento das bicicletas, visando tornar possível a identificação dos proprietários em caso de necessidade e, assim, contribuindo para resguardar a segurança no trânsito, está



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0224-12

autuação em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 39 do fls. 57

Processo nº 01-224/12
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

traçando um regramento geral sobre um serviço de natureza pública, medida que encontra respaldo no art. 30, V da Constituição Federal, segundo o qual incumbe ao Município organizar e prestar os serviços públicos de interesse local.

Cumpre registrar que a Lei Orgânica do Município não mais prevê a iniciativa privativa ao Prefeito para apresentação de projetos de lei que versem sobre serviços públicos, como, aliás, não poderia deixar de ser, já que tal previsão não encontrava respaldo na Constituição Federal.

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 31/10/12

ABOU ANNI

ADOLFO QUINTAS

CELSO JATENE

EDIR SALES

ARSELINO TATTO

JOSE AMÉRICO

MARCO AURÉLIO CUNHA

QUITO FORMIGA

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 01 / 11 / 12

Pág. 103 Col. 03

Conferido

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

A douta Comissão de Administração Pública.

Em 01 / 11 / 12

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 6 / 11 / 12 às 13h30

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

Ao Vereador / A Vereadora

Agivaldo Timóteo

Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 6 / 11 / 2012

Obs. O prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º artigo 62 do RIL.

Segunda-feira, 12 de Novembro de 2012
Documentação e Arquivo de Informação
Rubricado sob folha nº 55
Em 11 / 12 / 12
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 224/2012

 Folha nº 55
 nº 1-2012 de 20-12
 João Carlos Dias Chaves
 Técnico Administrativo
 RF 336

 16 - PAR
 16- 01907/2012

**PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 224/2012.**

Trata-se do Projeto de Lei nº 224/2012, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplantamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas no município de São Paulo e dá outras providências.

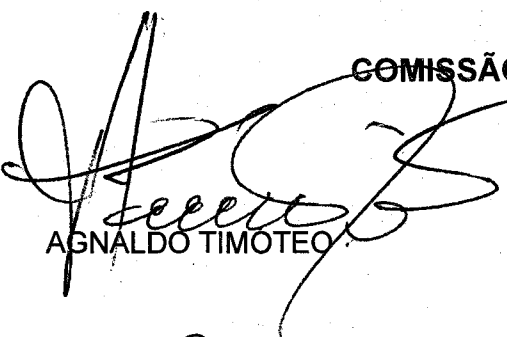
Nos termos da propositura, no momento do seu licenciamento, a bicicleta passará por uma vistoria a cargo da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, que atestará suas condições de trafegar em vias públicas. A propositura determina a obrigatoriedade do emplantamento desta para sua identificação, podendo o poder público cobrar taxa do proprietário para custear este serviço. Em caso de tráfego sem o devido emplantamento ou licenciamento vencido, a propositura determina a apreensão da bicicleta. A iniciativa estabelece que sua regulamentação se dê por ato do poder Executivo.

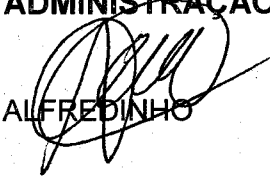
O nobre Autor argumenta na justificativa do projeto, a necessidade de se identificar a bicicleta, possibilitando que haja pelo poder público, mecanismos que facilitem o controle do tráfego destas em São Paulo, o que não ocorre atualmente, ocasionando desrespeito às leis de trânsito.

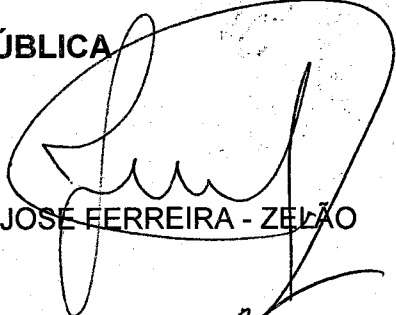
A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa elaborou parecer pela LEGALIDADE.

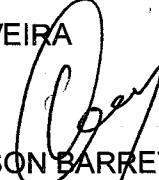
Ante os fatos apontados e considerando que a iniciativa aprimora os mecanismos de normatização pelo poder público municipal, resultando na ampliação da sensação de respeito às leis de trânsito de São Paulo, a Comissão de Administração Pública é favorável ao projeto.

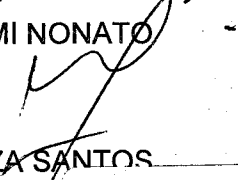
Sala da Comissão de Administração Pública, em 05/12/12.

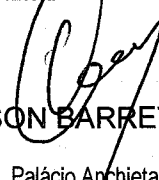
COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

 AGNALDO TIMOTEO

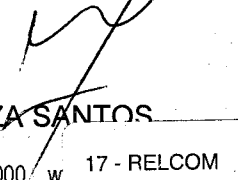

 ALFREDINHO


 JOSE FERREIRA - ZELÃO


 OLIVEIRA


 NOEMI NONATO


 GILSON BARRETO


 SOUZA SANTOS

Publicado no DIÁRIO OFICIAL
de 08/12/12

página 78 coluna 4

Conferido:

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A Junta Comissas de Econ

11/12/12

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

RECEBIDO

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

Em 11.12.12 às 19:25

Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

Adm. Vereadora

Para: _____
Sala de: _____
Econô: _____
Em: _____

SEM EFEITO

Obs. O prazo para a Comissão é de 5 dias, nos
termos do § 1º do art. 1º da Lei nº 1.133/12.

Segue _____ juntado _____, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado _____ sob folha(s)
nº 56 Em 02/01/13

Sandra Paula T. S. Horie
RF. 11.402 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 56

do PL 01-224/12 em 02/01/2013

(a)

Sandra Paula T. S. Horto
Técnico Administrativo
RF. 11.402

À
SGP.33
Para arquivamento.
No termos do artigo 275 do Regimento Interno
São Paulo, 02/01/2013.

Sandra Paula T. S. Horto
Técnico Administrativo
RF. 11.402

MPN: 123466

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Processo encerrado com	<u>56</u> folhas.
Arquivado em	<u>07/01/2013</u>
<u>Ubirajara.</u>	

Ubirajara do Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
RF 11.215

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 57 e folha de informação
sob nº 58 01/03/2013

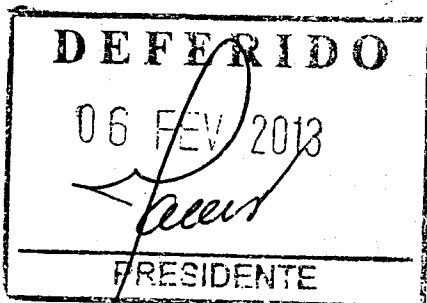
Ubirajara
Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
RF 11.215



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

Folha nº 57 do Processo nº 01-224 de 2012
63
Ubirajara
Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
RF 11.215



REQUERIMENTO

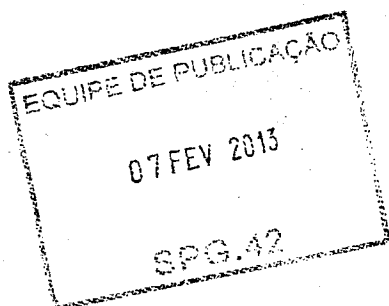
13 - RDS
13- 00035/2013

Requeiro na qualidade de Líder do Partido Trabalhista Brasileiro – PTB, com fundamento no artigo 275 § 2º do Regimento Interno, o desarquivamento de todos os Projetos de Lei de autoria do vereador Adilson Amadeu, conforme abaixo:

PL 55	2.005	PL 387	2.006	PL 308	2.008	PL 50	2.011
PL 56	2.005	PL 388	2.006	PL 377	2.008	PL 150	2.011
PL 73	2.005	PL 128	2.007	PL 420	2.008	PL 238	2.011
PL 178	2.005	PL 230	2.007	PL 421	2.008	PL 357	2.011
PL 467	2.005	PL 231	2.007	PL 473	2.008	PL 493	2.011
PL 591	2.005	PL 293	2.007	PL 8	2.009	PL 134	2.012
PL 612	2.005	PL 389	2.007	PL 77	2.009	PL 224	2.012
PL 712	2.005	PL 488	2.007	PL 545	2.009	PL 231	2.012
PL 745	2.005	PL 526	2.007	PL 555	2.009	PL 398	2.012
PL 746	2.005	PL 546	2.007	PL 760	2.009	PL 399	2.012
PL 752	2.005	PL 558	2.007	PL 3	2.010	PL 400	2.012
PL 780	2.005	PL 600	2.007	PL 31	2.010	PL 404	2.012
PL 3	2.006	PL 736	2.007	PL 97	2.010	PL 416	2.012
PL 20	2.006	PL 26	2.008	PL 289	2.010	PL 421	2.012
PL 40	2.006	PL 32	2.008	PL 290	2.010	PL 474	2.012
PL 133	2.006	PL 39	2.008	PL 356	2.010	PL 485	2.012
PL 178	2.006	PL 118	2.008	PL 395	2.010	PR 36	2.005
PL 223	2.006	PL 134	2.008	PL 37	2.011		
PL 229	2.006	PL 152	2.008	PL 38	2.011		
PL 311	2.006	PL 153	2.008	PL 39	2.011		

CNP - 939.22 - 05/02/2013 - 18:48 - 003247 - 1/1

Sala das Sessões, 05 de Fevereiro de 2013.



[Signature]

PAULO FRANGE

vereador

Líder do PTB na CMSP

Matéria PL 224/2012. LILIAN BUENO ALBA



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 58

do processo nº 01-224 de 20.12.01, 03, 2013 (a) Ubirajara

Ubirajara do Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
RF 11.215

À SGP.33

Sra. Supervisora,

Encaminho o presente requerimento para o desarquivamento da propositura indicada no RDS 13-0035/2013.

28/02/2013

Solange
SOLANGE RAINONE DOS SANTOS
Supervisora da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-0035/2013, segue o presente expediente para volta à tramitação.

01/03/2013

Adriana de França Silva
ADRIANA DE FRANÇA SILVA
Supervisora da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

RECEBIDO EM SGP-22

06/3/13

Adelina Cicone
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

A Comissão de: Trânsito, Transporte e Atividade Econômica

01.04.13

[Assinatura]

Selange Raimone dos Santos
Supervisora de SGP-22
RF 10.001

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.
Em 01.04.2013 às 15:50

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

Ao Vereador / A Vereadora
EXMO. VER. RICARDO JUNG
Para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 03.04.2013
[Assinatura]
Presidente
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

VAVÁ
deferido na reunião ordinária de 17/04/2013
Obs. O prazo para devolução é de 2 dias,
nos termos do § 4º, artigo 63 do R.I.

Segue 1 juntado 5 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha
nº 59 A 75

Em 02.07.2013

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 59

do Processo nº 01 – 224/2012
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF: 101.204

fls. 66

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

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 12 DE JUNHO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

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

13653

Matéria PL 224/2012. LILIAN BUENO ALBA

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia a todos.

Esta audiência foi publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* nos dias 03, 04, 05, 06, 07, 08, 10, 11 e 12 de junho de 2013; *Jornal Diário de São Paulo* dia 10 de junho; no *Jornal Folha de São Paulo* dia 11 de junho de 2013.

Passemos à pauta do dia.

Esta audiência pública visa a discutir o que dispõe o projeto do nobre Vereador Adilson Amadeu do PTB, que dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do Município de São Paulo e dá outras providências.

Quero, inicialmente, abrir a palavra aos nobres Vereadores da douta Comissão para que façam uso da palavra.

O SR. RICARDO YOUNG – Queria parabenizar todas as lideranças do Ciclo Ativismo da Cidade de São Paulo, presentes nesta audiência pública.

Esta reunião está ocorrendo porque a Comissão debateu o quanto a proposta do Vereador Adilson Amadeu, aqui presente, estava em convergência com a realidade da cicloatividade na cidade de São Paulo.

Há vantagens no licenciamento das bicicletas, no sentido de que uma vez identificadas, aumentam a segurança e protegem os proprietários com relação a roubos. Para o Poder Público há, também, vantagens porque a bicicleta licenciada passa a ser passível de acompanhamento e monitoramento por parte das autoridades de trânsito, inclusive, podendo suscitar multas, se caso. Então, há interesse na identificação da bicicleta para que seja caracterizada como um verdadeiro modal.

Por outro lado, a cicloatividade é caracterizada por uma ação de cidadania na Cidade. Hoje, a cicloatividade reúne o que há de melhor de ativismo na cidade de São Paulo, principalmente, no que tange a se repensar os diversos modais e na redução dos automóveis na cidade de São Paulo.

Não teria sentido, por mais vantagens que o licenciamento traria para o Poder Público, se ele vier contrariar os interesses e a qualidade do trabalho que vocês fazem.

Sempre lembrando de que todo processo de licenciamento é um processo burocrático passível de complicadores que, muitas vezes, fogem do controle até mesmo dos Legisladores.

Então, é muito importante ouvir, Sr. Presidente, o posicionamento das Lideranças do Cicloativismo da Cidade.

Agradeço, mais uma vez, a vocês pelo excelente trabalho que fazem pela cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É regimental o pedido de V.Exa., e teremos mais 30 minutos para os debates.

Antes, porém, quero passar a palavra ao autor do projeto Vereador Adilson Amadeu, do PTB, para que apresente a justificativa do projeto e suas intenções, porque conhece muito da cidade de São Paulo, é um especialista sobre o trânsito e, tenho certeza de que as suas contribuições serão muito bem-vindas e tirarão as dúvidas das senhoras e senhores presentes.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, nobres Vereadores e todos os presentes, ficamos felizes quando as associações e a população vêm à Câmara Municipal para os debates.

Eu amo andar de bicicleta desde 1956, mas ando muito pouco, deveria andar mais.

O emplacamento das bicicletas já houve no passado.

