



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR EDUARDO TUMA

Folha nº 04 de 04
Nº 63
Adelina Cicoria - Ass. Parlamentar
RF 100.406

Projeto de Lei nº

01 - PL
01 - 00063/2014

“Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Fica assegurada a reserva vagas preferenciais para automóveis ecológicos nos estacionamentos públicos ou particulares mantidos por shoppings centers, hipermercados, agências bancárias, estabelecimentos comerciais ou congêneres no âmbito do Município de São Paulo.

§1º - As vagas que se refere o caput deste artigo deverão ser em número equivalente a três por cento do total, havendo no mínimo uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes.

§2º- A utilização das vagas será feita mediante a utilização de adesivo de identificação, afixado no veículo, fornecido pela autoridade de trânsito local.

Art. 2º. Consideram-se automóveis ecológicos, para os fins desta Lei, aqueles que não são movidos exclusivamente por motores à combustão, tais como: os automóveis híbridos, solares, hidrogênios ou elétricos.

Art. 3º. Consideram-se congêneres, para os fins desta Lei, todos os estabelecimentos que oferecem a seus clientes o serviço de estacionamento em caráter gratuito ou oneroso.

Art. 4º. Os referidos estacionamentos deverão conter placa em local visível comunicando os usuários desta Lei e seus benefícios.

Art. 5º. O descumprimento desta Lei ensejará aos estabelecimentos mencionados no artigo 1º o pagamento de multa no valor de 500 UFIR's (Unidades Fiscais do Município), sendo em dobro no caso de reincidência.

Art. 6º. Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 7º. As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

EDUARDO TUMA
EQUIPE DE PUBLICAÇÃO VEREADOR
25 MAR 2014
SPC.42

segue(n), inteiro(s), nesta data,

documento(s) publicado(s) sob nº

— a 2 e 10 de informação

sob nº 3 . 26.1.3.14

Ass: Ad

Adelina Cicone

Assistente Parlamentar

Registro 100.406

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****JUSTIFICATIVA**

Folha nº 02 do proc
Nº 01.63 de 14
Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

Os carros ecológicos estão cada vez mais presentes na nossa sociedade, no entanto poucos conhecem as suas reais vantagens de utilização, seja para os seus utilizadores ou para o planeta em si, já que é uma das suas principais vertentes.

Poluição – os carros ecológicos permitem a condução sem qualquer tipo de emissão de gases poluentes, sendo assim bastante vantajoso para o ambiente já que não contribuem (como acontece com os restantes veículos). Assim, além de estar a contribuir para um planeta mais saudável, estará ainda a comprometer-se com a redução do efeito de estufa cada vez mais importante.

Barulho – estes veículos permitem ainda uma condução bastante mais silenciosa, principalmente nos carros elétricos onde não existe o barulho do motor que foi substituído pelo motor elétrico, bastante mais silencioso. Existem exceções que podem não cumprir este requisito, no entanto na maior parte das vezes, o barulho é muito mais reduzido do que os carros normais, facilitando assim a condução.

Custo – o custo associado a este tipo de veículo pode ser dividido em duas etapas, na compra e na manutenção. Na compra, é muito comum ver preços bastante elevados, principalmente pelos valores dos seus componentes, no entanto esse valor é atenuado através do custo baixo de manutenção e dos combustíveis usados, sejam os biocombustíveis ou as energias alternativas. É ainda importante salientar que estes veículos não pagam o pagamento de imposto sobre veículos e imposto de circulação, o que reduz ainda mais os custos¹.

Desta forma, o uso desse tipo de automóvel constitui um auxílio no combate à poluição e busca uma forma alternativa para ser alcançado o meio ambiente equilibrado. Sabemos que não soluciona o problema, mas todas as ferramentas disponíveis nesse sentido devem ser empreendidas.

Portanto, reconhecendo a importância da matéria e certo de que projeto não padece de nenhum vício de constitucionalidade bem como de legalidade, conto com o apoio de toda Edilidade Paulistana para vê-lo prosperar.

¹ <http://www.carrosecologicos.net/carros-ecologicos-vantagens/>

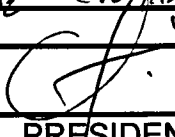


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº01 - 63..... de 2014.....,26, 3, 14..... (a)03.....

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: 25 MAR 2014 <i>Constituição, Justiça e Legislação Participativa</i> <i>Política Municipal, Meio Ambiente e Qualidade de Vida</i> <i>Trânsito, Transportes, Obras, Economia, Cultura, Lazer e Esporte e</i> <i>Finanças e Engenharia</i>  PRESIDENTE

CLAUDINHO DE SOUZA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

/ /

Jader Augusto Pimenta
Supervisor – SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM <u>26/3/14</u>	AS <u>18:40</u> hs
POR <u>JAS</u>	
SAÍDA: <u>02/04/14</u> AS: <u>17h</u>	ASS: <u>Lina</u>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 041, 102, S.P. 021/041/14

João Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100.503



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 04 do proc. N° 63 de 20 14 fls. 6
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 63/14

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo), www.senado.gov.br e 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), art. 96, I, "b" e art. 105, V;
- Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências;
- Lei federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências;
- Resolução do CONTRAN nº 302, de 18 de dezembro de 2008, que define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamento específico;
- Lei Municipal nº 6.895, de 25 de maio de 1966, que estabelece cobrança de preço pelo estacionamento de veículos nos bens públicos de uso comum do povo;
- Lei Municipal nº 11.471, de 12 de janeiro de 1994, que autoriza o estacionamento de veículos defronte às farmácias deste Município;
- Lei Municipal nº 11.603, de 12 de julho de 1994, que dispõe sobre a utilização de gás natural como combustível na frota de veículos oficiais, de transporte público de passageiros, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.364, de 13 de junho de 1997, que dispõe sobre estacionamento de veículos em 45º (quarenta e cinco graus) nas vias públicas;
- Lei Municipal nº 13.542, de 24 de março de 2003, que dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.458, de 2 de julho de 2007, que dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento defronte aos hospitais do Município de São Paulo, nos termos que especifica;
- Lei Municipal nº 14.481, de 12 de julho de 2007, que dispõe sobre a reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e privados do Município de São Paulo, regulamentada pelo Decreto nº 51.395/10;
- Lei Municipal nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança de Clima no Município de São Paulo;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha nº 05 do proc.
Nº 63 de 20 14
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

fls. 7

- Lei Municipal nº 15.649, de 5 de dezembro de 2012, que altera o item 13.3.4 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, o conceito e os parâmetros de Jirau constantes da Seção 1.1 e na Tabela 10.11, ambos da Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, e dá outras providências, regulamentada pelo Decreto nº 53.942/13;
- Lei Municipal nº 15.688, de 11 de abril de 2013, que dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo– I/M-SP, bem como altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995;
- Lei Municipal nº 15.763, de 20 de maio de 2013, que dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos de shopping centers, centros comerciais e hipermercados para gestantes e pessoas com crianças de colo, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências, regulamentada pelo Decreto nº 54.735/13;
- Lei Municipal nº 15.974, de 24 de fevereiro de 2014, que institui o Cartão de Estacionamento para Idoso para toda pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, residente no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- Resolução da CMSP nº 15, de 10 de dezembro de 2009, que dispõe sobre a neutralização de emissão de carbono gerado pela Câmara Municipal de São Paulo;
- Decreto Municipal nº 36.073, de 9 de maio de 1996, que dispõe sobre a reserva de vagas nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, para veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatorial, e dá outras providências;
- PL 600/94, que dispõe sobre a obrigatoriedade de realização de vistorias dos automóveis que circulam no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 515/97, que determina a criação de vagas especiais gratuitas, em estacionamentos, de veículos dirigidos ou conduzindo deficientes físicos, nos Shopping Centers da Capital;
- PL 108/01, que institui normas sobre as vagas de estacionamentos aos veículos de deficientes físicos no Município de São Paulo;
- PL 363/01, que dispõe sobre a redução do nível de poluentes de motores e dá outras providências;
- PL 208/02, que institui normas sobre a gratuidade nos estacionamentos de hospitais, ambulatorios médicos e laboratórios, destinados aos deficientes ambulatoriais, e dá outras providências;
- PL 231/02, que dispõe sobre a destinação de vagas reservadas para o estacionamento de bicicletas nos locais que especifica, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha nº 63 do proc. fls. 8
Nº 06
O funcionário de 20/14
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