Hoje, o modelo em todos os países desenvolvidos – lógico que precisaríamos ter um melhor transporte público, mas não temos. E aqueles que conseguem transitar com bicicleta precisam ter segurança. Além disso, precisa, sim, de uma identificação das bicicletas, haja vista que já começa a ser divulgado na imprensa de que nos metrô começam a ter vagas para que as pessoas deixem as suas bicicletas.

Ontem, estive com o Presidente da Associação de Shoppings e, nesta Casa, foi aprovado um projeto há seis meses. Eles também se preocupam em ter essas bicicletas nos shoppings. Assim, irão começar a fazer as adaptações para receber as bicicletas. Eles pensam nas identificações das bicicletas.

Uma pesquisa que a minha Assessoria fez demonstrou que o roubo de bicicletas é grandioso. Então, vendo tudo isso, quando eu, no facebook, há 15 dias, houve pessoas que se alteraram e me ofenderam, dizendo que eu estaria ganhando dinheiro por ter uma empresa de despachante há 40 anos. Muito contra tudo isso de despesas para usuários e aquele que paga seus impostos.

Nós temos um fundo de trânsito que teria condição de dar todo um respaldo àqueles que têm bicicleta e que fizesse essa adequação de emplacamento.

Não sou eu. A imprensa também está falando algo sobre isso.

Gostaria de falar que, num sábado, há 21 dias, a *TV Globo* noticiou uma matéria sobre o que foi falado.

O projeto parque a parque se iniciou com um projeto meu e, depois, o Executivo se apropriou desse projeto. Então, o projeto de ciclofaixas de lazer foi iniciado nesta Casa por este Vereador Adilson Amadeu.

Por isso, hoje, tem todo esse trajeto que os senhores fazem com a maior tranquilidade de parque a parque e de ciclofaixas.

Sou a favor e estive presente há seis meses na região do Butantã, onde ciclistas – alguns que já identifiquei. Eles estão aqui – pediam ciclofaixa para que as pessoas tenham condição de andar na cidade de São Paulo com segurança.

Vou passar a matéria que mencionei aos senhores para que registrem.

Sou a favor do que está acontecendo hoje: uma audiência pública para que possamos falar a respeito.

- Apresentação de vídeo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Registro a presença dos Srs. Vereadores Adilson Amadeu, Coronel Telhada, Souza Santos, Ricardo Young, Vavá, Claudinho de Souza, Police Neto, Roberto Tripoli.

Tem a palavra o Sr. William Cruz.

O SR. WILLIAM CRUZ – Obrigado por terem aberto espaço para a discussão.

O início da ciclofaixa de lazer foi em uma lei de 1990, a Lei 10.907, que é a mesma lei que obriga a construção de ciclovias em todas as novas avenidas e reformas.

Quanto ao emplacamento, temos várias questões.

Aonde vai se prender a placa nas bicicletas? Temos uma infinidade de tipos de bicicleta e muitas delas não têm um suporte atrás.

Bicicletas infantis precisam ser emplacadas?

O turista precisará emplacar a bicicleta dele? Se afirmativo e se ele não o fizer, a bicicleta será apreendida?

Será que já é o momento de colocarmos nossas crianças e nossos idosos nas avenidas para pedalarem nas avenidas junto aos carros? Ou primeiro temos de tornar o trânsito seguro para acolher essas pessoas? Como vimos na matéria, o rapaz usa a calçada por uma razão de segurança.

Há os custos do processo. Tudo bem, o dinheiro vem não se de onde, mas é dinheiro. Será que é o melhor uso que está se fazendo desse dinheiro? A Cidade precisa, realmente, desse investimento para tornar as ruas mais seguras para os ciclistas ou têm outras coisas que devem ser feitas com esse orçamento?

Há também toda uma estrutura para se realizar esse emplacamento. Voe vai ter de definir quais as regras para determinar se a bicicleta está apta ou não para usar a rua. O que vai determinar isso?

Também temos a questão da fiscalização. Você terá de fazer blitz para parar os ciclistas para ver se eles estão emplacados ou é só para quando o cara morrer para colocar a culpa nele?

Temos uma questão social também. Você burocratiza o uso da bicicleta. Se você dificulta aquele uso, as pessoas usam menos. É exatamente o que acontece com os ônibus hoje. Os ônibus são difíceis de usar, são desagradáveis. Dá mais trabalho você chegar de ônibus, então as pessoas optam por resolver seu problema de deslocamento comprando um carro.

Então, você burocratizando o uso da bicicleta, você afasta as pessoas desse uso.

Isso também acontece hoje com o pedestre. Você leva 10 minutos para atravessar uma avenida. Às vezes, é mais fácil você pegar um táxi para chegar do outro lado.

Você não vai diminuir os roubos. Quem for roubar uma bicicleta emplacada, vai ter de tirar a placa e emplacar novamente. Vai dizer que comprou na feira do rolo, que comprou em qualquer lugar, ou trocou com um amigo ou trouxe de fora de outra cidade. Isso não vai resolver o problema do roubo.

Assim como o emplacamento não resolve o problema de roubo de carro. Isso porque tem chassi.

Só para finalizar, isso não vai garantir o uso seguro da bicicleta, já que a maior causa de mortes de ciclistas diz respeito à distância mínima lateral de ultrapassagem.

Se fizermos uma campanha como a que está sendo produzida para se garantir o uso seguro da bicicleta na rua e a aceitação dela como veículo, daí, sim, conseguiremos ter um uso mais seguro da bicicleta.

Em matéria de jornal, também sobre atropelamentos, com consequência gravíssimas, espero sinceramente que não decidam emplacas os pedestres.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Próximo é o Tiago Benício, da Ciclocidade, por três minutos.

O SR. TIAGO BENÍCIO – Bom dia, eu gostaria de colocar alguns assuntos, aliás alguns já foram colocados pelo Inajar, mas acredito que, nos últimos anos tivemos um crescimento muito grande, na cidade de São Paulo, do interesse pelo uso da bicicleta.

Ao mesmo tempo temos, há 50 ou 60 anos, a bicicleta marginalizada de todos os processos de educação e de inclusão. Esse crescimento do interesse pela bicicleta é super positivo para a cidade de São Paulo. A bicicleta ajuda a melhorar a condição de vida e a melhorar o trânsito.

Então não consigo enxergar como a criação de uma burocracia e de algo que dificulta o acesso e o uso da bicicleta pode atender esse anseio, que não só do ciclista, mas é anseio da população da cidade de São Paulo em ter mais o uso da bicicleta.

Então estamos criando uma etapa que dificulta o uso da bicicleta para melhorar o uso dela. Não faz muito sentido.

Ao mesmo tempo registro a questão dos acidentes e dos incidentes relacionados à bicicleta. O emplacamento da bicicleta não tem absolutamente nada a ver com a redução do número de mortes.

O que tem a ver com a redução do número de mortes é usar o dinheiro e o tempo que temos para tirar o atraso histórico de projetos cicloviários, parados há muito tempo, quais sejam, de ciclofaixas e até ciclovias. Também precisamos tirar o atraso histórico da educação inclusiva do ciclista, e não a educação do enquadramento do ciclista.

Precisamos incluir o ciclista e educar. A educação é um processo lento.

Preferia que esse tempo que estamos gastando aqui e que o dinheiro que vai se gastar com a criação dessa burocracia, fossem investidos nesses processos: tirar o atraso histórico de infraestrutura, de educação que o ciclista precisa e que o motorista precisa para compreender o uso da bicicleta.

Por fim, a questão do risco da bicicleta. Temos uma associação errada: a bicicleta não é um veículo perigoso. Perigoso, por definição, é algo que representa perigo. O que representa perigo no trânsito de São Paulo são os veículos motorizados. São eles que causam o perigo. A bicicleta é vítima desse perigo.

Você não conhece – e não existem estatísticas – casos de ciclistas que atropelaram pedestres e que eles morreram. Não que não exista, mas temos, todos os dias, na cidade de São Paulo, veículos motorizados matando quatro pessoas na Cidade.

Parece-me que o caminho é um pouco equivocados: criar essa burocracia e esse processo que dificulta o uso da bicicleta, quando o desejo da população de São Paulo é facilitar e melhorar o uso da bicicleta.

Então nós da Ciclocidade somos contra esse processo. Gostaríamos que ele fosse discutido também na Frente Parlamentar de Mobilidade Humana, que existe na Câmara e que não fosse aprovado. Pedimos aos Srs. Vereadores que compõem essa comissão refletissem sobre o

quanto esse processo dificulta o uso da bicicleta e não o facilita. Facilidade é o que a população quer.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Obrigado, Tiago. Próximo orador é Evelin Araripe, do Bike Amigo. Em seguida, o Sr. Rafael Teles.

A SRA. EVELIN ARARIPE - Só corrigindo: não é Bike Amigo, é Bike Anjo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Ok. Está corrigido aqui: Bike Anjo.

A SRA. EVELIN ARARIPE - Só para lembrar que a burocratização dessa lei não é só o emplacamento. Também tem o uso de acessórios não previstos no Código de Trânsito Brasileiro, tipo capacete e calçados com solado antiderrapante.

Concordo plenamente com o que já foi dito, por isso, não vou repetir, nem falar sobre a mesma coisa.

Na questão do uso de capacete, primeiro, o nobre Vereador citou que países desenvolvidos já adotam o emplacamento e eu já tive a experiência de pedalar na Alemanha, na Dinamarca e na Holanda, que são os três países de referência em uso da bicicleta como meio de transporte e em nenhum desses países são adotados o emplacamento para fiscalizar ou penalizar os ciclistas ou quem opta por esse modal. Eu questiono que países desenvolvidos são esses. A questão do capacete acho que se olharmos pesquisas sobre isso, inclusive, em outros países desenvolvidos como Austrália e Canadá se chega à conclusão: de que o capacete coloca o ciclista mais em risco do que a prevenção. Já é completamente comprovado que os motoristas se sentem mais seguros para desrespeitar e colocar em risco os ciclistas quando eles estão com aparatos de proteção pensando que o impacto de um acidente será menor quando se usa esse tipo de acessório e o capacete por si só não protege o ciclista.

A questão talvez de usar esses esforços, energias, esses recursos para um projeto que coloque em segurança o ciclista e os outros modais e atores do trânsito de São Paulo talvez seja realmente na questão da educação de repensar a estrutura cicloviária que temos na cidade e volto a concordar com o que já foi dito, não vou repetir.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Rafael Tales da Shimano.

O SR. RAFAEL TALES – Bom dia a todos. Gostaria de dar um ponto de vista em função do mercado de bicicletas que hoje, eu não sei se a Casa conhece um pouco como funciona esse mercado, mas a maioria das bicicletas que são vendidas no Brasil são montadas em lojas. Então, não consigo entender como é que você emplaca uma bicicleta que é montada na loja. Além disso você tem a bicicleta como uso esportivo, há muitos ciclistas que usam para lazer, mobilidade e até para esportes. Vai, no final de semana, numa corrida de *mountain bike*, ele quer trocar as peças, como é que ele faz? Hoje em dia qualquer um consegue mexer na garagem de casa, é simples, é disso que faz da bicicleta um modal de transporte tão bacana, então, o camarada tem a placa na bicicleta e tem de chegar a casa dele, trocar a bicicleta, trocar a placa. Como é que vai ficar isso? Não está muito claro, há a questão do lacre, cada bicicleta terá de ter só um lacre. Ele leva a bicicleta para prova e terá um peso na bicicleta por causa do lacre, não faz sentido.

Além disso, concordo que inibe o mercado de bicicleta, inibe as pessoas andarem de bicicleta porque é mais uma burocratização e hoje em dia o mercado está contratando funcionários. Temos no escritório pessoas ligando do país todo procurando mecânicos, vendedores, porque o mercado de bicicleta está aquecido as vendas passam muito pela ciclofaixa, pelas ciclofaixas e pelos movimentos de ciclovias que existem em São Paulo, que ainda são poucos.

A ciclofaixa que foi mencionada que é para o trânsito tranquilo só mantém a tranquilidade do ciclista nos domingos, uma vez por semana, nos outros seis dias da semana todo mundo que anda de bicicleta aqui passa por apuros e quem anda no domingo já sabe que a ciclofaixa está saturada. Talvez seja a hora de se pensar em outras coisas e investir tempo e dinheiro discutindo essa burocratização em infraestrutura ciclística para São Paulo.

Gostaria que V.Exas. pensassem muito bem nessa proposta de como isso inibiria a venda de bicicletas, que bem ou mal, é um mercado que contrata muita gente, está aquecido e não é o momento de parar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quero registrar a presença do David Santos que foi

atropelado na Av. Paulista.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Coronel Telhada.

O SR. CORONEL TELHADA – Ouvi atentamente os argumentos das pessoas que se manifestaram concordo com o ponto de vista que realmente é de se levar em consideração, mas sou uma pessoa que trabalha com segurança nesta cidade tão insegura com São Paulo e vemos cada absurdo a cada dia e fica até difícil falar em segurança com os absurdos legais que têm acontecido no nosso país e na nossa cidade, mas pergunto, Sra. Evelin, a senhora falou que é contra, inclusive, à proposta do Vereador Adilson Amadeu, mas também falou do uso do capacete de equipamentos, também não ajuda. Então não entendo. Fico numa dúvida me perguntando se temos de liberar geral.

Primeira pergunta que faço, me causa estranheza, porque vejo que muitos ciclistas usam capacete, a senhora falou que não resolve. Até acho que não resolve porque a parte da cabeça que é atingida... Também não dá para fechar o capacete inteiro. É complicado realmente, é um assunto que tem de ser muito discutido.

Pergunto outra coisa aos senhores e senhoras. Tenho certeza que todos que vieram aqui hoje são pessoas bem intencionadas, que procuram fazer a coisa correta, brigam pelo seu meio de circulação, de deslocamento, como bem falou o Sr. William Cruz, parabéns, gostei das suas ponderações, mas pergunto: como vocês são todos bem intencionados, infelizmente, temos pessoas que não são assim e vemos uma série de absurdos no trânsito diariamente, às vezes, pessoas que andam juntas, inclusive, acabam se portando de maneira inconveniente. Como o Estado e o Município controlam isso, eu pergunto aos senhores, se não tivermos uma identificação?

Então são coisas que temos de pensar também, porque estamos vendo o lado das pessoas que fazem a coisa correta. Pelas pessoas corretas nem os carros precisariam de placa, porque entendemos que a pessoa faz a coisa, mas infelizmente muita gente não faz e esse é o problema. A preocupação não são as pessoas que fazem as coisas certas, mas as que não fazem.

Lanço mais uma questão que me preocupa o Sr. para pensarmos. Concorde com todos os argumentos, acho que foram muito bem colocados, mas causa essa preocupação também. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Vanir Fátima, ciclista há 30 anos.

A SRA. VANIR FÁTIMA – Perguntam se sou de organização. Eu não sou. De fato ando na cidade de São Paulo como transporte a bicicleta há 30 anos. Só respondendo ao Sr. Telhada, concordo que tem muitos ciclistas, mas devolvo uma pergunta ao senhor, quantos braços de motoristas de carro algum ciclista já arrancou? Quantas mortes algum ciclista já provocou por algum tipo de acidente? Qual o tipo de gravidade?

Então não é argumento. O senhor me desculpe, a contextualização está errada. Vim sem opinião formada, como ciclista que não usa capacete há 30 anos. Tenho prudência, o capacete, infelizmente, não é que pode tudo. E na verdade o ciclista quando pega a bicicleta ele vai com esse espírito mesmo, porque ele quer se livrar do trânsito, quer ajudar o trânsito a fluir, quer dar agilidade, coisa que nesta Cidade não temos há muito tempo.

Então particularmente gostaria que o movimento pudesse conversar um pouco melhor sobre isso, porque tenho argumentos a favor, mas esse seu argumento é um horror. Se for por ele sou contra.

Mas na verdade o que me incomodou, quero entender porque essa pressa em discutir essa questão. A gente tem um olho de peixe na estrada que é a morte para o ciclista, que já pedimos sinalização. Enfim, há uma série de questões com certa emergência que não se discutem. Quero entender porque a Câmara perde esse tempo para discutir emplacamento de bicicleta quando tem ciclista morrendo na rua por falta de sinalização. Se houver uma sinalização na Cidade é para alertar: cuidado ciclista, o pedestre tem prioridade. Não há uma sinalização na Cidade que o lugar de bicicleta é na via pública a qualquer hora.

A sinalização que tem na Cidade é a seguinte: domingo das 6 às 16. Quer dizer que segunda-feira eu não posso passar lá, se no Código Nacional de Trânsito está previsto. É meu direito com exceção à Marginal e 23 de Maio, não sei se os senhores têm conhecimento, a gente pode andar em qualquer lugar. E é possível andar até contramão. Acho que a Câmara Municipal deveria promover uma pedalada com todos os Vereadores, porque no mínimo, para falar alguma coisa tem de conhecer. É um desrespeito com a gente falar pode tudo.

O que não pode é a Cidade ficar parada do jeito que está.

Desculpe, penso que a pressa não tem sentido, quero discutir sinalização. Para mim é o que interessa porque corro risco. Meu filho de 25 anos quer adotar a bicicleta, eu falo que não. Não quero. Vou orientá-lo primeiro, tenho medo. Sou ciclista há 30 anos. Desculpe. Suspendam todo esse trabalho, vamos discutir sinalização já.

O SR. _____ - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Quero continuar com a lista dos inscritos;

Quero registrar que encerraram as inscrições. Vamos concluir os inscritos, depois abriremos para os Pares Vereadores. Temos de encerrar esta reunião por conta da sessão ordinária.

O próximo inscrito é o Sr. Carlos Crow, do *blog* Obrado Redundante.

O SR. CARLOS CROW - Boa tarde, nobres Vereadores. Eu gostaria de colocar aqui minhas posições como cidadão paulistano, também como jornalista, fotógrafo e cicloturista. Algumas coisas que não ficaram muito claras no projeto de lei apresentado pelo Adílson, coisas que vou protocolar posteriormente no setor viável, da Câmara, para que seja encaminhado aos senhores.

Mas farei uso da palavra com relação a algumas colocações que alguns já fizeram, outros estão por fazer, sobre a burocratização dos serviços públicos. Isso vai onerar os nossos agentes públicos, demandando mais tempo para que eles possam fazer o emplacamento das bicicletas.

Uma coisa que eu gostaria de colocar que o Vereador Adílson Amadeu é do Partido Trabalhista Brasileiro, um partido que luta pelo direito dos trabalhadores. Como historiador e professor, fico preocupado com isso, porque ao mesmo tempo em que ele defende os interesses de um partido que foi criado pelo Sr. Getúlio Vargas, vai contra os trabalhadores que usam a bicicleta, os de baixa renda que utilizam a bicicleta como meio de transporte, por conta dos R\$3,20 que eles consideram ser muito caro hoje em dia. (Palmas)

Há pessoas que não podem arcar com esse valor. A gente fica questionando esse ponto de vista que não foi colocado ainda.

O mercado de peças do setor de ciclismo no Brasil é o mais caro do mundo. Os impostos são caros, ou seja, 73% no setor de peças, onde 35% é a tributação em cima de uma bicicleta montada. Vão colocar mais tributos para um cidadão que comprar uma bicicleta? Vamos atingir a casa de 100% de tributos em cima de uma bicicleta que não deveria custar mais de 200 a 300 reais no nosso país.

Alguns países, conforme já foram citados, de primeiro mundo e até de terceiro mundo como a Zâmbia, por exemplo, onde uma bicicleta não custa nem 100 reais, fazendo a conversão.

E a substituição tributária? Isso tudo nos preocupa. Sobre os EPIs para a bicicleta não ficou claro na lei a utilização das sapatilhas, que não são calçados que terão atrito com o solo, as sapatilhas escorregam.

E os roubos? As seguradoras hoje pagam roubos de veículos que são emplacados. O emplacamento não vai inibir o roubo, o assaltante não está nem aí se a bicicleta está emplacada ou não, ele vai levar e ponto final.

Outra posição que me deixa preocupado é com a chegada da Copa do Mundo e das Olimpíadas, vamos ter diversos cicloturistas, do mundo inteiro, que vão percorrer Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Argentina, passar para os outros países do Mercosul e vão ter de emplacar a sua bicicleta para passar numa cidade como São Paulo. Isso não ficou claro no projeto de lei.

Enquanto esses questionamentos não forem respondidos e essa situação não for contornada, não vejo por que emplacar um veículo, um modal, que preza a sustentabilidade. Porque

estamos aumentando a pegada de carbono, colocando uma placa que, de fato, é feita de alumínio. Há que se pensar na sustentabilidade também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Próximo orador Sr. Laerte Brasil Santos de Oliveira, da Confederação Nacional do Ciclista.

O SR. LAERTE BRASIL SANTOS DE OLIVEIRA – Sou o Laerte Brasil Santos de Oliveira, da Confederação Nacional dos Ciclistas Corredores, Velocistas em Vias Públicas do Brasil, que já decola para quase 65 mil filiados no País e cinco Federações Regionais. Vou só falar um pouquinho do meu currículo. Pratiquei triatlo, pedalava quase 60km por dia, nadava cerca de 15, fui maratonista e corria cerca de 40km por dia. Morei seis anos em Lisboa, onde fiz escola de circo e sai diplomado no globo da morte, ciclismo e motociclismo.

Em todas as audiências públicas, temos defendido o uso da bicicleta como transporte de massas na cidade de São Paulo e em todo o País. Tanto que para esta Cidade, para 2021, estamos defendendo mil quilômetros de ciclovias. Defendemos o uso da bicicleta como transporte, lazer e esporte, assim como direito de ir e vir do trabalhador e o transporte de carga.

Mas, para implantarmos a bicicleta como uso de massas na cidade de São Paulo e no País, temos de regulamentá-la. Somos favoráveis ao emplacamento, a toda regulamentação do ciclista e sua segurança. Somos contra o uso da bicicleta nos passeios e calçadas públicas – fato que observamos muito -, pois tem causado muitos acidentes. Defendendo o uso da bicicleta de massas, temos de defender também a sua regulamentação para dar segurança ao ciclista, esteja ele utilizando-a profissionalmente ou a lazer.

Era o que tinha a dizer. Obrigado pela permissão pelo uso da palavra.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Laércio. Com a palavra o Sr. Ricardo Steve, comerciante da *bike*.

O SR. RICARDO STEVE – Boa tarde a todos. Escutei atentamente todos os comentários e quero passar outra situação.

O ciclista só será respeitado mesmo quando respeitar. Isso seria uma forma de começarmos a nos posicionar dentro do trânsito. Não estamos aqui para discutir, mas tentando entrar numa forma de nos posicionar.

Sofri uma cirurgia na coluna há três anos e o único esporte permitido pelo meu médico era andar de bicicleta. Por isso, passei a andar de bicicleta. Ouvi alguns posicionamentos sobre capacete. A primeira vez em que sai para andar de bicicleta estava sem capacete, assim como na segunda e na terceira, eu mesmo senti a necessidade de usá-lo. Ao sair à noite, depois de uma ou duas vezes, senti necessidade de colocar uma luz atrás e outra na frente para me mostrar.

Por isso, primeiro, temos de legalizar o uso da bicicleta. Há alguns anos atrás, não era obrigatório o uso de capacete para andar de moto. Teve que existir uma lei para que seu uso fosse implantado. Nesse meio tempo, os motoqueiros não queriam usá-lo. Depois, há pouco tempo, houve a obrigatoriedade do colete para os *motoboys*. Hoje, estão usando.

A grande maioria dos ciclistas presentes está lutando pelo Movimento, mas teria de parar para pensar numa forma de legalizar e de mostrar que a bicicleta também é um meio de transporte.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. RICARDO STEVE – É o que estou falando. Trabalho com bicicleta e 90% das pessoas que compram uma bicicleta, sentem-se inibidos de andar de bicicleta. Essa é a realidade. A senhora falou que a ciclo faixa está saturada aos domingos. Realmente está. Então, vamos lutar por uma ciclo faixa durante a semana, vamos começar a ensinar a lei. Estamos tendo a oportunidade de falar com as pessoas.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Quero garantir a fala. O Sr. Ricardo está falando.

O SR. RICARDO – Não estou indo contra o que todos falaram, mas acho que temos a

oportunidade de fazer com que a bicicleta seja mais um meio de transporte não só para os ciclos-ativistas, mas para todos. Que haja condição para todas as pessoas andarem de bicicleta. Se você perguntar, 90% das pessoas dirão que não sairão de bicicleta no dia a dia porque se sentem prejudicadas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Raquel.

A SRA. RAQUEL – Só queria dar um depoimento pessoal. Levo meu filho de bicicleta para a escola duas vezes na semana e uso a calçada. É uma ciclo calçada que tem na Pedroso, ela não está sinalizada e toda a travessia é um problema. Depois atravesso a ponte sem ter por onde atravessar porque por ali não há travessia de pedestre e depois eu sigo pela calçada. Eu estaria fora da lei indo pela calçada, só que não me sinto segura na Avenida Pedroso de Moraes, a 60 Km/h.

Quero saber qual seria a minha opção. Não seria melhor invertermos a lei? Quer dizer, usar a lei a favor do ciclista e não fiscalizar. Há problemas na lei. Eu não tenho um caminho seguro para seguir.

Em Paris, por lei, os ciclistas podem atravessar o semáforo vermelho para garantir a própria segurança deles. Rever essas leis seria mais interessante do que fiscalizar. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Robson Miguel.

O SR. ROBSON MIGUEL – Eu vim de capacete para tentar me proteger de tudo o que está sendo dito a respeito do capacete. (Palmas). Apesar de ele ser de isopor, qualquer queda que eu tenha, ele vai me proteger, mas de um carro acima de 40 km/h, em qualquer via, ele não vai me proteger de nada. Isso não serve para nada, é pior do que casca de ovo. (Palmas)

Quem mora na periferia e atravessa as pontes sabe que a CET só fiscaliza da ponte para cá. Qualquer coisa fora daqui não terá fiscalização nenhuma, as bicicletas continuarão a ser roubadas, as peças serão desmontadas e as placas não servirão de nada em relação à fiscalização.

A questão das peças roubadas fará diminuir, sim, a quantidade de bicicletarias que existem em São Paulo, pois quase todas são montadas de forma artesanal.

Tudo isso precisa de uma discussão para se legitimar a bicicleta em São Paulo, mas deveria passar para a frente parlamentar de mobilidade humana para uma discussão maior com a sociedade.

A bicicleta como um veículo. Está bem. Mas, quando começamos a utilizá-la, percebemos que é uma questão de integração do ser humano com a bicicleta. Então, é preciso educar esse ser humano para conduzir melhor essa questão.

Poderíamos discutir outras coisas melhores, como a proteção de rodas de caminhão e ônibus, que entram no espaço urbano, se queremos pensar em segurança para o ciclista na cidade de São Paulo.

Ontem, numa palestra na Feicomércio, falou-se que mais de 50% dos acidentes com ciclistas acontece na faixa de 10-19 anos ou de 50-59 anos. Então, é necessária uma mudança de cultura, antes de falarmos sobre o emplacamento e o controle de bicicletas. É preciso mudar o ser humano que está por trás de tudo isso.

Por último, faço uma analogia: se o amarelo piscante, aprovado por esta Casa há pouco tempo, é uma questão de segurança para o motorista; quando o ciclista se utiliza do contra fluxo ou é para diminuir uma distância muito ruim ou longa, vai com certa atenção por esse caminho.

O controle deve ser feito de maneira diferente.

É só isso. (Palmas)

- Suspensos os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (SENIVAL MOURA) – Boa tarde. Na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Lazer e Gastronomia, declaro abertos os trabalhos da 13ª reunião ordinária do ano de 2013, com a presença dos Vereadores Aurélio Miguel, do PR; Claudinho de Souza, do PSDB; Coronel Telhada, do PSDB; Ricardo Young, do PPS; Senival Moura, do PT; Souza Santos, do PSD e Vavá dos Transportes, do PT.

do Processo nº 01 – 224/2012
Inamar Alves de Sousa Jr.
RF: 101.204

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br e no link auditório online.