- PL 476/05, que dispõe sobre a criação do Plano Municipal de Desenvolvimento Energético Integrado – PMDEI e do Fundo Municipal de Energia Alternativa no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 679/05, que destina vagas de estacionamento na zona azul para uso exclusivo de deficientes e dá outras providências;
- PL 419/06, que dispõe sobre a reserva de vagas aos idosos, nos estacionamentos públicos e privados no Município de São Paulo, de acordo com o art. 41 da Lei Federal 10.741/2003 – Estatuto do Idoso, e dá outras providências;
- PL 259/07, que dispõe sobre a obrigatoriedade da fiscalização quanto ao uso das vagas reservadas às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida nos estacionamentos externos e internos das áreas e edificações de uso coletivo;
- PL 440/07, que dispõe sobre a obrigatoriedade de toda frota de veículos pertencente à Municipalidade ou que preste serviços a esta, ser movida a combustível gás natural, álcool etanol, eletricidade ou outra fonte de energia menos poluente;
- PL 628/07, que dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados, inclusive nas vias públicas (“Zona Azul”), e sobre o estacionamento gratuito nesses locais para pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos e por pessoas portadoras de deficiências e dá outras providências;
- PL 638/07, que cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) na Frota Municipal de Veículos e dá outras providências;
- PL 258/09, que dispõe sobre o uso de vagas destinadas aos idosos e aos portadores de deficiência em estacionamento privado e dá outras providências;
- PL 545/09, que dispõe sobre a previsibilidade de aplicação de multas para veículos estacionados irregularmente em vagas reservadas por lei a carros adaptados ou conduzidos por pessoas com necessidades especiais em supermercados, shoppings, hospitais, cemitérios, universidades, clínicas, estádios, interior de parques públicos e outros locais de uso público ou provado no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 727/09, que dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados pagos ou gratuitos, no âmbito do Município de São Paulo, para idosos e pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências;
- PR 2/10, que institui a Frente Parlamentar de Mudanças Climáticas no Município de São Paulo;
- PL 223/10, que acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 07 do prod. S. 9
Nº 63 de 2014
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 495/11, que dispõe sobre a criação de vagas de estacionamento nas áreas urbanas de Zona Azul para uso de bicicletas, e dá outras providências;

- PL 221/12, que dispõe sobre estacionamento m vagas reservadas para idoso em área regulamentada como "zona azul" no Município de São Paulo;

- PL 95/14, que institui o "Cartão de Estacionamento para Gestante" para toda mulher gestante, residente no Município de São Paulo.

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

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

São Paulo, 01 de abril de 2014.

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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Fls. 10
Folha nº 608
Nº 63 do proc.
O funcionário de 2014
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

Art. 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do

93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento o S. 11 remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX DOS VEÍCULOS

Seção I Disposições Gerais

Folha nº 609 do proc.
Nº 62 de 2014
O funcionário José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

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;

§ 4º (VETADO)

Nº 63 do proc.
O funcionário de 2014 S. 12

§ 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.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 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.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do caput deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. (Incluído pela Lei nº 11.910, de 2009)

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.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha nº 11
Nº 63 de 2014
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.

Regulamento

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Regulamento

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III – pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV – elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V – mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI – ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

CAPÍTULO II

DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO

Folha nº 12
Nº 63 do proc.
O funcionário de 20 14
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Os parques de diversões, públicos e privados, devem adaptar, no mínimo, 5% (cinco por cento) de cada brinquedo e equipamento e identificá-lo para possibilitar sua utilização por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, tanto quanto tecnicamente possível. (Incluído pela Lei nº 11.982, de 2009)

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 6º Os banheiros de uso público existentes ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT.

Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção.

Parágrafo único. As vagas a que se refere o caput deste artigo deverão ser em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes.

CAPÍTULO III

DO DESENHO E DA LOCALIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO

Art. 8º Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação, e de modo que possam ser utilizados com a máxima comodidade.

Art. 9º Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem.

Art. 10. Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sejam eles utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO IV

DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser observados, pelo menos, os seguintes requisitos de acessibilidade:

I – nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção permanente;

II – pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

III – pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e

IV – os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

CAPÍTULO V

DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS DE USO PRIVADO

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I – percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II – percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III – cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 14. Os edifícios a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso, à exceção das habitações unifamiliares, e que não estejam obrigados à instalação de elevador, deverão dispor de especificações técnicas e de projeto que facilitem a instalação de um elevador adaptado, devendo os demais elementos de uso comum destes edifícios atender aos requisitos de acessibilidade.

Art. 15. Caberá ao órgão federal responsável pela coordenação da política habitacional regulamentar a reserva de um percentual mínimo do total das habitações, conforme a característica da população local, para o atendimento da demanda de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

CAPÍTULO VI

DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

CAPÍTULO VII

DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO

verificada inexistência de grupo familiar, casa-lar, abandono ou carência de recursos financeiros próprios ou da família.

§ 2º Toda instituição dedicada ao atendimento ao idoso fica obrigada a manter identificação externa visível, sob pena de interdição, além de atender toda a legislação pertinente.

§ 3º As instituições que abrigarem idosos são obrigadas a manter padrões de habitação compatíveis com as necessidades deles, bem como provê-los com alimentação regular e higiene indispensáveis às normas sanitárias e com estas condizentes, sob as penas da lei.

Art. 38. Nos programas habitacionais, públicos ou subsidiados com recursos públicos, o idoso goza de prioridade na aquisição de imóvel para moradia própria, observado o seguinte:

~~I - reserva de 3% (três por cento) das unidades residenciais para atendimento aos idosos;~~

I - reserva de pelo menos 3% (três por cento) das unidades habitacionais residenciais para atendimento aos idosos; (Redação dada pela Lei nº 12.418, de 2011)

II - implantação de equipamentos urbanos comunitários voltados ao idoso;

III - eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para garantia de acessibilidade ao idoso;

IV - critérios de financiamento compatíveis com os rendimentos de aposentadoria e pensão.

Parágrafo único. As unidades residenciais reservadas para atendimento a idosos devem situar-se, preferencialmente, no pavimento térreo. (Incluído pela Lei nº 12.419, de 2011)

CAPÍTULO X Do Transporte

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no **caput** deste artigo.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica: (Regulamento) (Vide Decreto nº 5.934, de 2006)

I - a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II - desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a

melhor comodidade ao idoso.

~~Art. 42. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.~~

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo. (Redação dada pela Lei nº 12.899, de 2013)

TÍTULO III Das Medidas de Proteção

CAPÍTULO I Das Disposições Gerais

Art. 43. As medidas de proteção ao idoso são aplicáveis sempre que os direitos reconhecidos nesta Lei forem ameaçados ou violados:

- I – por ação ou omissão da sociedade ou do Estado;
- II – por falta, omissão ou abuso da família, curador ou entidade de atendimento;
- III – em razão de sua condição pessoal.