Passemos aos itens da pauta.

PL 44/2013, de autoria do Vereador Goulart, do PSD.

Solicito à Assessoria que proceda à leitura do PL 44/2013.

- É lido o seguinte: (PL 44/2013)

O Relator Vereador Vavá é favorável. Esse projeto ficou pendente de votação durante a última reunião do dia 05/06. Os Srs. Vereadores Aurélio Miguel se absteve; Claudinho de Souza se absteve; Coronel Telhada votou favorável; Ricardo Young votou contra; Senival Moura votou a favor, Vereador Souza Santos, contra e Vereador Vavá, a favor.

Em discussão.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sei que durante toda a semana houve uma conversa com diversos Vereadores para que esse projeto fosse aprovado hoje. Quero ainda insistir no fato de que deveríamos levar um pouco mais tempo para aprovarmos esse projeto, por duas razões bastante objetivas – que já aleguei.

A primeira é que estamos em plena crise dos transportes. Estamos vendo as manifestações nas ruas. A Prefeitura alega que não existem recursos para subsidiar ainda mais o transporte e estamos estendendo a isenção para uma população que é economicamente ativa, está ativa na sociedade, está contribuindo, está produzindo e assim por diante. Quer dizer, me parece que há um quê de demagogia nesse projeto, com todo respeito ao nobre Vereador Goulart. Creio que esse projeto interessa até a uma minoria daqueles que têm 60 anos. Cada vez mais, temos uma população longeva, ativa na sociedade e há uma crise nos transportes.

Por isso, ao aprovarmos esse projeto, estaríamos contradizendo esses dois fatos bastante claros na cidade de São Paulo. Não existem mais recursos para subsídio do transporte. Essa população, de fato, e no limite, não necessita dessa isenção.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. A votos. Como votam os Srs. Vereadores?

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Favorável.

O SR. VAVÁ – Favorável, Presidente.

O SR. RICARDO YOUNG – Voto contra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Como vota o nobre Vereador Aurélio Miguel? S.Exa. se abstém. Como votam os Sr. Vereadores?

O SR. CORONEL TELHADA – Voto favorável.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, havia votado contra na reunião passada, mas, após conversas, mudo meu voto. Sou favorável. Voto com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mantenho minha decisão inicial. Está aprovado. Há algum Sr. Vereador que queira fazer uso da palavra?

Está Presidência suspenderá a sessão por um minuto.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Há um requerimento do nobre Vereador Ricardo Young, em pé de pauta. Esse requerimento será feito verbalmente.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente e demais colegas da Comissão de Transportes, estamos vendo um problema gravíssimo em São Paulo, a respeito das manifestações do Movimento Passe Livre, contra o aumento concedido.

A Prefeitura se coloca como uma vítima no processo porque aumentou a tarifa de ônibus abaixo da inflação acumulada, e o Passe Livre argumenta que esse aumento, por si só, já é muito alto porque coloca São Paulo como uma das cidades em que o transporte público é mais caro do Brasil como um todo.

O Movimento está fora de controle.

Infelizmente, ele tem sido tomado por lideranças, que não necessariamente identificadas com o movimento, vêm fazendo atos de vandalismo, e o fato é que uma grande discussão precisa ser feita para sabermos se esse aumento é abusivo ou não e para aonde vai esse recurso.

Há uma dotação orçamentária de 650 milhões neste ano para subsídio de transporte público. Já analisamos nesta Comissão, Sr. Presidente, que esse dinheiro será insuficiente. A nova previsão de subsídio é de 1,2 bilhão de reais para o sistema de transporte público: concessionárias e permissionárias. O que, realmente, coloca a situação das finanças públicas

num risco razoável.

Portanto, a principal pergunta que temos que fazer é: para aonde vai o dinheiro do subsídio? Nesse sentido, Sr. Presidente, quero fazer requerimento formal junto ao senhor e aos demais Vereadores da Comissão, a fim de que façamos uma solicitação formal à SPTrans, para que ceda a esta Comissão as planilhas de custo das concessionárias e permissionárias de transporte público em São Paulo, para que possamos analisá-las e ter maior clareza sobre a natureza desse aumento: se é ou não abusivo; se as concessionárias e permissionárias estão fazendo bom uso do recurso público para que esta Comissão de Transportes possa se posicionar.

Só quero lembrá-los de que dentre as prerrogativas do exercício da Vereança está a de fiscalização dos contratos e fiscalização do Poder Público.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em discussão. (Pausa) A votos o requerimento. Como votam os Srs. Vereadores:

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Favorável.

O SR. VAVÁ – Favorável ao requerimento.

O SR. RICARDO YOUNG – Favorável.

O SR. CORONEL TELHADA – Favorável.

O SR. SOUZA SANTOS – Favorável.

O SR. AURÉLIO MIGUEL - Aliás, precisam abrir as contas mesmo, a caixa-preta dos transportes. Há oito anos tentamos ter acesso a essas contas. O Vereador Adilson Amadeu era dos Transportes também, e nós não conseguimos. Então, precisa, realmente, abrir as contas, o que tem naquela caixa-preta, porque é uma vergonha.

Sou favorável.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu também voto favorável.

Está aprovado o requerimento de autoria do Vereador Ricardo Young.

O SR. CLAUDINHO DE SOUZA – Eu faria uma observação por conta da fala do Vereador Ricardo Young com relação ao PL do Vereador Goulart.

Acho que a proposta do Vereador passou pela Comissão de Justiça; à Comissão de Transportes não cabe discutir o mérito. Acho que se tem alguma agressão ou se não foi feita uma avaliação do impacto financeiro, quanto a se estender o benefício para as pessoas com mais 60 anos, o Executivo fará isso e tomará a decisão de sancionar ou não a lei, em função desse impacto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Votamos e aprovamos o requerimento.

Agora vamos encerrar a sessão.

Pergunto aos nobres Pares se desejam fazer uso da palavra ou se manifestarem sobre o requerimento ou sobre o projeto. (Pausa)

Nada mais havendo a ser tratado, declaro encerrada esta reunião, antes convocando todos para a próxima reunião ordinária, a ser realizada no dia 19 de junho, às 12 horas, no Plenário 1º de Maio, primeiro andar.

Em alguns minutos retomaremos a audiência pública.

- Pausa.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Retomemos os trabalhos de nossa audiência pública.

Há cinco pessoas inscritas para falar, que farão, cada uma, uso da palavra por três minutos.

Temos que encerrar a audiência impreterivelmente às 13h30. Restam, portanto, 20 minutos.

Tem a palavra a próxima inscrita, Sra. Sílvia Ballan, da Renata Falzoni Produções.

A SRA. SÍLVIA BALLAN – Boa tarde a todos. Pedalo desde os 14 anos na cidade de São Paulo e nunca usei capacete, mas isso não quer dizer nada sobre se o capacete é ou não seguro. Para pedalar na rua – é minha opinião, não sei se vocês vão concordar -, não interessa ter capacete ou não; interessa ter educação. Dou um exemplo bem claro, para uma criança entender. Meu pai me ensinou que tenho que respeitar a fila da padaria, não posso furar a fila; ele me ensinou a esperar as pessoas saírem do elevador para eu entrar. Isso se chama educação, civilidade. É por isso que estou aqui. Desde os 14 anos, pedalo em São Paulo sem

capacete, porque levei para a rua o que meu pai me ensinou.

Todos os dias, levo minha filha para a escola pela calçada. Uso uma cadeirinha superadequada, importada, que é muito cara. Pergunto: quantas mães em São Paulo usam uma cadeirinha como essa para levar seus filhos de bike para a escola? Elas costumam colocar as crianças na garupa, dão um jeito, colocam-nas no quadro. É caro equipar uma bicicleta. Se a pessoa não consegue nem ter segurança para levar o filho à escola, como fica então a placa? A cadeirinha nacional - que, aliás, é aprovada pelo Inmetro - vem até aqui (oradora indica gestualmente); já a importada, até aqui. Creio que vocês sequer imaginavam, mas a criança fica solta. Então, precisamos primeiro pensar nos equipamentos de segurança *etc.* para, aí sim, pensar em outros detalhes.

Em relação às ruas, minha pergunta é a seguinte: por que o trânsito dos carros emplacados não é civilizado para que eu pedale pelas ruas com minha filha? O trânsito não é civilizado. Então, como posso pensar em emplacar minha bicicleta se não posso ir para a rua? Minha filha correria risco de morte. Quero saber por que o trânsito não é civilizado. Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Sílvia. Tem a palavra o próximo inscrito, Sr. Sérgio dos Reis, cicloativista.

O SR. SÉRGIO DOS REIS – Bom dia. Quero observar que nosso país, em geral, é longo em leis e curto no cumprimento da lei. Há algum tempo, o Sem Parar associou-se à Polícia Militar e fez um teste na zona Leste. Resolveram, durante seis horas, parar todos os veículos para verificar o licenciamento. Tiveram que parar o teste em menos de meia hora porque descobriram que na zona Leste 60% dos veículos estão com o licenciamento desatualizado. Nas *blitze* da polícia, os condutores já sabem: se vêm um carro do ano 2000 ou mais novo, bonitinho, os policiais param e verificam se o licenciamento está em dia; se não, o carro é apreendido. Se passa uma Brasília 78, a polícia nem para, porque sabe que a apreensão é certa e que dará trabalho, porque a dívida do carro é maior do que o valor dele.

Então, temos uma sociedade de dois níveis: os que cumprem – e que são realmente oprimidos pelo Estado, que têm que estar com tudo em ordem, sem faltar nada – e os que não precisam, porque são “coitados” ou sei lá por quê. Esses últimos talvez sejam 60% ou mais da população.

Abandonei meu carro. Minha licença venceu e tentei renovar sem despachante, mas o sistema é feito para que haja despachantes. Não consegui renovar a licença sem despachante e acabei abandonando o carro. Hoje faço tudo a pé, de bicicleta, de metrô.

São Paulo tem ordenamentos para ter calçadas boas desde o tempo da Colônia, nos idos de 1600. Se os senhores não tivessem carro com motorista e tivessem que andar pelas calçadas, ficariam envergonhados do seu estado de conservação. (Palmas) Não para andar!

Minha sugestão é que, em vez de se criar novos encargos, que se cumpram as atuais regras: que carros que tenham que ter licenciamento, o tenham; que as calçadas sejam boas; que as novas avenidas tenham ciclovias. Feito isso, aí sim não será o “liberou geral” que o Coronel falou, mas teremos uma cidade decente. As leis que já existem estão ótimas. Não precisamos de novas leis; precisamos do respeito a essas leis, que já existem e são amplas e suficientes. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Sr. Sérgio. Tem a palavra o próxima inscrita, Sra. Catarina Araújo Nóbrega, bike courier.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Bom dia a todos. Quem me conhece, sabe do meu trabalho. Estou mostrando minhas mãos a vocês. Trabalho na rua com minha bicicleta, me sustento com ela. Aos domingos, sou monitora na ciclofaixa.

Pergunto ao Vereador: o senhor faz uso da bicicleta? O senhor usa a ciclofaixa? Nunca vi o senhor andando pela Paulista.

O SR. ADILSON AMADEU – Com 1,2 milhão de bicicletas, a partir de agora você pode até me reconhecer: ando no Parque Villa Lobos.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Meu trecho é na Paulista.

O SR. ADILSON AMADEU – Então, estamos um pouco distantes.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Tudo bem, tudo bem. O senhor já conhece a

minha profissão: bike courier, ou bike messenger?

O SR. ADILSON AMADEU – Fico feliz em saber que existe essa profissão. Parabéns.

A SRA. CATARINA ARAÚJO NÓBREGA – Obrigada. Eu gostaria de fazer uma pergunta ao senhor. Acho que o senhor não tem como me dar essa explicação. Mas, tendo em vista seu projeto de emplacar bicicletas, eu, como bike messenger, teria que fazer uso de vias públicas como, por exemplo, a Avenida Paulista. A ciclovia não é liberada para eu usar para realizar o meu serviço, porque tenho que entrar em vários tipos de estabelecimentos, retirando documentos. Não tenho, por exemplo, onde circular com minha bicicleta e não tenho como estacioná-la, porque, conforme saiu no jornal, estão reclamando das bicicletas amarradas em qualquer lugar. Estão reclamando; mas onde está a solução do problema dos lugares para estacionar as bicicletas?

A CET está presente para fiscalizar os carros. Um motorista cujo carro tem insulfilme nos vidros e que dirige com uma mão no celular e outra no volante, simplesmente joga o carro em cima da bicicleta. Isso é certo?

Tenho minha profissão. Minha profissão, o senhor não conhece, mas muitos devem conhecer. Muitos motoristas estão deixando de usar suas motos justamente por causa da sustentabilidade, trocando-as por bicicletas para contribuir com um mundo melhor. Mas o que acontece? Desculpem a palavra, mas já levei o nome de vagabunda. Várias vezes de manhã, estando de uniforme, ouvi coisas do tipo: “Sua vagabunda, isso aqui não é brinquedo, não é parquinho, vá para o Ibirapuera pedalar”. Não estou brincando, estou trabalhando. E as leis sobre os EPIs – equipamentos de proteção individuais? Cadê o EPI do ciclista? O capacete, essa bermuda – que custa caríssimo? Custa caro por o ciclista para pedalar. Os ciclistas pedalam carregando aquelas caixas de cerveja, sem um equipamento para proteção.

O senhor acha que hoje emplacar a bicicleta seria justo tendo em vista que os eventos internacionais? E o pessoal que vem de fora? Onde eles vão andar com uma bicicleta emplacada, se não há lugar nem para o carro? Que haja mais leis, não para emplacar, mas sim para proteger o ciclista. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a próxima inscrita, Christianne Fritzsons, ciclista.

A SRA. CHRISTIANNE FRITZSONS – Boa tarde. Não sou cicloativista, somente pedalo. Tudo o que foi dito foram questões que, de minha parte, eu nem havia pensado. Sobre o que foi falado, pensei em algumas coisas.

Acho que falta infraestrutura. Para falarmos de segurança, precisamos antes de infraestrutura, de ciclofaixas. A questão que a oradora anterior abordou, dos entregadores, vejo acontecer nos bairros. São meninos no primeiro emprego. São menores de idade. Eles entregam pão, leite, água. É gente que vai para o trabalho de bicicleta, que está buscando um meio alternativo de transporte. Não dirijo automóvel e já desmaiei por duas vezes no metrô. Hoje procuro horários alternativos para trabalhar. Quando posso fazer uso da bicicleta, faço, mas com medo. Tenho medo e acho que todos esses cicloativistas são como heróis sem capa, porque para pedalar é preciso coragem. Até como pedestres corremos risco ao nos expormos no trânsito. Não acho que o emplacamento resolverá questão alguma.

Com relação a estacionamento no *shopping*, pode ser utilizado o sistema de guarda-volumes. Fui recentemente para Buenos Aires; lá se atravessa a cidade por bicicleta. Quem mora na cidade pode retirar a bicicleta de graça, e lá não há ciclofaixa, mas ciclovia, que percorre a cidade inteira. Não é feita distinção da ciclofaixa por cones, como aqui; na ciclofaixa, carro não entra.

Outra coisa. Há pessoas que fazem uso do skate. Qual é o próximo passo? Emplacar o skate? Emplacar o patins? Emplacar o par de tênis? (Palmas) Vou para o trabalho porque já desmaiei no metrô, fiquei completamente desorientada, fui posta para fora da estação Sé. Vieram os funcionários do metrô, me puseram num táxi. Tudo isso porque minha pressão baixou por causa da lotação do metrô. (Comoção da oradora) Essa é a situação em que a gente vive! É uma bosta! Mas quem pedala está buscando uma alternativa de trabalho, de vida melhor, até para a Cidade em consequência disso. Acho que as pessoas estão buscando para si, e isso

acaba revertendo para a Cidade.

Desculpem a emoção. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, Christiane. Tem a palavra o próximo inscrito, Gabriel Di Pierro Siqueira, diretor da Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo – Ciclocidade. Informo que as inscrições estão encerradas por causa do tempo que nos resta.

O SR. GABRIEL DI PIERRO SIQUEIRA – Boa tarde, Srs. Vereadores. Nós da Ciclocidade temos estado muito felizes com o atual momento vivido pela Câmara Municipal, com a contribuição de vários Vereadores para discutir o tema da mobilidade e da bicicleta. Temos nesta Casa uma Subcomissão de mobilidade urbana e uma Frente Parlamentar de Mobilidade Humana, inclusive com a contribuição do próprio Vereador Adilson Amadeu, importante na discussão sobre a Avenida Eliseu de Almeida, como ele mesmo disse.

No entanto, não podemos ter retrocesso, não podemos andar para trás. O texto e a apresentação do Vereador justificam o projeto a partir das matérias de jornal e de tevê. Nós, ciclistas, estamos cansados...

Nós, ciclistas, estamos cansados de mandar *e-mails*, comunicados e uma série de documentos tentando explicar aos jornalistas a série de erros que eles cometem em suas matérias. E quando acertam, não percebemos.

Por exemplo, na matéria da Rede Globo mostrada pelo Vereador, um rapaz fala que vai para a calçada para preservar sua vida, porque ele tem medo. É isso que faz o William, o Thiago, o Pedro, o Roberson, a Silvia Balan, com sua filha pequena, e todos nós. Ninguém vai me falar que não vou poder entrar na calçada quando me sentir ameaçado, porque quero olhar para a minha filha de seis meses quando voltar para casa.

Quero entender dos membros desta Comissão como vamos emplacar bicicletas sem garantir a segurança. Obrigar o ciclista a andar na via é obrigá-lo a correr o risco que hoje corremos. Acho que a lógica e o raciocínio estão bastante invertidos, porque precisamos primeiramente implementar as políticas já previstas em lei, como os colegas já falaram, e as estruturas cicloviárias que vão tornar seguras as campanhas educativas, para depois obrigar. Caso contrário, vou ter que andar na via ou vou ter que ficar em casa.

As pessoas nos chamam de cicloativistas, mas me considero apenas um ciclista. Sou um ciclista que, por convicção política, me situo na via, procurando não andar na calçada. Mas, se sou ameaçado, ando, sim, na calçada, passo no sinal vermelho e ando na contramão, ações que são permitidas em algumas cidades.

As duas meninas mortas na Avenida Paulista por motoristas de ônibus estavam de capacete, apesar de ser permitido andar sem capacete em quase todos os lugares. O Bertolucci estava de capacete. Que isso fique claro, porque fazemos uma discussão com um nível muito baixo de informação.

Segundo pesquisa do Metrô, aumentou nos últimos anos o número de bicicletas na via e, segundo os relatórios fatais da CET, diminuiu o número de acidentes no mesmo período. Logo, quanto mais bicicletas, menos acidentes; quanto mais visibilidade da bicicleta, menos acidentes. (Palmas)

Se a conduta ruim dos ciclistas ampliasse o número de acidentes, haveria um número maior de acidentes pelo número maior de ciclistas. Mas isso não está mostrado. Estamos, então, fazendo uma lei que não está baseada nos diagnósticos.

Segundo relatório da Secretaria de Estado da Saúde de 2012, os principais fatores de risco de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas são a embriaguez e a desatenção por parte de motoristas de veículos motorizados. De acordo com matéria da Rede Globo, foram mortos 52 ciclistas em 2012, mas nenhum ciclista matou ninguém.

Então, se vamos fazer uma lei, que a façamos baseada em diagnósticos, em estudos e pesquisas. Infelizmente são poucos os disponíveis, mas podemos criar alguns para depois pensarmos, com base em diagnósticos, no que podemos fazer de melhor.

Vamos, Srs. Vereadores, fazer a lição de casa, que é a implementação da estrutura cicloviária e a lei que está vigente nesta cidade.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Em que pese ter sido publicado que esta audiência duraria 45 minutos, ela já dura 1h15 e 15 pessoas já fizeram uso da palavra.

Tem a palavra o autor do projeto, Sr. Adilson Amadeu.

O SR. ADILSON AMADEU – Sr. Presidente, demais Srs. Vereadores, a contribuição de V.Exas. é muito importante. Tenho recebido inúmeras sugestões no Facebook e queremos fazer o melhor para a Cidade. Para tanto, tenho acompanhado a associação dos senhores. Para poder andar de bicicleta em Londres é preciso fazer curso e teste de qualificação de ciclista. Na Alemanha, o ciclista que comete infração de trânsito recebe multa. Em algumas cidades dos Estados Unidos, é obrigado a ter documentos comprobatórios.

Precisamos pensar não só no nosso país, mas na nossa cidade. Quero receber, sim, sugestões e quero fazer o melhor para que os senhores não me cobrem amanhã, porque a regulamentação só vai acontecer a partir do que disserem os senhores.

Agradeço ao querido Sr. Vereador Ricardo Young, que me deu a ideia de promover esta audiência. Que possamos ter mais tempo para falar a respeito da nossa cidade, porque queremos o melhor para os senhores e para esta cidade.

Tenho cinco filhos e, daqui a pouco, netos, e quero o melhor para eles. Também tenho medo de andar de bicicleta na Cidade. Fui assaltado na Rua Professor Artur Ramos, onde levaram minha bicicleta. Por isso hoje alugo bicicleta no Parque Villa-Lobos e ando por lá.

Como fiscalizador do Município, quero o melhor para ele. Acreditem, quero o melhor. Se for provado que não precisará ter identificação, retirarei o projeto, mas quero que as Comissões analisem o projeto, pois o veredito final será de todos nós.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado, nobre Vereador Adilson Amadeu, autor do projeto, pela contribuição.

Tem a palavra o nobre Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, endereço esta minha fala à Sra. Vânia Raquel, que perguntou por que existe pressa nesta Casa para essa lei específica. Na verdade, não existe pressa, o que existe é uma disposição de aprofundar a discussão sobre a cicloatividade na Cidade e resolver os problemas abordados.

Há nesta Casa a Frente de Mobilidade Humana e a Comissão de Mobilidade Urbana, nas quais estamos trabalhando a questão da bicicleta em várias frentes, com várias lideranças. Os senhores podem ter certeza de que o número de Srs. Vereadores presentes nesta audiência pública mostra o quanto a Casa está sensível à questão.

Quero também agradecer aos senhores a presença, já que esta é a Casa das discussões democráticas. Se não tivermos a participação e a organização dos senhores nem seus argumentos, obviamente, não conseguiremos fazer a legislação adequada ao setor como um todo.

Essa questão é prioridade desta Casa, desta Comissão, da Subcomissão e da Frente de Mobilidade Humana.

Agradeço aos senhores e tenham certeza de que encaminharemos seus argumentos a todos esses canais.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, nobre Vereador Ricardo Young, pela contribuição.

Tem a palavra o nobre Vereador Souza Santos.

O SR. SOUZA SANTOS – Sr. Presidente, é realmente comovente as questões abordadas por todos que fizeram uso da palavra. Parabéns a todos pelas manifestações.

Não existe sociedade democrática que não tenha diálogo. Por isso é muito importante que os senhores tenham comparecido a esta audiência hoje.

Na verdade, precisamos de educação no trânsito, como bem falou a Silvia. Educar o ser humano é muito difícil, mas precisamos disso hoje. Além disso, é necessário respeito. Quando os ciclistas são atropelados nas ruas, é porque falta educação no trânsito. Os carros acham que a rua pertence a eles e buzina para os ciclistas saírem da frente. Mas isso é errado.

Quero dizer que estamos juntos nisso. Vamos conversar com o Vereador Adilson Amadeu, a Comissão vai se debruçar sobre esse assunto, e vamos tirar bons resultados desta Comissão. Parabéns a todos. Obrigado aos senhores pela presença. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Agradeço a cada um dos senhores a presença. A Câmara Municipal de São Paulo está sempre à disposição para debater qualquer matéria. Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrados os nossos trabalhos.

Segue 1 juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 76 A Em 13 10 8 12013
Inamar Alves de Sousa Jr. 
RF. 101.204 - SGP-12

TID 10805145

São Paulo, 12 de junho de 2013
Folha nº 76 do

OFÍCIO 001/2013

À Câmara Municipal de São Paulo

Palácio Anchieta

Viaduto Jacaré, 100 - Bela Vista - São Paulo - SP - CEP 01319-900 Telefone: 3396-4000

Comissão de Trânsito e Transportes

Comissão de Constituição e Justiça

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Comissão de Administração Pública

Vereador Adilson Amadeu

Processo nº 01-224/2012

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 SGP-12

Junta de
autores
13/06/2013

Senhores, eu, Carlos Alberto Ferreira Francisco, cidadão brasileiro, professor, historiador, portador do RG28375170-8ssp/SP, domiciliado a Rua Desembargador do Vale, 64 apartamento 101, Bairro de Perdizes, venho por meio deste colocar meu repúdio e solicitar maiores esclarecimentos com relação ao PL 01-00224/2012 proposto pelo Sr Vereador Adilson Amadeu.

Repudio o ato de criar um PL sem ao menos realizar um estudo urbano que ateste a segurança de nossas vias públicas para o tráfego seguro de ciclistas. É sabido de todos desta casa que vias como a Av Paulista, Av Brasil, Av 23 de Maio, Av Teotônio Vilella entre outras não oferecem a segurança mínima para o tráfego de ciclistas e seu meio de transporte a Bicicleta. Por muito tempo a cidade de São Paulo legislou e governou a favor dos veículos automotores em detrimento de outras minorias como o ciclista, skatistas, etc. São Paulo tem hoje menos de 200km de ciclovias. O portal mobilize de responsabilidade da ONG Mobilize realizou estudos acerca das estruturas cicloviárias de diversas cidades brasileiras e os dados analisados pela mesma em extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação ao sistema viário dão uma nota 0,0 à estrutura da cidade de São Paulo conforme gráficos anexos a este ofício.

Uma cidade como São Paulo antes de possuir leis e onerar o cidadão como o PL 01-00224/2012 o faz no seus artigos 4, 8, 10, tem a extrema necessidade de possuir ciclovias que permitam aos ciclistas trafegarem com segurança nos principais corredores de nossa cidade. Os eixos Norte-Sul e Leste-Oeste hoje sequer possuem ciclovias. A Zona Leste hoje tem uma ciclovia com poucos KM que hoje é utilizada por trabalhadores e por crianças diariamente. A cidade de São Paulo antes de possuir uma Lei como esta deve portanto prover condições seguras de tráfego com verdadeira inclusão ao viário e real aceitação de sua presença fora dos passeios públicos (calçadas).

Como cicloturista defendo os direitos de inúmeros cicloturistas. A Copa do Mundo e as Olimpíadas estão chegando e muitos cicloturistas devem passar por nossas ruas e avenidas seguindo rumo a seus destinos finais. Alguns devem vir do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e podem passar por São Paulo seguindo em direção a Curitiba e outras capitais. Com a aprovação de tal projeto de lei a circulação destes assim como o seu direito de ir e vir garantidos pela Constituição Federal estão sendo negados.