CAPÍTULO II Das Medidas Específicas de Proteção

Art. 44. As medidas de proteção ao idoso previstas nesta Lei poderão ser aplicadas, isolada ou cumulativamente, e levarão em conta os fins sociais a que se destinam e o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários.

Art. 45. Verificada qualquer das hipóteses previstas no art. 43, o Ministério Público ou o Poder Judiciário, a requerimento daquele, poderá determinar, dentre outras, as seguintes medidas:

- I – encaminhamento à família ou curador, mediante termo de responsabilidade;
- II – orientação, apoio e acompanhamento temporários;
- III – requisição para tratamento de sua saúde, em regime ambulatorial, hospitalar ou domiciliar;
- IV – inclusão em programa oficial ou comunitário de auxílio, orientação e tratamento a usuários dependentes de drogas lícitas ou ilícitas, ao próprio idoso ou à pessoa de sua convivência que lhe cause perturbação;
- V – abrigo em entidade;
- VI – abrigo temporário.

TÍTULO IV Da Política de Atendimento ao Idoso

CAPÍTULO I Disposições Gerais

Art. 46. A política de atendimento ao idoso far-se-á por meio do conjunto articulado de ações governamentais e não-governamentais da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Art. 47. São linhas de ação da política de atendimento:

- I – políticas sociais básicas, previstas na Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994;

RESOLUÇÃO 302 DE 18 DE DEZEMBRO DE 2008

Define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos.

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB e conforme Decreto nº 4.711 de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando que as questões de estacionamento de veículo são de interesse estratégico para o trânsito e para a ordenação dos espaços públicos;

Considerando a necessidade de definir e regulamentar os diversos tipos de áreas de estacionamentos específicos de veículos e área de segurança de edificação pública, resolve:

Art.1º As áreas destinadas ao estacionamento específico, regulamentado em via pública aberta à circulação, são estabelecidas e regulamentadas pelo órgão ou entidade executiva de trânsito com circunscrição sobre a via, nos termos desta Resolução.

Art.2º Para efeito desta Resolução são definidas as seguintes áreas de estacionamentos específicos:

I – Área de estacionamento para veículo de aluguel é a parte da via sinalizada para o estacionamento exclusivo de veículos de categoria de aluguel que prestam serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização do poder concedente.

II - Área de estacionamento para veículo de portador de deficiência física é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte portador de deficiência física, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

III - Área de estacionamento para veículo de idoso é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículo conduzido ou que transporte idoso, devidamente identificado e com autorização conforme legislação específica.

IV - Área de estacionamento para a operação de carga e descarga é a parte da via sinalizada para este fim, conforme definido no Anexo I do CTB.

V - Área de estacionamento de ambulância é a parte da via sinalizada, próximo a hospitais, centros de atendimentos de emergência e locais estratégicos para o estacionamento exclusivo de ambulâncias devidamente identificadas.

VI - Área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

VII - Área de estacionamento de curta duração é a parte da via sinalizada para estacionamento não pago, com uso obrigatório do pisca-alerta ativado, em período de tempo determinado e regulamentado de até 30 minutos.

VIII - Área de estacionamento de viaturas policiais é a parte da via sinalizada, limitada à testada das instituições de segurança pública, para o estacionamento exclusivo de viaturas policiais devidamente caracterizadas.

Art. 3º. As áreas de estacionamento previstas no art. 2º devem ser sinalizadas conforme padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

Art. 4º. Não serão regulamentadas as áreas de estacionamento específico previstas no art. 2º, incisos II, IV, V e VIII desta Resolução quando a edificação dispuser de área de estacionamento interna e/ou não atender ao disposto no art. 93 do CTB.

Art. 5º. Área de Segurança é a parte da via necessária à segurança das edificações públicas ou consideradas especiais, com extensão igual à testada do imóvel, nas quais a parada e o estacionamento são proibidos, sendo vedado o seu uso para estacionamento por qualquer veículo.

§ 1º Esta área é estabelecida pelas autoridades máximas locais representativas da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios, vinculados à Segurança Pública;

§ 2º O projeto, implantação, sinalização e fiscalização da área de segurança são de competência do órgão ou entidade executivo de trânsito com circunscrição sobre a via, decorrente de solicitação formal, cabendo-lhe aplicar as penalidades e medidas administrativas previstas no Código de Trânsito Brasileiro;

§ 3º A área de segurança deve ser sinalizada com o sinal R-6c "Proibido Parar e Estacionar", com a informação complementar "Área de Segurança".

Art. 6º. Fica vedado destinar parte da via para estacionamento privativo de qualquer veículo em situações de uso não previstas nesta Resolução.

Art. 7º. Os órgãos ou entidades com circunscrição sobre a via têm o prazo de até 360 (trezentos e sessenta) dias, a partir da data de publicação desta Resolução, para adequar as áreas de estacionamento específicos existentes ao disposto nesta Resolução.

Art. 8º. Esta Resolução entra em vigor na data da sua publicação, revogada a Resolução nº 592/82 e as demais disposições em contrário.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

Jose Antonio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Base de dados : legis

Pesquisa : 6895

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 6.895 25/05/1966 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece cobrança de preço pelo estacionamento de veículos nos bens públicos de uso comum do povo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 57/1966

Autor(es): EXECUTIVO; Faria Lima

Notas complem.: - Lei nº 7.007/1967 - Autoriza o Executivo a celebrar contrato com a CMTC para a cobrança de tarifas devidas por estacionamento de veículos em vias e logradouros públicos.

[\[Back \]](#)

LEI N.º 6.895, DE 25 DE MAIO DE 1966

Estabelece cobrança de preço pelo estacionamento de veículos nos bens públicos de uso comum do povo.

José Vicente de Faria Lima, Prefeito do Município de São Paulo, de acordo com o disposto no parágrafo 4.º do artigo 21 da Lei Estadual n.º 9.205, de 28 de dezembro de 1965, promulga a seguinte lei:

Art. 1.º — O estacionamento de veículos em locais previamente determinados, nos bens públicos de uso comum do povo — onde for permitido — ficará sujeito ao pagamento de preços a serem fixados em decreto executivo.

§ 1.º — Na fixação dos preços serão considerados:

- a) o tempo de duração do estacionamento;
- b) as condições do local;
- c) as características dos veículos;
- d) os preços cobrados por particulares, em locais análogos;
- e) outros fatores que devam ser levados em conta.

§ 2.º — A exploração dos locais destinados a estacionamento nos termos desta lei, poderá ser concedida a particulares, a título precário e mediante concorrência pública que versará sobre a retribuição mensal a ser paga pelo concessionário à Prefeitura.

§ 3.º — Dos editais de concorrência pública e do consequente contrato de concessão de uso, constarão além de outras condições julgadas necessárias à salvaguarda dos interesses do Município, cláusula estabelecendo:

- a) — que a concessão é outorgada a título precário, obrigando-se o concessionário a desocupar o local dentro de prazo razoável a ser fixado pela Prefeitura, em cada caso, mediante simples aviso escrito e independentemente de qualquer formalidade judicial;
- b) — que os preços a serem cobrados pelo concessionário serão fixados pela Prefeitura em consonância com o disposto no parágrafo 1.º do artigo 1.º desta lei;
- c) — que a majoração desses preços, em qualquer circunstância ou ocasião, dependerá de prévia autorização, por escrito, da Prefeitura;
- d) — que as mensalidades devidas à Prefeitura ficarão automaticamente majoradas, e na mesma base percentual, sempre que for autorizado e efetivado o aumento dos preços de estacionamento.