Solicito esclarecimentos com relação a:

1. Ciclistas idosos, pessoas com pouca experiência e crianças também serão obrigados a andar nas ruas e avenidas, pois se continuarem trafegando nas calçadas terão suas bicicletas apreendidas?
2. Bicicletas infantis devem ser emplacadas?
3. A fiscalização vai testar se o calçado é antiderrapante? Qual o critério? Sapatilhas com solado que escorrega, mas que são presas pelo "clipe" do pedal, serão proibidas?
4. Bicicletas esportivas (downhill/freeride, triathlon, velocidade, estradeiras, etc.) também deverão ser emplacadas?
5. Onde será presa a placa? No para-choque? Nem todas terão local onde a placa possa ser presa. Como prender a placa numa bicicleta fixa? E numa mountain-bike sem bagageiro?
6. Haverá lacre? Como será associada a placa ao veículo? Pelo "chassi"? Haverá documento da mesma?
7. Bicicletas de turistas (cicloturistas) e pessoas que visitam a cidade serão apreendidas se não estiverem emplacadas? Quem fará a apreensão, Governo do Estado (PM) ou Município (agentes de trânsito)?
8. O PL vai sobrepor o Código Nacional de Trânsito, que é uma Lei Federal, determinando quais equipamentos obrigatórios para a condução do veículo? Pode isso?
9. Os direitos de ir e vir assim como a livre circulação serão mantidos para pessoas não domiciliadas na cidade de São Paulo? De que forma isso será feito pois se entrar em São Paulo com uma bicicleta sem placa a mesma deve ser apreendida conforme regra o artigo 7 do PL 01-00224/2012?

Aguardo respostas aos questionamentos acima expostos:

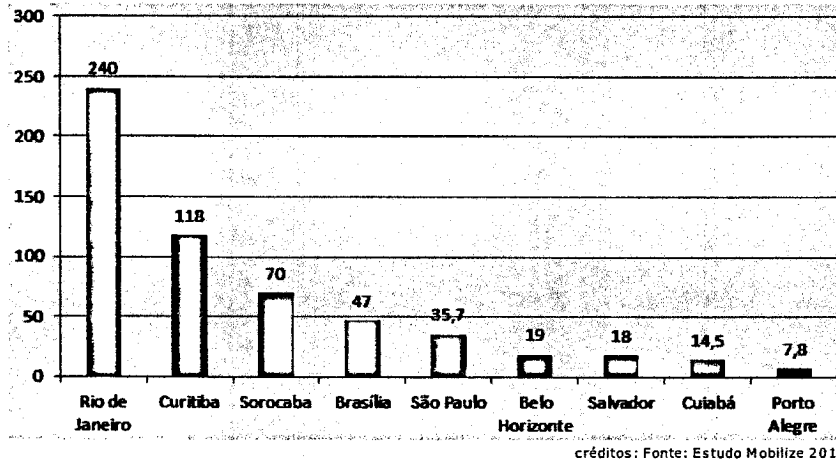
[Assinatura]
Carlos Alberto Ferreira Francisco

Rua Desembargador do Vale 64 ap. 101 - CEP:05010-040 / PERDIZES - SP

Matéria PL 224/2012. LILIAN BUENOS ALBARRACIN

Estrutura ciclovária em cidades do Brasil (km)

Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário em cidades do Brasil

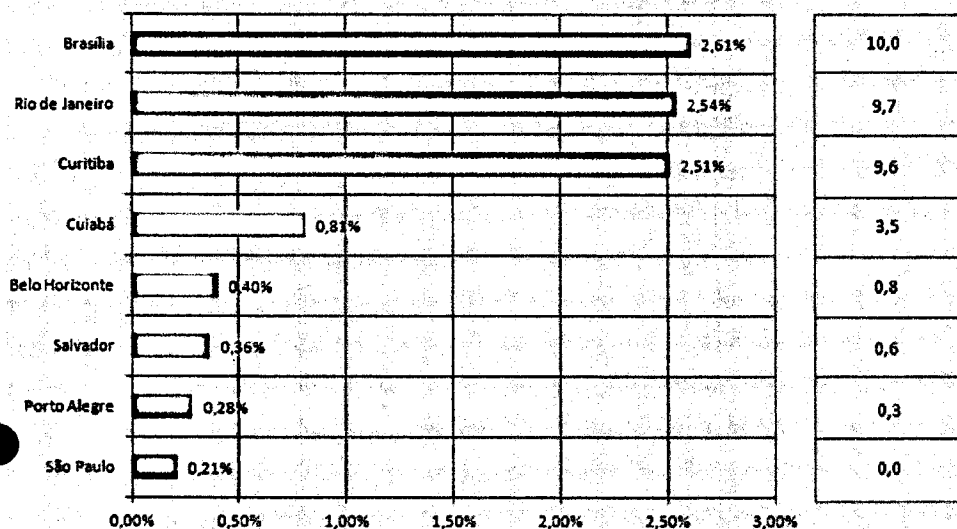


Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário em cidades do Brasil

Estrutura ciclovária

Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário

Nota atribuída:



créditos: Estudo Mobilize 2011

Extensão de vias adequadas ao trânsito de bicicletas em relação à extensão do sistema viário

■ Voltar

Carta Aberta contra o PL 224/2012

A bicicleta tem ganhado uma grande exposição na opinião pública, tendo sido tema de debates e matérias na mídia. No entanto, a verdade é que tanto nas ruas como na ação do poder público o ciclista continua a ser invisível e o desconhecimento vem pautando boa parte dos diálogos a respeito. A falta de estudos e pesquisas mais aprofundadas a respeito da bicicleta em São Paulo e a falta de acesso às informações disponíveis talvez seja causador de tantos equívocos.

O PL 224/2012 que versa sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas é mais um exemplo desse problema crônico. Em sua justificativa diz que "A bicicleta e o ciclista não podem ser considerados entes especiais, ou seja, trafegar nas vias da cidade sem os cuidados necessários, ou desrespeitando as leis de trânsito."

O PL não traz, em sua justificativa, um diagnóstico do problema que levanta. Não há nenhuma evidência de que a (suposta) má conduta de ciclistas esteja causando um número significativo de acidentes. Segundo relatório da Secretaria de Estado da Saúde (2012), os principais fatores de risco para acidentes de trânsito envolvendo ciclistas são embriaguez e desatenção por parte dos motoristas de veículos motorizados. Segundo os relatórios anuais da CET (Relatório Investigação das Causas de Acidentes Fatais) o envolvimento de bicicletas em acidentes tem uma tendência de queda nos últimos anos e que esse modal não é o causador de mortes, mas quase sempre uma vítima dos acidentes. A Pesquisa OD do Metrô indica que são feitas 15 mil viagens de bicicleta por dia e a CET aponta que em 2012 houve 52 acidentes fatais vitimando ciclistas, 540 que vitimaram pedestres, 438 motociclistas e 201 motoristas/passageiros.

O Código de Trânsito Brasileiro já dispõe de uma normativa para a circulação de bicicletas e há também um conjunto de leis que versam sobre a mobilidade por bicicletas, incluindo a Lei Federal nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo como diretriz a "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado" (Artigo 6º). A cidade de São Paulo também conta com duas leis que versam sobre a mobilidade e o uso de bicicletas: a Lei Municipal nº 14.933/2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo e a Lei Municipal nº 14.266/2007, que prevê um Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo.

Certamente as prefeituras e órgãos responsáveis pelas políticas de mobilidade no município de São Paulo não conseguiram até o presente momento colocar em prática o que está escrito no texto da legislação vigente. O principal resultado disso, dado o contexto violento do trânsito da cidade, é o enorme risco que ciclistas encontram para circular nas vias. Tal cenário muitas vezes dificulta, por parte dos ciclistas, o cumprimento das normativas. A busca pelas calçadas é um exemplo de medidas tomadas por ciclistas para salvaguardar suas próprias vidas.

As bicicletas são meios de mobilidade humana, bem como skates, patins e outros modais que não se utilizam de motores. Trata-se de um veículo muito utilizado pelas camadas mais

pobres, especialmente porque possibilita deslocamentos relativamente longos (em geral se fala em até 7 km, embora muitos ciclistas percorram mais de 15km por dia) por um custo bem mais baixo do que motos, carros e até do que o transporte coletivo. O próprio texto de justificativa da lei reconhece que se trata de "um modal de baixo custo e ambientalmente correto". As bicicletas possuem vantagens bastante conhecidas: proporciona melhorias para a saúde, é um veículo não poluente, não congestiona a cidade e possui baixo potencial de dano aos demais modais, entre outros aspectos positivos.

Essas características são especialmente positivas no caso da nossa cidade. Eis um breve diagnóstico:

- Segundo estudo do Banco Mundial, entre 2003 e 2011 houve aumento da emissão de CO2 causada sobretudo pelo aumento da frota veículos motorizados, passando de 15,738 milhões de toneladas em 2003 para 16,430 milhões em 2011. Desse modo, não foi atingida a meta prevista no artigo 5º da Lei 14.933, de redução de 30% dos valores de CO2 entre 2005 e 2012.

- A frota de motorizados aumentou de 4.382.907 veículos para mais de 7 milhões no mesmo período segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), o que corresponde a cerca de seis vezes o crescimento populacional. As projeções da própria Prefeitura indicam que esse número deve ultrapassar os 8 milhões até 2014.

- Dados da CET mostram que nos últimos anos a média de congestionamentos diários nas vias paulistanas é de cerca de 118km nos horários de pico. Segundo estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas em 2008, essa imobilidade resulta em um prejuízo anual de R\$ 34 bilhões para a economia da cidade.

- No período 2002 a 2012 (coincidente com a vigência do PDE atual) mais de 15 mil pessoas morreram no trânsito, segundo dados da CET. Esses dados evidenciam que a opção pelos motorizados resulta em uma letalidade altíssima no trânsito paulistano.

Isso dado, está bastante claro que temos motivos suficientes para buscar um aumento das viagens de bicicleta na cidade, estimulando o seu uso por um número maior de pessoas. O possível aumento de ciclistas deve refletir na queda de acidentes, uma vez que, ao contrário do que aponta o senso comum, o maior número de bicicletas nas ruas tem gerado uma diminuição no número de mortes (ver Pesquisa OD Metrô x Relatórios Anuais de Acidentes Fatais/ CET). Trata-se de um indicador de que o problema dos acidentes envolvendo bicicletas não está no mau comportamento de ciclistas – se assim fosse, um maior número representaria mais acidentes - mas, ao contrário, a hipótese mais plausível é que a maior presença desse modal torna-o mais visível e respeitado, melhorando a conduta dos motoristas.

Uma maneira de pacificar o trânsito e reduzir acidentes é, como demonstram diversos estudos e experiências em todo o mundo, facilitar a opção pela bicicleta para certos deslocamentos e promover a educação de todos os entes que se deslocam na cidade. Não é, obviamente, nessa

direção que a proposta apresentada caminha, uma vez que determina custos e procedimentos burocráticos que dificultarão enormemente que um cidadão se torne ciclista e opta por medidas punitivas - sem sequer aplicar as infrações a motoristas que não respeitam as regras em relação às bicicletas. Além disso, o emplacamento implica em custos para a própria administração, os quais seriam melhor investidos em estruturas cicloviárias e outras medidas que proporcionariam maior aumento da segurança para todos/as.

A proposta de lei é, portanto, um retrocesso que deve ser evitado. Por isso, é necessário fazer algumas perguntas ao proponente e aos demais vereadores da Câmara Municipal:

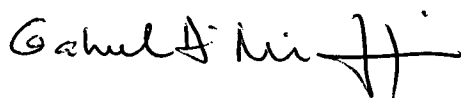
- Os principais efeitos do projeto não serão o encarecimento e a burocratização do uso da bicicleta, prejudicando sobretudo a população mais pobre, que é a que mais a utiliza?
- O aumento do uso da bicicleta não traz, por meio dos efeitos positivos para a cidade, um retorno suficientemente mais vantajoso do que a cobrança de taxa sugerida na lei?
- Se as leis falam em dar prioridade à bicicleta e os governos e a sociedade afirmam que é necessário valorizá-la, porque criar uma política que vai desestimular o uso?
- Porque os demais países e centros urbanos que incluíram a bicicleta no trânsito não emplacaram esse veículo? Eles não demonstram que há outras ações mais eficazes de segurança no trânsito?

Nós, que utilizamos a bicicletas para nossas viagens diárias, nos posicionamos contrários ao PL 224/2012 e esperamos que a instituição faça valer uma visão totalmente diferente que o texto propõe. A bicicleta não é um perigo à cidade, ao contrário, é uma importante aliada no sentido de tornar o caótico trânsito paulistano mais fluído, menos poluente e violento, melhorando a qualidade de vida da população, combinada a outras medidas como a valorização do pedestre e do transporte coletivo acessível e de qualidade.

A educação de ciclistas é necessária e deve ser acompanhada de medidas que garantam a sua segurança para que andar dentro dos termos da lei não represente um risco para o usuário de bicicleta e para os demais participantes do trânsito. Contamos com o apoio dos vereadores para o enorme desafio de aumentar as viagens de bicicleta na cidade e nesse sentido cumprimos aqueles que vem se dedicando ao tema, em especial por meio da Frente de Mobilidade Humana e Subcomissão de Mobilidade Urbana.

Sem mais,

Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo - Ciclocidade



reculido em Econ
em 12/06/2013 às 13:50h
Maria Frez
RF 10657

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

Processo nº 224/2012

De: Ana Leticia Brunelli de Moraes [analeticia_bm@yahoo.com.br]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 09:56
Para: senival.pt@ig.com.br; vereadorclaudinho@uol.com.br; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: PL 224/2012

Inamar Alves de Sousa RF. 101.204 - SGP-12

Bom Dia

Sou ciclista, porém não sou de São Paulo, sou da cidade de Ribeirão Preto, mas como cidadã brasileira gostaria de deixar registrada a minha opinião.

Eu acho que os ciclistas devem sim cumprir os seus deveres e andarem dentro das leis. Porém essas leis precisam ser revistas de forma a incluir a bicicleta no trânsito. Precisamos de leis e de sinalização que garantam a segurança do ciclista, como a de todos os agentes do trânsito. Aí sim, o ciclista terá condições de cumprir seus deveres, e, portanto, isso poderá ser exigido dele.

Obrigada

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e LazerMariane Alves de Sousa
RF. 101.204 - SGP-12

De: Ivo Wagner Simas [ivodesenho@ig.com.br]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 10:50
Para: senival.pt@ig.com.br; vereadorclaudinho@uol.com.br; Ricardo Young; Valdemar Silva - Vavá do Transporte; Fale Comigo; Souza Santos; contato@coroneltelhada.com.br; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: Fwd: Contra o projeto PL 224/2012

Abaixo o PL 224/2012, tá na cara que é interesse particular do vereador adilson amadeu que possui escritório de despachante, chega de protestos, vocês não vão querer criar motivo pra mais um...