Art. 2.º — As arrecadações efetuadas em virtude do disposto nesta lei serão recolhidas aos cofres da Prefeitura como receita do Município.

Art. 3.º — Em qualquer caso, indenpenderá do pagamento do preço estabelecido por esta lei o estacionamento:

- a) — dos carros oficiais, da União, dos Estados e dos Municípios, bem como de suas autarquias;
- b) — os veículos de transportes de passageiros (taxis) e de carga, quando estacionados em seus respectivos "pontos", nos termos da Lei n.º 6.135, de 30 de dezembro de 1962;
- c) — os veículos de transporte coletivo (ônibus, troleibus e similares), quando estacionados em seus pontos de parada.

Art. 4.º — O Prefeito expedirá os regulamentos necessários à execução da presente lei.

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

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 25 de maio de 1966, 413.º da fundação de São Paulo — O Prefeito, José Vicente de Faria Lima — Fernando Guedes de Moraes, respondendo pelo expediente da Secretaria de Negócios Internos e Jurídicos — O Secretário das Finanças, Francisco de Paula Quintanilha Ribeiro — Maury de Freitas Julião, respondendo pelo expediente da Secretaria de Obras.

Publicada na Diretoria do Departamento do Expediente e do Pessoal, da Secretaria de Negócios Internos e Jurídicos, em 25 de maio de 1966 — O Diretor, Adriano Theodósio Serra.

Folha nº 21 do proc. fls. 24
Nº 62 de 20 14
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.506

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 22 do pro. fls. 25
Nº 63 de 20 14
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

Base de dados : **legis**Pesquisa : **11471**Total de referências : **1****1/1**Título: LEI Nº 11.471 12/01/1994 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Autoriza o estacionamento de veículos defronte as farmacias deste Município.

Projeto: Projeto de Lei Nº 174/1993 (ver documento)

Autor(es): Toninho Paiva

Regulamentação: Decreto nº 34.654/1994 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO
OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[Back]

LEI Nº 11.471 , DE 12 DE JANEIRO DE 1994
(Projeto de Lei nº 174/93, do Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho)

Autoriza o estacionamento de veículos de-
frente às farmácias deste Município.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando
das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de de-
zembro de 1993, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica autorizado o estacionamen-
to de veículos defronte às farmácias deste Município.

Parágrafo único - O estacionamento de que
trata o "caput" deste artigo será permitido no espaço de
quinze minutos, acionada a sinalização de emergência do
veículo.

Art. 2º - O Executivo regulamentará a pre-
sente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua
publicação.

Art. 3º - As despesas decorrente da exe-
cução desta lei correrão por conta das dotações orçamentá-
rias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta lei entrará em vigor na da-
ta de sua publicação, revogadas as disposições em contrá-
rio.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de janeiro
de 1994, 4409 da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ANTONIO CASTEL CAMARGO, Respondendo pelo Cargo de
Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de
janeiro de 1994.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Secretaria de Documentação da Câmara Municipal de São Paulo (SGP.3)

Base de dados: **legis**
Pesquisar: **LEI11.603/1994 [Todos os campos]**
Total de referências: **1**

Folha nº 24
Nº 63 do proc.
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

1/1

Título: LEI Nº 11.603 12/07/1994 (ver documento)
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a utilização de gas natural como combustivel na frota de veiculos oficiais, de transporte publico e coletivo de passageiros, e da outras providencias.
Publicação: DOM 13/07/1994 p. 1 c. 2
Projeto: Projeto de Lei Nº 135/1993 (ver documento)
Autor(es): Eder Jofre
Indexação: Frota oficial - Gas natural combustivel - Onibus - Transporte coletivo - Utilização

[Retorna]IAH vrs: 3.1.1 - BIREME

Folha nº 25 fls. 28
Nº 103 do proc
O funcionário de 20.14
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

LEI Nº 11.603, DE 12 DE JULHO DE 1994
(Projeto de Lei nº 135/93, do Vereador Eder Jofre)

Dispõe sobre a utilização de gás natural como combustível na frota de veículos oficiais, de transporte público e coletivo de passageiros, e dá outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 22 de junho de 1994, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o Executivo Municipal autorizado a utilizar o gás natural como combustível nos veículos da frota oficial, de transporte público e coletivo de passageiros no município de São Paulo, em conformidade com a legislação vigente.

Art. 2º - Os efeitos da presente lei estendem-se a todos os veículos especificados no artigo 1º desta lei, pertencentes às secretarias e órgãos da administração direta, indireta, fundações, autarquias, sociedades de economia mista, Câmara Municipal e Tribunal de Contas do Município de São Paulo.

Art. 3º - O Executivo Municipal regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de julho de 1994, 441ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de julho de 1994.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **12364**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 12.364 13/06/1997 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre estacionamento de veiculos em 45 (quarenta e cinco) graus nas vias publicas.

Projeto: Projeto de Lei Nº 208/1994 (ver documento)

Autor(es): Vicente Viscome

Regulamentação: Decreto nº 37.152/1997 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO
OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

LEI N. 12.364 - DE 13 DE JUNHO DE 1997

Dispõe sobre estacionamento de veículos em 45º (quarenta e cinco graus) nas vias públicas.

(Projeto de Lei n. 208/94, do Vereador Vicente Viscome)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de maio de 1997, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os veículos que estacionam nos logradouros públicos desta Capital deverão fazê-lo em 45º (quarenta e cinco graus), desde que a via em apreço apresente condições apropriadas para essa finalidade.

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias a partir de sua publicação, com a participação da Secretaria Municipal de Transportes e de estudos elaborados, especialmente, pelo DSV e CET.

Parágrafo único. Os estudos que viabilizarão a modalidade de estacionamento de que trata o artigo 1º, tomarão em consideração, principalmente o uso do solo, fluidez e segurança do tráfego, capacidade da via, disponibilidade de áreas e demanda de estacionamento.

Art. 3º As despesas decorrentes da execução da presente 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.

Base de dados : legis

Pesquisa : 13542

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.542 24/03/2003 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a proibicao de novas aquisicoes de onibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Municipio de Sao Paulo, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 91/2002 ([ver documento](#))

Autor(es): Alcides Amazonas

Regulamentação: Decreto nº 43.908/2003 - 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 13.612/2003 - Acrescenta par. unico ao art. 1º desta Lei. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

LEI Nº 13.542, DE 24 DE MARÇO DE 2003
(Projeto de Lei nº 91/02, do Vereador Alcides Amazonas - PC do B)

Dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Município de São Paulo e dá outras providências.

)MARTA SUPPLY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de fevereiro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O Sistema de Transporte Coletivo por ônibus no Município de São Paulo não permitirá novas aquisições, pelas concessionárias, de veículos com motor dianteiro na sua frota.

Art. 2º - Os veículos com motor dianteiro existentes no Sistema de Transporte Coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus com motor traseiro ou central, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de março de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de março de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 14458

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.458 02/07/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento defronte aos hospitais do Município de São Paulo, nos termos que especifica.

Projeto: Projeto de Lei Nº 292/2004 ([ver documento](#))

Autor(es): Miriam Athiê

Regulamentação: Decreto nº 49.382/2008 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO
OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[[Back](#)]

LEI Nº 14.458, DE 2 DE JULHO DE 2007

(Projeto de Lei nº 292/04, da Vereadora Myryam Athie - PPS)

Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento defronte aos hospitais do Município de São Paulo, nos termos que especifica.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Deverão ser reservadas 2 (duas) vagas de estacionamento de veículos defronte aos hospitais públicos e privados do Município de São Paulo para a utilização em casos de emergência, pelo período de 15 (quinze) minutos e desde que acionada a sinalização intermitente de advertência do veículo.