Esse projeto é tão nefasto, e só aumentaria o numero de carros, façam sim ciclofaixas para se poder transitar em toda cidade, incluam aulas de como proceder no transito com o ciclista, e de como respeitar o proximo na renovação da carteira...

senival.pt@ig.com.br;vereadorclaudinho@uol.com.br;ricardoyoung@camara.sp.gov.br;vavadotransporte@camara.sp.gov.br;
aurelio.miguel@camara.sp.gov.br;souzasantos@camara.sp.gov.br;contato@coroneltelhada.com.br;transecon@camara.sp.gov.br;

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e LazerMárcia Alves de Souza
RF. 101.204 - SGP-12

De: Marcel - ProParts [marcel@proparts.esp.br]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 10:54
Para: 'marcel'
Assunto: Sugestão - PL 224/2012

Bom dia,

Venho, por meio deste e-mail, apresentar meu ponto de vista relativo ao projeto de lei PL 224/2012.

Como usuário de bicicletas, seja no trânsito da cidade de São Paulo durante a semana e em trilhas nos finais de semana, e como importador e distribuidor de componentes e acessórios, entendo que a aprovação desta lei será um grande erro.

Exemplos de cidades onde a bicicleta é bem sucedida como meio de transporte não faltam na Europa, e nas maiores e bem sucedidas, bastou o governo desenvolver uma boa estrutura para o uso da mesma (ciclovias, ciclofaixas, estacionamentos específicos etc...), além de trabalhar a conscientização da população.

A cada dia, centenas de novos carros são emplacados na cidade onde vivo e, como motorista, também sinto o drama dos que dirigem seus carros por vias entupidas e em más condições.

Sinto os dois lados deste drama da convivência urbana. Como ciclista, me sinto ameaçado a cada metro percorrido, por ser desrespeitado por motoristas mal informados, por ter que trafegar entre ônibus de mais de 10 toneladas, por ser visto como transgressor, quando na maioria das vezes estou apenas fazendo a minha parte para melhorar a vida da cidade e, consequentemente, a minha.

Como motorista, me sinto ameaçado por motociclistas que abusam da velocidade e da sorte, por ciclistas imprudentes e desinformados, por pedestres que após descobrirem sua prioridade se sentem no direito de fazerem as maiores barbaridades.

Ciclistas não respeitam todas as leis de trânsito, assim como motoristas de carros, ônibus e caminhões também não respeitam, assim como pedestres não respeitam, assim como, surpreendentemente, nem mesmo agentes da lei, como policiais e "marronzinhos", respeitam.

Há anos insisto em pensar que o bom senso é o melhor remédio para os maiores males da sociedade, mas vivo me decepcionando ao perceber que não é algo comum entre as pessoas.

Como importador de componentes e acessórios para ciclismo, vejo o valor da bicicleta e periféricos sendo levado a patamares tão absurdos no Brasil, e só no Brasil, que a partir de certo nível de rendimento, há mais pessoas comprando fora do país e sonegando impostos, do que procurando lojas locais.

Agora existe a ideia de criar mais um obstáculo e, mais uma vez, desencorajar o potencial ciclista e se tornar um real ciclista. Seja pelo custo, pela burocracia, pelo medo de sofrer um acidente ou pelo medo de tomar uma multa.

Peço que passem a enxergar a bicicleta como parte da solução para um problema muito maior do que simples transgressões de leis de trânsito. A bicicleta pode ser uma alternativa para melhorar a vida de muitas pessoas por todo o país, seja por passarem menos tempo no trânsito ou por fazerem mais exercício, e este movimento acontecerá quando a população ver condições aceitáveis para mudarem seu modo de vida.

Ciclovias e ciclofaixas permanentes e ligadas a pontos de transporte público, motoristas informados, bicicletas, componentes e acessórios a preços acessíveis, pouca burocracia, acessibilidade a menores de 18 anos, são apenas alguns exemplos do que pode levar a população a considerar a bicicleta como parte de suas vidas e minimizar os riscos.

Depende de mim, do(a) senhor(a), do meu vizinho, da minha família e de todo o restante da sociedade. Basta termos bom senso. Será que é possível?

Obrigado pela atenção

Atenciosamente

Marcel Balog Goldstein
RG: 34.367.668-0



Marcel Balog
Gerente Geral
www.proparts.esp.br
55 11 5180-4830
Ramal: 4836



Representante exclusiva das marcas **SRAM, RockShox, Avid, Truvativ, Mavic, Feedback Sports, Squirt Lube e Cane Creek.**



Folha nº 85 do

Processo nº 01-224/2012

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

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

Mariano Alves de Sousa Jr.

De: Bruno Raphael Reis de Assis Lima [brunoraphael_lima@hotmail.com]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 11:36
Para: Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer; senival.pt@ig.com.br; Ricardo Young
Cc: Danilo Toledo Rizzutti; ian; Ian Raphael; Marina Portugal; afusokarina@gmail.com; bruno@belenzinho.sescsp.org.br; Felipe Rossi; fernando; lucas lima
Assunto: Minha opinião sobre o Projeto de Lei 224/2012

Aos meus amigos, peço que se manifestem e encaminhem suas mensagens!!!

Caros representantes da comissão de trânsito e transporte,

Soube do projeto através do site <http://vadebike.org/2013/06/audiencia-publica-emplacamento-de-bicicletas-em-sao-paulo/> e gostaria de neste momento de manifestar minha opinião contrária a este equívoco "que considero ir na contra mão do incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte na cidade de SP.

Não apenas eu, mas toda a população espera de uma comissão tão importante como essa, o mínimo de preocupação com o interesse daqueles que irão usufruir de uma lei como esta em questão, que não beneficiará o ciclista em absolutamente nada, apenas burocratizando o uso deste equipamento tão versátil que é a bicicleta.

Precisamos de ciclovias que ofereçam segurança, de campanhas publicitárias que sensibilizem os motoristas em relação ao uso da bicicleta e cuidados como o ciclista na via, enfim, de projetos de lei úteis e não apenas para mostrar serviço.

Deixo aqui minha manifestação certo de que considerarão a opinião de um eleitor e objeto em questão deste projeto de lei!

● Obrigado

Bruno Raphael Reis de Assis Lima
cpf 313 127 958 32
Sao Paulo - ZL

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

Imamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

De: Felipe Rossi [frossi@galvao.com]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 11:56
Para: 'Bruno Raphael Reis de Assis Lima'; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer; senival.pt@ig.com.br; Ricardo Young
Cc: Danilo Toledo Rizzutti; ian; Ian Raphael; Marina Portugal; afusokarina@gmail.com; bruno@belenzinho.sescsp.org.br; fernando; lucas lima
Assunto: RES: Minha opinião sobre o Projeto de Lei 224/2012

Brasil, um país de muitas oportunidades, nada melhor do que criar dificuldades para futuramente vender facilidades.

#vsf #vtnc #fdp

Felipe Rossi

Tecnologia da Informação

Grupo Galvão

+55 (11) 2199-0402

www.galvao.com

Antes de imprimir, pense em sua responsabilidade e compromisso com o **MEIO AMBIENTE.**



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

Processo nº 01-224/2012

De: Tiago Tadeu [tiago@tiagotadeu.com]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 13:05
Para: senival.pt@ig.com.br; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: Projeto de Lei (PL 224/2012)

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

Caro Presidente da comissão e estimados vereadores,

Gostaria de deixar meu posicionamento que sou contra este projeto de lei que não beneficia em nada a população traz mais burocracia além de ser uma medida que não fará para melhorar a segurança dos ciclistas.

Atenciosamente,

--
Tiago Tadeu
11) 98099-0383
www.tiagotadeu.com
tiago@tiagotadeu.com

Antes de imprimir pense no Meio Ambiente e nos custos.

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer Processo nº 01.224/2012

De: Thiago Sievers [waves_sievers@hotmail.com]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 13:16
Para: Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: Emplacamento bicicletas

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

Boa tarde,

Meu nome é Thiago, sou trabalhador, estudante e uso a bicicleta todos os dias para me locomover.

Por favor, não aprovem a lei de emplacamento das bicicletas e obrigatoriedade do uso dos itens de segurança.

Se vocês querem garantir mais segurança para os ciclistas e para a cidade se preocupem na construção de vias e sinalizações, assim como na produção de material de conscientização da realidade das bicicletas na cidade (como já vem sendo feito, aliás).

● O emplacamento em nada ajudará a cidade. Tornando isso obrigatório, muitas pessoas deixarão de adotar a bicicleta por não se sentirem seguros em andar nas ruas, uma vez que não será mais possível utilizar as calçadas por conta da possibilidade de multas.

A questão não é do desrepeito as leis pelos ciclistas. Como pode ser cobrado que não se ande pela calçada em uma Avenida Santo Amaro ou Francisco Morato? Quais são as condições de se andar na rua por essas avenidas? Seria justo multar uma pessoa que anda pela calçada quando não há condições de pedalar na rua? Nesse caso, o problema está no ciclista ou na estrutura da cidade?

A questão é muito mais profunda, é de estrutura cicloviária.

Por favor, não aprovem o projeto. Isso não é benéfico para os ciclistas e nem para a cidade.

Bicicleta e solução!

● Obrigado,

Thiago!

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer Processo nº 01-224/2012

De: Renata Lopes Ramos [renatalo@gmail.com]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 14:50
Para: senival.pt@ig.com.br; vereadorclaudinho@uol.com.br; Ricardo Young; Valdemar Silva - Vavá do Transporte; Fale Comigo; Souza Santos; contato@coroneltelhada.com.br
Cc: Inamar Alves de Sousa Jr.
Assunto: RF. 101.204 - SGP-12
Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Bicicleta é transporte livre - PL 224/2012 é inconsistente e sem sentido

Caros vereadores,

Peço-lhes o favor de trabalhar pela cidade, e não contra a cidade! Pelo cidadão e não contra o cidadão!

O projeto de lei PL 224/2012 que propõe o emplacamento e licenciamento de bicicletas proposto pelo exímio senhor Adilson Amadeu é a coisa mais sem sentido que eu já ouvi sobre o transporte de bicicletas em toda a minha vida!

Tenho 33 anos e sou ciclista na cidade de São Paulo desde os 13. Sempre pedalei pelas ruas, arriscando minha vida em meio ao trânsito caótico, brigando com motoristas que nunca respeitaram o ciclista (mas vêm melhorando a cada morte de ciclista divulgada pela grande imprensa), e ensinando - muitas vezes com humor - que os veículos motorizados devem passar a pelo menos 1,5 metro de distância do ciclista, para preservar a vida dele, que não conta com uma carcaça de metal protetora.

Infelizmente, nos últimos 3 anos, com o crescente número de ciclistas atropelados e mortos, tenho sentido medo de pedalar na rua, e venho utilizando cada vez mais a calçada para me transportar com segurança. Meus percursos variam de 4 a 15 km, e infelizmente quase nenhuma das minhas rotas possui ciclovia ou ciclofaixa.

Peço aos senhores que Inspirem-se nos modelos internacionais e preocupem-se em preservar a vida do ciclista.

Cada bike na rua é um carro a menos, e isso significa melhoria na mobilidade urbana, menos trânsito, menos poluição do ar.

Criem leis que cuidem do cidadão, não que encham o saco do cidadão!!!

Sejam produtivos, trabalhem em prol da cidade! Proponham e votem projetos que tenham sentido para a cidade.

E parem de criar mecanismos para roubalheira! O Brasil de hoje não permite mais esse tipo de proposta de lei.

Ou vocês começam a fazer propostas de lei que sirvam para MELHORAR A VIDA do cidadão NA CIDADE, ou nas próximas eleições escolheremos outros vereadores que façam isso por nós.

E façam um passeio pela cidade de bicicleta às 10h e às 18h, para sentirem a realidade das ruas. Contamos com vocês!

Obrigada,

--
Renata Lopes Ramos
(11) 96171-5348

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer Processo nº 01-224/2012

De: Diego Rodrigo [didasbim@yahoo.com.br]
Enviado em: quarta-feira, 26 de junho de 2013 18:27
Para: senival.pt@ig.com.br; vereadorclaudinho@uol.com.br; Ricardo Young; Valdemar Silva - Vavá do Transporte; Fale Comigo; Souza Santos; contato@coroneltelhada.com.br; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: Sobre Licenciamento de bicilcetas

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

Senhores vereadores.

Acabei de ter acesso a um texto sobre a audiencia publicca realizada em 12.06 ultimo.

Fazendo uma analogia ao futebol, não façam firulas, façam o feijão com arroz.

Consultem cidades de outros paises que a bicicleta funcione como transporte publico e copiem. Sejam humildes.

Não é necessário gastar tanto dinheiro e tempo discutindo o assunto, aprendam com quem sabem, façam os calculos e viabilizem isso.

Por favor, parei a minha vida para lhes enviar essa mensagem.

Espero que chegue a vocês e não apenas a assessores.

Uma ótima semana,
 Diego Bim.

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

De: Celso Martins [celso.av.martins@gmail.com]
Enviado em: quinta-feira, 27 de junho de 2013 18:46
Para: senival.pt@ig.com.br; vereadorclaudinho@uol.com.br; Ricardo Young; Valdemar Silva - Vavá do Transporte; Fale Comigo; Souza Santos; contato@coroneltelhada.com.br; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: PL 224/2012

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

Boa noite.

Na minha opinião (e de diversos ciclistas que conheço) essa proposta não faz o menor sentido. Vocês estão dificultando o uso da bicicleta para promover o seu uso? E as bicicletas de crianças? Vou ter que emplacar a bicicleta do meu filho também? E a minha speed? Onde colocaria uma placa.

Só a simples consideração de um projeto como esse mostra que pouquíssimos de vocês usam a bicicleta como meio de transporte e deveriam consultar quem usa.

Devemos promover o uso da bicicleta para melhorar o transito, como fizeram diversas cidades de países desenvolvidos (e não emplacaram nenhuma bicicleta).

Acho que já passou da hora de vocês começarem a ouvir a população e parar de legislar em causa própria.

Atenciosamente,

Celso Martins

Blog ICA-TI RioAgile InfoBlogs

Twitter LinkedIn

"Gestores dizendo que as coisas não fluem porque as pessoas não se esforçam é um diagnóstico simplista, preguiçoso e fora da realidade." by Rodrigo Yoshima.

"Insanity is doing the same thing, over and over again, but expecting different results." Albert Einstein

"The reasonable man adapts himself to the world; the unreasonable one persists in trying to adapt the world to himself. Therefore all progress depends on the unreasonable man." George Bernard Shaw, playwright (1856-1950)

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

Processo nº 01-224/2012

De: andré feldman [andre8feldman@yahoo.com.br]
Enviado em: segunda-feira, 1 de julho de 2013 19:26
Para: senival.pt@ig.com.br
Cc: vereadorclaudinho@uol.com.br; Valdemar Silva - Vavá do Transporte; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer; Ricardo Young
Assunto: emplacamento de bicicleta

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

Caros Senhores.

Com relação a discussão sobre a necessidade de emplacamento de bicicletas.

Creio poder contribuir pois ando de bicicleta a muitos anos, tenho hoje 42 anos e pedalo pelas ruas de São Paulo desde o 12 anos quando ia para a escola.

Uso a bicicleta diariamente para ir de casa ao trabalho e retorno depois. Faço isso a pelo menos dez anos. Também a uso para laser e esporte.

Aprendi por conta própria a respeitar as regras de transito, sem muitos rodeios, entendo que uma regra comum será entendida por todos, se eu criar uma regra própria, os outros não irão compreender!

Ainda assim, as regras de transito no Brasil foram feitas para disciplinar o uso de carros em vias públicas, descartando a segurança dos demais meios e relevando a segurança dos pedestres, pois ha viadutos aos montes sem calçada para pedestres. Assim pontualmente algumas regras não podem ser cumpridas a risca, especificamente, o ciclista não pode aguardar o semáforo abrir ao lado dos carros, pois este será engolido pelo fluxo tão logo a sinaleira abrir. Neste caso o ciclista deverá permanecer a frente da faixa e antes da via para não ser atropelado.

Sem mais delongas creio que o emplacamento de bicicletas sem a devida adequação da legislação, transformará, da noite para o dia, pessoas que por iniciativa própria querem contribuir para uma cidade melhor em infratores, afastando os que podem e devem continuar contribuindo para transformarmos a cidade em um lugar melhor.

Estou a sua disposição de todos os Senhores para qualquer informação que possa contribuir para melhorar este debate.

Atenciosamente,
 André Feldman. <andre8feldman@yahoo.com.br>

Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer Processo nº 01224/2012

De: Adrienne Rubano [adriannerubano@hotmail.com]
Enviado em: terça-feira, 2 de julho de 2013 12:27
Para: senival.pt@ig.com.br; vereadorclaudinho@uol.com.br; Ricardo Young; Valdemar Silva - Vavá do Transporte; Fale Comigo; Souza Santos; contato@coroneltelhada.com.br; Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo e Lazer
Assunto: Emplacamento de bicicletas PL224/2012

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

Caros vereadores,

Venho através deste e-mail pedir apoio para que nos ajudem a barrar esse projeto PL224/2012, que só vem burocratizar e onerar o uso da bicicleta, além de obrigar os ciclistas, mesmo os menos experientes, a seguir à risca e sem exceções as leis de trânsito, o que, em situações e vias específicas, acabam por colocá-los em risco (sem falar da obrigatoriedade de acessórios). A prioridade deve ser tornar o trânsito seguro e receptivo aos ciclistas.

Lembrando que muitas pessoas que não tem condições de ter carros utilizam a bicicleta que também vem complementar este sistema ineficiente de transporte público.

O que precisamos são de medidas preventivas, instrutivas e protetoras, não de medidas administrativas que vêm dificultar ainda mais o uso da bicicleta na cidade de São Paulo e consequentemente nosso direito de ir e vir.

Agradeço a vossa atenção.

Adrienne R. Pessoa.

S

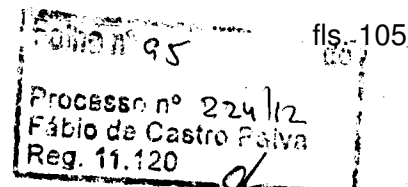
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
MATIAS BARROS BARROS
95 a 98
29 / III / 13
FABIO P. CACERES
RE 11.120
Carroto

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 224/2012

16 - PAR
16- 02594/2013

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 224/2012.



O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, dispõe sobre a obrigatoriedade de licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do Município de São Paulo e dá outras providências.

A propositura visa tornar obrigatórios o emplacamento e o licenciamento para as bicicletas que trafeguem em vias públicas. Os custos para se efetuarem os procedimentos necessários serão arcados pelo proprietário da bicicleta.

No instante do licenciamento, a bicicleta passará por uma vistoria que atestará suas condições de trafegar em vias públicas.

As bicicletas que não estiverem de acordo com os dispositivos desta norma serão de imediato apreendidas.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que a bicicleta, por ser um modal de baixo custo e ambientalmente correto, vem sendo massivamente utilizado pelos cidadãos, mas sem nenhum controle efetivo do poder público.

O Autor entende que os ciclistas devem obedecer às regras para o bom funcionamento do trânsito da cidade e o presente projeto visa criar, em âmbito municipal, uma espécie de cadastro e controle das bicicletas, que será ineficaz se não houver como identificar o proprietário da bicicleta.

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

A Comissão de Administração Pública consignou voto FAVORÁVEL à aprovação do projeto de lei.

Em que pesem as justificativas do Autor e os seguintes apontamentos:

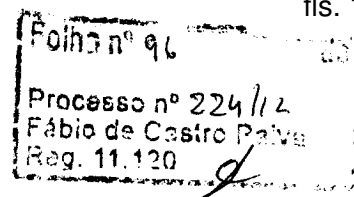
- Com o aumento da quantidade de bicicletas em circulação, consequentemente aumentou o seu número de furto/roubo.

17 - RELCOM
17- 02644/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 224/2012



- O emplacamento poderia ajudar na recuperação de bicicletas furtadas/roubadas.
- O emplacamento permitiria a identificação do proprietário da bicicleta e a emissão de multas em caso de infração.

Deve-se atentar para as seguintes considerações:

- O Código de Trânsito Brasileiro dispõe em seus artigos 58, 59, 68, 105, 201 e 255, as normas pertinentes à utilização de bicicletas no trânsito, dispondo sobre os equipamentos obrigatórios, os locais permitidos para tráfego, sanções para quem utiliza a bicicleta de forma perigosa e a distância que os carros devem manter das bicicletas.
- O projeto de lei não especifica quais os parâmetros para o licenciamento e emplacamento, bem como o valor que deverá ser cobrado do proprietário da bicicleta.
- Poderá haver um desestímulo à aquisição e utilização de bicicleta como meio de transporte.
- O simples fato da imposição de multas não garante a utilização correta desse meio de transporte. Seria mais eficiente e eficaz a adoção de programas de conscientização e educação voltadas para o tema específico referente às bicicletas inseridas no trânsito da cidade.
- A capacidade de fiscalização atualmente é duvidosa, haja vista, por exemplo, a quantidade de veículos automotores que circulam na cidade sem o devido licenciamento.
- Apesar das boas e relevantes intenções do projeto, pode-se criar uma burocracia e um empecilho à utilização da bicicleta como meio de transportes, indo na contramão das atuais políticas de incentivo ao uso de meios alternativos de transporte.

Devido ao relevante interesse público suscitado pela matéria em apreço no projeto de lei, esta Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia realizou uma audiência pública, no dia 12 de junho de 2013. Além da participação dos senhores vereadores membros da Comissão e do

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 224/2012

Folha nº 97	fls. 107
Processo nº 224/12	
Fábio de Castro Paiva	
Reg. 11.120	

autor do projeto, vereador Adilson Amadeu, a audiência pública contou com a presença dos vereadores Police Neto e Roberto Tripoli, bem como de representantes de entidades que incentivam o uso da bicicleta.

As manifestações dos cidadãos presentes, representantes ou não de entidades de incentivo ao uso da bicicleta, em quase sua totalidade, foram contrárias à aprovação do projeto. Dentre os pontos levantados pelos ciclistas, podemos elencar:

- Questionamento sobre onde seria colocada a placa, já que muitas bicicletas não possuem suporte na parte de trás;
- Questionamento sobre como ficaria a situação de quem usa a bicicleta para competições em fins-de-semana e também para deslocamento na cidade no meio da semana. Teria que ficar retirando e colocando a placa da bicicleta?
- O projeto de lei ocasionará a burocratização do uso da bicicleta, afastando as pessoas do uso da bicicleta;
- O emplacamento não diminuirá o roubo de bicicletas, da mesma forma que o emplacamento não resolve o roubo de carros;
- A bicicleta não é um veículo perigoso, mas sim, vítima. Quem oferece perigo são os veículos motorizados;
- O capacete do ciclista é frágil, protege contra quedas eventuais, mas é ineficiente contra colisões com carros;
- Ao invés da proposição de leis que dificultem a vida do ciclistas, deveria-se propor leis que visassem oferecer infraestrutura e segurança.

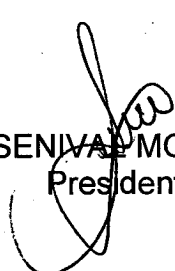
Tendo em vista os apontamentos acima elencados, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia manifesta-se CONTRÁRIA à aprovação da propositura.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

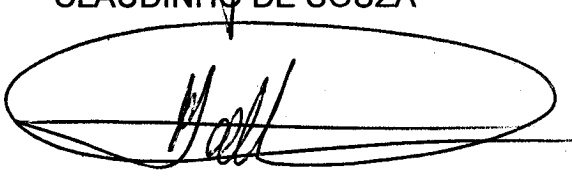
PL 224/2012

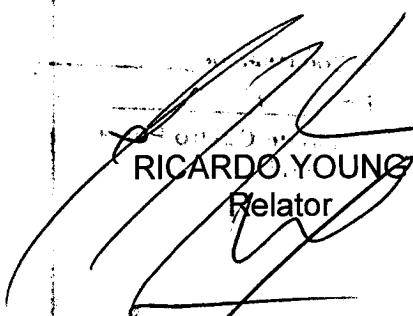
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo
Lazer e Gastronomia, em 27/11/13


SENIVALDO MOURA
Presidente

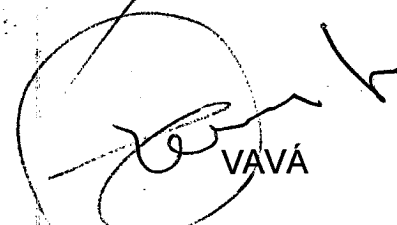
AURÉLIO MIGUEL


CLAUDINHO DE SOUZA


CORONEL TELHADA


RICARDO YOUNG
Relator

SOUZA SANTOS


VAVÁ

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 28 / 11 / 13
Pág. 76 Col. 4
Conferido [assinatura]

FÁBIO DE CASTRO PALVA
RF 11.120
Secretário

A Comissão de FIN
Em 29 / 11 / 13
Fábio de Castro Palva
RF. 11.120 [assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 99

do processo nº 01-0224 de 2012, 03/12/2013

.....
Carmen Cristina Malavazzi
Auxiliar Operacional
RF. 11.197 – SGP.12

RECEBIDO na
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 02/12/2013 às 18:00


Carmen Cristina Malavazzi
Auxiliar Operacional
RF 11.197 – SGP.12

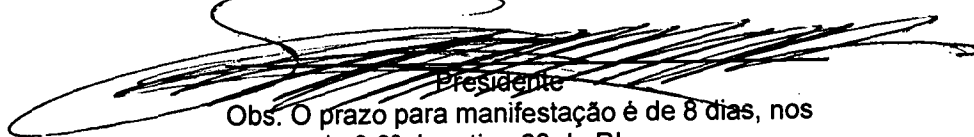
Ao Vereador / À Vereadora

Laércio Benko

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 14 / 04 / 14


Presidente

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

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Paulo Fiorillo

Defendido na reunião ordinária de: 416174

Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do RI. d.: 10/06/14

Segue ✓ (rubrica) ✓ (data documental)
e papel de informação rubricado ✓ sob folha(s)
nº 100 Em 11/08/14
Aparecido Ferreira
RF. 101.075 - SGP-12

Folha nº 100 de 112Processo nº 01224/12Aparecida Ferreira
RF. 101.075 - SGP-1216 - PAR
16- 00899/2014

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 224/2012

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, visa obrigar o licenciamento e emplacamento de bicicletas que trafegam pelas vias públicas do município de São Paulo. Segundo a propositura, a bicicleta passará por uma vistoria que atestará suas condições de trafegar em vias públicas e o proprietário da bicicleta cadastrada arcará com as responsabilidades civis e penais por uso inadequado da mesma, aplicando ainda os preceitos do Código de Transito Brasileiro para a sua condução. O poder público poderá cobrar do proprietário uma taxa para custear o licenciamento e emplacamento das bicicletas.

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

Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 06/08/2014.

Ver. Milton Leite
Presidente

Ver. Laércio Benko
Relator

Ver. Adilson Amadeu

Ver. Aurélio Nomura

Ver. David Soares

Ver. Jair Tatto

Ver. Abou Anni

Ver. Paulo Fiorito

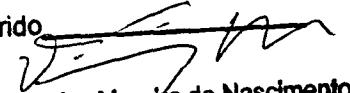
Ver. Ricardo Nunes

17 - RELCOM
17- 00914/2014

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 08 / 08 / 14

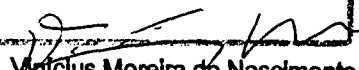
Pág. 77 Col. 1

Conferido 

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261

A SGP-21

São Paulo, 11/08/14.



Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261