Art. 2º A reserva das vagas será estabelecida a critério da Secretaria Municipal de Transportes, mediante análise das condições da respectiva via pública, do uso do solo, da fluidez do tráfego, da disponibilidade da área e da demanda por estacionamento, bem como do cumprimento das disposições do Código Nacional de Trânsito e das demais regras pertinentes.

Art. 3º A Secretaria Municipal de Transportes estabelecerá os procedimentos normativos necessários à implantação de sinalização que viabilize o estacionamento de que trata esta lei.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 32
Nº 63 do proc. 35
O funcionário 06/20/14José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

Base de dados : legis

Pesquisa : 14481

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.481 12/07/2007 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e
↑ privados do Município de São Paulo.Projeto: Projeto de Lei Nº 295/2006 (ver documento)

Autor(es): Lenice Lemos

Regulamentação: Decreto nº 51.395/2010 - Regulamenta esta Lei. (ver documento)
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE
REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO
OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.[Back]

LEI Nº 14.481, DE 12 DE JULHO DE 2007
(Projeto de Lei nº 295/06, da Vereadora Lenice Lemos - PTB)

Dispõe sobre a reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e privados do 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 14 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica assegurada a reserva de 5% (cinco por cento) das vagas existentes nos estacionamentos públicos e privados do Município de São Paulo aos veículos dirigidos ou conduzindo idosos, nos termos do art. 41 da Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso.

Parágrafo único. As vagas reservadas na conformidade desta lei deverão ser posicionadas de forma a garantir maior comodidade ao idoso, bem como sinalizadas de forma clara e visível, observada a legislação municipal pertinente.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, consideram-se idosos as pessoas com idade superior a 65 (sessenta e cinco) anos.

Art. 3º Em caso de descumprimento às disposições desta lei e de seu decreto regulamentar, as empresas prestadoras de serviço do estacionamento privado ficarão sujeitas à aplicação das seguintes penalidades:

I - notificação para que o infrator sane a irregularidade no prazo de 3 (três) dias, sob pena de multa;

II - não atendida a notificação de que trata o inciso I deste artigo, multa de R\$ 100,00 (cem reais) por dia, atualizada de acordo com o Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou outro que vier a substituí-lo até que a irregularidade seja sanada.

Art. 4º As empresas de estacionamento privado deverão adequar seus estabelecimentos e os novos projetos de construção às disposições desta lei no prazo de 60 (sessenta) dias contados de sua regulamentação.

Art. 5º A Administração Municipal, relativamente aos estacionamentos sob sua responsabilidade, deverá expedir os atos complementares necessários ao cumprimento desta lei.

Art. 6º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da data de sua publicação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de julho de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 51395

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 51.395 07/04/2010 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 14.481, de 12 de julho de 2007, que dispõe sobre a reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e privados do Município de São Paulo.

[[Back](#)]

DECRETO Nº 51.395, DE 7 DE ABRIL DE 2010

Regulamenta a Lei nº 14.481, de 12 de julho de 2007, que dispõe sobre a reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e privados do Município de São Paulo.

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

D E C R E T A:

Art. 1º. A Lei nº 14.481, de 12 de julho de 2007, que dispõe sobre a reserva de vagas para idosos nos estacionamentos públicos e privados do Município de São Paulo, fica regulamentada na conformidade das disposições deste decreto.

Art. 2º. Os estacionamentos públicos e privados deverão reservar 5% (cinco por cento) das vagas existentes para os veículos dirigidos por idosos ou conduzindo idosos.

§ 1º. Para fins de aplicação da Lei nº 14.481, de 2007, e deste decreto, entende-se por:

I - estacionamentos públicos: os de responsabilidade da Administração Pública, disponibilizados para uso público, tais como os localizados nas repartições e parques, bem como o estacionamento rotativo pago, denominado Zona Azul;

II - estacionamentos privados: os estacionamentos de propriedade particular disponibilizados, mediante pagamento ou não, para uso público;

III - empresas prestadoras de serviço de estacionamento privado, referidas nos artigos 3º e 4º da Lei nº 14.481, de 2007: os estabelecimentos que administram diretamente o estacionamento, como também as empresas contratadas para tal finalidade;

IV - vagas existentes: aquelas efetivamente oferecidas para o estacionamento de veículos.

§ 2º. Ficam excluídos do conceito constante do inciso II do "caput" deste artigo, os estacionamentos:

I - operados exclusivamente por manobristas;

II - particulares e privativos, definidos nos termos do disposto no Capítulo 13 do Anexo I do Código de Obras e Edificações - COE, utilizados exclusivamente por seus proprietários ou possuidores.

§ 3º. As vagas reservadas nos termos do "caput" deste artigo deverão ser posicionadas de modo a garantir maior comodidade ao idoso, próximas dos acessos de circulação de pedestres, da entrada da edificação ou dos elevadores, sinalizadas de forma clara e visível, preferencialmente com dimensões de vaga média, conforme a Tabela 13.3.2 do Capítulo 13 do Anexo I do COE.

§ 4º. Dos Alvarás de Funcionamento e dos Autos de Licença de Funcionamento deverá constar ressalva quanto à necessidade da reserva de 5% das vagas existentes para os veículos dirigidos por idosos ou conduzindo idosos.

§ 5º. O número fracionado igual ou superior a 0,5 (meio), resultante do cálculo do percentual previsto no "caput" deste artigo, deverá ser computado como 1 (um) inteiro.

Art. 3º. Os estacionamentos privados deverão ser adequados, com vistas ao cumprimento da Lei nº 14.481, de 2007, e deste decreto, no prazo de 60 (sessenta) dias contados da data da publicação deste decreto.

Art. 4º. Nos pedidos de Alvará de Funcionamento e Auto de Licença de Funcionamento, o atendimento ao disposto na Lei nº 14.481, de 2007, e no "caput" do artigo 2º deste decreto deverá ser feito por meio de declaração do responsável técnico ou do responsável pelo uso da atividade, quanto à existência da identificação das vagas reservadas para os idosos.

Art. 5º. No caso do desrespeito às disposições da Lei nº 14.481, de 2007, e deste decreto, as empresas prestadoras de serviço de estacionamento privado ficarão sujeitas à aplicação das seguintes penalidades:

I - notificação para sanar a irregularidade no prazo de 3 (três) dias, contados da data da lavratura do ato, sob pena de multa;

II – não atendida a notificação de que trata o inciso I deste artigo, multa no valor de R\$ 100,00 (cem reais) por dia, atualizada de acordo com o Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou outro índice que vier a substituí-lo, até a comprovação do atendimento ao disposto na Lei nº 14.481, de 2007, e neste decreto.

Art. 6º. Relativamente aos estacionamentos de sua responsabilidade, os órgãos municipais competentes estabelecerão cronograma para a execução das medidas necessárias ao atendimento da Lei nº 14.481, de 2007, e deste decreto.

Art. 7º. No que se refere ao estacionamento rotativo pago, denominado Zona Azul, o órgão municipal competente deverá observar as normas constantes da Resolução Federal nº 303, de 18 de dezembro de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, com vistas ao cumprimento da Lei nº 14.481, de 2007, e deste decreto.

Art. 8º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de abril de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

CLAUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos

RONALDO SOUZA CAMARGO, Secretário Municipal de Coordenação das Subprefeituras

ELTON SANTA FÉ ZACARIAS, Secretário Municipal de Habitação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal em 7 de abril de 2010.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **14933**

Total de referências : **1**

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

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

[[Back](#)]

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

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

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

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

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

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

I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO III

META

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

Parágrafo único. As metas dos períodos subsequentes 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 rododiferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos;
- e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade;
- f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens;

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

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metrolviária, 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.

Base de dados : legis

Pesquisa : estacionamento

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Marco Aurélio Cunha

Regulamentação: Decreto nº 53.942/2013 - 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.

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

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

LEI Nº 15.649, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2012

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

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

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 31 de outubro de 2012, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

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

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

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

(NR)”

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

“.....

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

.....” (NR)

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

Tabela 10.11 - Mobiliário

Mobiliário Dimensões máximas

Jirau Área: 250,00m²

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

Pé direito: 2,30m

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

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

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

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 43
Nº 63 do pro. fls. 46
O funcionário de 20/12
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

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

1/1

Título: DECRETO Nº 53.942 28/05/2013 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 15.649, de 5 de dezembro de 2012, que introduz alterações na Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, no que tange à previsão de vagas destinadas a bicicletas em estacionamentos, bem como no conceito e parâmetros de "Jirau".

Revogação: Revoga a nota (1) do Desenho 1.II - Conceitos, do Anexo 18 do Decreto nº 32.329/1992. (ver documento)

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 29/05/2013, p. 6 c. 3-4

DECRETO Nº 53.942, DE 28 DE MAIO DE 2013

Regulamenta a Lei nº 15.649, de 5 de dezembro de 2012, que introduz alterações na Lei nº 11.228, de 25 de julho de 1992, no que tange à previsão de vagas destinadas a bicicletas em estacionamentos, bem como no conceito e parâmetros de "Jirau".

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

D E C R E T A:

Art. 1º Nos espaços de estacionamento, as vagas destinadas a bicicletas, calculadas de acordo com o item 13.3.4 do Capítulo 13 do Anexo I da Lei 11.228, de 25 de julho de 1992, com as alterações introduzidas pela Lei nº 15.649, de 5 de dezembro de 2012, deverão atender às seguintes condições:

I - localização em bolsões isolados das vagas de veículos automotores, como automóveis e motocicletas;

II - facilidade de acesso, com localização no piso mais próximo do logradouro público e acesso garantido aos usuários do estacionamento;

III - instalação de suportes para prender as bicicletas, com distância mínima de 0,75m (setenta e cinco centímetros) entre eles;

IV - comprimento mínimo de 1,80m (um metro e oitenta centímetros), em espaço com pé direito mínimo de 2,00m (dois metros).

Parágrafo único. Poderão ser aceitas configurações e dimensões diversas das estabelecidas no "caput" deste artigo de acordo com a solução adotada no projeto.

Art. 2º O disposto no artigo 1º deste decreto aplica-se aos pedidos de Alvará de Aprovação e Execução de edificação nova, de reforma ou de aprovação de projeto modificativo protocolados a partir da publicação deste decreto.

Parágrafo único. Nos pedidos de reforma e de projeto modificativo o número de vagas destinadas a bicicletas será calculado em relação ao acréscimo de área computável solicitado.

Art. 3º Ficam isentas do atendimento das disposições deste decreto as edificações:

I - localizadas no alinhamento de vias públicas e que não possuam área com acesso para estacionamento;

II - localizadas em vias nas quais o tráfego de bicicletas é proibido pelo órgão municipal de trânsito;

III - que não possuam área de estacionamento.

Art. 4º O conceito de Jirau constante do inciso VIII do Anexo 1 e o item 13.C.2 da Seção 13.C do Anexo 13, ambos do Decreto nº 32.329, de 23 de setembro de 1992, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Anexo 1

Conceitos

VIII - Jirau: é o mobiliário constituído por estrado ou passadiço instalado a meia altura em compartimento, sem permanência humana prolongada, observados os parâmetros estabelecidos na Tabela 10.11 - Mobiliário, da Seção 10.11 do COE, com as alterações promovidas pelo artigo 3º da Lei nº 15.649, de 5 de dezembro de 2012.

....." (NR)

"Anexo 13

Estacionamento

SEÇÃO 13.C - Espaços para Manobra e Estacionamento

13.C.2 - A porcentagem de vagas destinadas a pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, motocicletas e bicicletas, conforme Tabela 13.3.4 do COE,

com as alterações promovidas pelo artigo 1º da Lei nº 15.649, de 5 de dezembro de 2012, será acrescida, em número de vagas, ao mínimo exigido pela LPUOS, devendo ser demarcadas.

....." (NR)

Art. 5º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a nota (1) do Desenho 1.II – Conceitos do Anexo 18 do Decreto nº 32.329, de 1992.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 28 de maio de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

PAULA MARIA MOTTA LARA, Secretária Especial de Licenciamentos

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 28 de maio de 2013.

Base de dados : legis

Pesquisa : poluição

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.688 11/04/2013 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo - PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo - I/M-SP, bem como altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995.

Projeto: Projeto de Lei Nº 24/2013 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Regulamentação: Decreto nº 53.989/2013 - 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.

Legislação explicativa: Lei nº 11.733/1995 - Dispõe sobre a criação do "Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso", e dá outras providências. (ver documento)[Back]

PUBLICADO DOC 12/04/2013, p. 1 c. 1-2

LEI Nº 15.688, DE 11 DE ABRIL DE 2013

(Projeto de Lei nº 24/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, bem como altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995. FERNANDO HADDAD, 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 20 de março de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Cabe ao Executivo elaborar o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP, em consonância com o Plano de Controle de Poluição Veicular do Estado de São Paulo – PCPV, tendo como base o inventário de emissões de fontes móveis e, quando houver, o monitoramento da qualidade do ar, visando à redução da emissão de poluentes.

Parágrafo único. O PCPV-SP deverá caracterizar, de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis, incluindo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, quando este se fizer necessário.

Art. 2º. O PCPV-SP deverá ser periodicamente avaliado e revisto pelo Executivo com base nos seguintes quesitos:

I - comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos, especialmente o que se refere às emissões inicialmente previstas e aquelas efetivamente obtidas por meio da implementação do Plano;

II - avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;

III - evolução da tecnologia veicular de novos modelos e das tecnologias de inspeção veicular ambiental;

IV - projeções referentes à evolução da frota circulante;

V - relação custo/benefício do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, identificada em estudos promovidos pelo Executivo, e de outras alternativas de ações de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis.

Parágrafo único. O PCPV-SP deverá ser revisto, no mínimo, a cada 3 (três) anos, podendo o órgão responsável estabelecer intervalo menor entre as revisões.

Art. 3º. A obrigatória reavaliação periódica do Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP implicará revisão do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, e deverá estabelecer, no mínimo:

I - a frota-alvo e respectivos embasamentos técnicos e legais;

II - a forma de vinculação com o sistema estadual de registro e de licenciamento de trânsito de veículos;

III - a periodicidade da inspeção;

IV - a análise econômica;

V - a forma de integração, quando for o caso, com programas de inspeção de segurança veicular e outros similares.

§ 1º. A definição e as alterações da frota-alvo deverão ser precedidas pelos estudos mencionados no inciso V do art. 2º desta lei e estar fundamentadas em laudos técnicos elaborados por instituição idônea e de renome, com comprovada experiência, orientadas pelos princípios de sustentabilidade ambiental, economicidade, eficiência e eficácia do modelo.

§ 2º. A frota-alvo poderá compreender apenas uma parcela da frota total, podendo ser fracionada no mesmo exercício ou em exercícios distintos, e ser ampliada ou restringida a critério do Executivo em razão da experiência e dos resultados obtidos com a implantação do I/M-SP e das necessidades locais.

Art. 4º. Os fabricantes de veículos deverão comprovar a observância dos limites de emissão de poluentes e a efetiva disponibilização, nas redes de assistência técnica a eles vinculadas, de equipamentos e pessoal habilitado para a realização de serviços de diagnóstico, regulação de motores e sistemas de controle das emissões para os veículos que venham a circular no território do Município de São Paulo, nos termos dos arts. 1º e 13 da Lei Federal nº 8.723, de 28 de outubro de 1993.

Parágrafo único. O descumprimento das obrigações previstas no "caput" deste artigo sujeita o infrator às sanções da Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, a serem impostas pela fiscalização ambiental municipal.

Art. 5º. A Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, modificada pelas Leis nº 12.157, de 9 de agosto de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, passa a vigorar com as seguintes alterações, acrescida dos arts. 3º-A e 4º-A:

"Art. 3º-A. A atividade de inspeção de veículos em uso do Município de São Paulo poderá ser realizada por meio de empresas autorizadas, em substituição ao regime de concessão e aos centros de inspeção e certificação de veículos previstos nos arts. 2º e 3º desta lei.

§ 1º Caberá ao Executivo definir os critérios mínimos para habilitação e credenciamento de empresas capacitadas para a realização das inspeções veiculares, além do preço máximo e da forma de pagamento.

§ 2º. As empresas credenciadas terão as instalações e os equipamentos certificados pelo Executivo, por si ou por meio de entidade idônea e de renome, que fiscalizará a conformidade durante a realização das inspeções." (NR)

"Art. 4º. O proprietário do veículo licenciado no Município de São Paulo aprovado na inspeção de que trata o art. 1º desta lei, ou o arrendatário mercantil, poderá solicitar, à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA, o reembolso do valor do serviço pago à concessionária no exercício de 2013, obedecidas, cumulativamente, as seguintes condições:

.....
Parágrafo único. O valor do reembolso de que trata o "caput" deste artigo corresponderá ao total pago pelo proprietário ou arrendatário mercantil do veículo à concessionária, limitado a 1 (um) reembolso no exercício para cada veículo." (NR)

"Art. 4º-A. A partir de 2014, o proprietário do veículo licenciado no Município de São Paulo, ou o arrendatário mercantil, ficará isento do pagamento do preço devido à concessionária ou à credenciada, relativo à primeira inspeção do veículo a cada exercício." (NR)

"Art. 5º. A inspeção e a certificação de veículos da frota licenciada no Município de São Paulo são obrigatórias.

§ 1º. A periodicidade da inspeção, a partir de 1º de janeiro de 2014, será:

I - anual para a frota a diesel;

II - para os demais veículos:

a) dispensados da inspeção os veículos novos nos 3 (três) primeiros exercícios, incluindo o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado;

b) bienal, devendo ser realizada no 3º (terceiro) exercício após o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado e, a partir daí, em exercícios alternados; e

c) anual, devendo ser realizada no 9º (nono) exercício após o ano em que o primeiro licenciamento foi ou deveria ter sido realizado e, a partir daí, em todos os anos seguintes.

§ 2º. O Executivo estabelecerá o cronograma de inspeção dos veículos incluídos na frota-alvo, definindo a antecedência máxima em relação à data limite para licenciamento anual dos veículos.

§ 3º. O Executivo poderá incluir, na frota-alvo, os veículos licenciados em outros municípios que:

I - circulem mais de 120 (cento e vinte) dias por ano no território do Município de São Paulo;

II - pleiteiem regime de exceção para circulação em áreas restritas;

III - sejam ônibus intermunicipais ou fretados que circulem no Município mediante autorização do poder municipal;

IV - sejam veículos de carga.

§ 4º. A inclusão, no Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Estado de São Paulo, dos veículos listados no § 3º deste artigo implica sua exclusão do programa municipal." (NR)

Art. 6º. Fica o Executivo autorizado a alterar o objeto da concessão ou a extinguir o contrato por motivo de interesse público, nos termos do art. 37 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 7º. O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Art. 9º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de abril de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de abril de 2013.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 30
Nº 63 do processo 53
O funcionário de 2012José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505Base de dados : **legis**Pesquisa : **estacionamento**Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 15.763 20/05/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos de shopping centers, centros comerciais e hipermercados para gestantes e pessoas com crianças de colo, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 355/2012 ([ver documento](#))

Autor(es): Aurélio Nomura

Regulamentação: Decreto nº 54.735/2013 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 21/05/2013, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.763, DE 20 DE MAIO DE 2013

(Projeto de Lei nº 355/12, do Vereador Aurélio Nomura - PSDB)

Dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos de shopping centers, centros comerciais e hipermercados para gestantes e pessoas com crianças de colo, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

FERNANDO HADDAD, 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 24 de abril de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica assegurada a reserva para gestantes durante todo o período gestacional e pessoas acompanhadas por crianças de colo com até dois anos, de vagas preferenciais nos estacionamentos mantidos por shopping centers, centros comerciais e hipermercados no âmbito do Município de São Paulo.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

Art. 2º A infração ao disposto nesta lei acarretará aos estabelecimentos multa diária no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), enquanto perdurar a infração.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de maio de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de maio de 2013.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 52 ao total 55
Nº 62 de 2014
O funcionário [assinatura]Base de dados : **legis**Pesquisa : **estacionamento**Total de referências : **1**José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

1/1

Título: DECRETO Nº 54.735 30/12/2013 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 15.763, de 20 de maio de 2013, que dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos de shopping centers, centros comerciais e hipermercados para gestantes e pessoas com crianças de colo, no âmbito do Município de São Paulo.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 31/12/2013, p. 5 c. 1-2

DECRETO Nº 54.735, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2013

Regulamenta a Lei nº 15.763, de 20 de maio de 2013, que dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos de shopping centers, centros comerciais e hipermercados para gestantes e pessoas com crianças de colo, no âmbito do Município de São Paulo.

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

D E C R E T A:

Art. 1º A Lei nº 15.763, de 20 de maio de 2013, que dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos de shopping centers, centros comerciais e hipermercados para gestantes e pessoas com crianças de colo, no âmbito do Município de São Paulo, fica regulamentada na conformidade das disposições deste decreto.

Art. 2º Os estacionamentos dos shopping centers, centros comerciais e hipermercados deverão reservar, em seus estacionamentos, vagas preferenciais para gestantes durante todo o período gestacional e para pessoas acompanhadas por crianças de colo com até 2 (dois) anos.

Parágrafo único. Considera-se centro comercial toda e qualquer construção reunindo lojas destinadas à exploração comercial e à prestação de serviços submetido a uma administração central e única.

Art. 3º Os estacionamentos dos shopping centers, centros comerciais e hipermercados deverão reservar, no mínimo, 1 (uma) vaga a cada 250 (duzentas e cinquenta) vagas destinadas aos clientes para atendimento do disposto na Lei nº 15.763, de 2013, e neste decreto.

Parágrafo único. Para a definição do número de vagas previsto no "caput" deste artigo, será observada a seguinte proporção:

Número de vagas oferecidas a seus clientes	Número mínimo de vagas preferenciais a serem reservadas
10 a 250	1
251 a 500	2
501 a 750	3
751 a 1000	4
Acima de 1000	5
	Acrescida de mais 1 (uma) a cada 250 (duzentas e cinquenta) ou fração, oferecidas a seus clientes.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 55 fls. 58
Nº 63 de 2014
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar - RF 100.5052

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

1/1

Título: LEI Nº 15.974 24/02/2014 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Cartão de Estacionamento para Idoso para toda pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, residente no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 183/2013 (ver documento)

Autor(es): Paulo Fiorilo

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 25/02/2014, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.974, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2014

(Projeto de Lei nº 183/13, do Vereador Paulo Fiorilo - PT)

Institui o Cartão de Estacionamento para Idoso para toda pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, residente no Município de São Paulo, e dá outras providências.

FERNANDO HADDAD, 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 4 de fevereiro de 2014, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Toda pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos residente no Município de São Paulo, condutores ou passageiros, tem direito a estacionar seu veículo em vagas específicas e demarcadas do estacionamento rotativo destinadas aos idosos.

Art. 2º (VETADO)

Art. 3º Quando o atendimento for realizado nas subprefeituras, o cartão será entregue ao cidadão no mesmo dia da solicitação.

Art. 4º A presente lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias a partir de sua publicação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de fevereiro de 2014, 461º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de fevereiro de 2014.

José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505Base de dados : **legis**Pesquisa : **15 AND 2009**Total de referências : **1**

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 15 10/12/2009 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a neutralização de emissão de carbono gerado pela Câmara Municipal de São Paulo.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 29/2009 (ver documento)

Autor(es): Mesa da Câmara

[\[Back \]](#)

Folha nº 58 de proc. fls. 61
Nº 63 de 2014
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.504

RESOLUÇÃO Nº 15 DE 10 DE DEZEMBRO DE 2009

(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 29/09)

(MESA DA CÂMARA)

Dispõe sobre a neutralização de emissão de carbono gerado pela Câmara Municipal de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, o Programa Carbono Zero, para neutralizar as emissões de carbono geradas por todas as suas atividades.

Art. 2º A Câmara Municipal de São Paulo terá o prazo de 120 (cento e vinte) dias para fazer o inventário da emissão de dióxido de carbono que produz.

Parágrafo único. O plantio de árvores, como forma de compensar a emissão de gases gerada em suas atividades, será feito em áreas indicadas pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA, ou através da entrega de mudas no Viveiro Manequinho Lopes, do Departamento de Parques e Áreas Verdes - DEPAVE.

Art. 3º A Mesa Diretora instituirá uma Comissão Interna, de caráter permanente, composta por servidores por ela designados, para a implantação e acompanhamento do Programa Carbono Zero.

Art. 4º A Mesa Diretora poderá contar com auxílio de instituições técnicas e privadas para estudo/estimativa do cálculo sobre as emissões de carbono geradas pela Câmara Municipal de São Paulo.

Art. 5º A Câmara Municipal de São Paulo, através de seu órgão competente, deverá também viabilizar formas de reduzir a emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), entre as quais:

I - as novas aquisições de veículos leves pela Câmara Municipal de São Paulo deverão dar opção a modelos com motor "flex fuel", que utilizam fontes renováveis de combustíveis;

II - os veículos semi-leves e pesados que possuem motor a diesel poderão utilizar em sua composição o biodiesel, de acordo com as normas estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bio-combustíveis - ANP;

III - as compras de equipamentos e materiais poderão ser feitas dando-se prioridade, na aquisição, na forma da lei, de produtos, serviços e empresas considerados limpos ou não poluentes, ou que desenvolvam programas ou processos de neutralização das emissões de carbono.

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

Câmara Municipal de São Paulo, 11 de dezembro de 2009.

O Presidente, Antonio Carlos Rodrigues

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 11 de dezembro de 2009.

O Secretário Geral Parlamentar, Breno Gandelman

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

Busca no portal

Pesquisa de Legislação Municipal**Nº 110 Ano: 2012 Secretaria: SMT**

Folha nº 59 do proc.
Nº 03 de 20 14
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

 Voltar Imprimir**PORTARIA 110/12 - SMT**

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso de suas atribuições conferidas por lei; e;

CONSIDERANDO que foi assinado o Termo de Cooperação Técnica e Operacional que entre si celebram prefeitura do municipal de São Paulo por meio da Secretaria Municipal de Transportes, Nissan do Brasil Automóveis Ltda., Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A. e Sindicato das Empresas de Taxi Estado de São Paulo - Sinetaxi, objetivando a implantação de programa piloto para avaliação do desempenho operacional de veículos de tração elétrica na prestação de serviços de transporte público, modalidade táxi no município de São Paulo.

CONSIDERANDO que compete à SMT criar e compor Grupo de Trabalho - GT, através de Portaria do Secretário Municipal de Transporte, com vistas ao acompanhamento e coordenação deste Termo de Cooperação Técnica e Operacional;

CONSIDERANDO que os signatários indicaram os nomes dos membros à SMT que deverão compor o Grupo de Trabalho - GT;

RESOLVE:

I. Designar para compor o Grupo de Trabalho-GT, os seguintes membros:

Coordenador designado pela SMT:

Titular: Ivan Metran Whately - Pront. 123.580-0

Suplente: Helder Pereira - RF 796.946.5

NISSAN DO BRASIL AUTOMÓVEIS LTDA.

Titular: Ana Paula Laporta Serra - RG. 19.592.159 SSP/SP

Suplente: Yochio Anderson Ito - RG. 4.005.425-1 SSP/PR

AES - ELETROPAULO METROPOLITANA ELETRICIDADE DE SÃO PAULO S.A.,

Titular: Maria Tereza Moysés Travassos Vellano - RG. 18.718.623-6

Suplente: Paulo Roberto de Souza Pimentel - RG. 39.022.549-6

SINETAXI – SINDICATO DAS EMPRESAS DE TAXI DO ESTADO DE SÃO PAULO

Titular: Ricardo Auriemma - RG. 19.520.771-3

Suplente: Fabio Eduardo Boni - RG. 17.025.195-0

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

 Voltar

 Imprimir

Prefeitura da Cidade de São Paulo | Expediente | Portal e Inclusão Digital | São Paulo, 27 de Março de 2014 | ☒ Contato | Mapa do site |

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 61
Nº 63 do pro. 64
O funcionário de 2014
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

Base de dados : legis

Pesquisa : 36073

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 36.073 09/05/1996 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a reserva de vaga nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, para veiculos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiencia ambulatorial, e da outras providencias.

[[Back](#)]

DECRETO Nº 36.073 , DE 9 DE MAIO DE 1996

Dispõe sobre a reserva de vaga nos estacionamento rotativos pagos, tipo Zona Azul, para veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatorial, e dá outras providências.

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

D E C R E T A :

Art. 1º - Ficam criadas, nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, vagas rotativas especiais para o estacionamento exclusivo de veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatorial.

Parágrafo único - Para os fins deste decreto, considera-se portadora de deficiência ambulatorial:

a) a pessoa com incapacidade motora autônoma permanente nos membros inferiores (MMII) ou membros superiores e inferiores (MMSS/MMII), que a obrigue a utilizar, temporária ou permanentemente, cadeira de rodas, aparelhagem ortopédica ou próteses;

b) a pessoa com incapacidade motora autônoma decorrente de incapacidade mental.

Art. 2º - A Secretaria Municipal de Transportes - SMT, através do Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, estabelecerá normas e procedimentos visando a adequação e exequibilidade da reserva de vagas de que trata este decreto.

Art. 3º - As despesas com a execução deste decreto correrão por conta de dotação orçamentária própria.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de maio de 1996, 443ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

MÔNICA HERMAN SALEM CAGGIANO, Secretária dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

CARLOS DE SOUZA TOLEDO, Secretário Municipal de Transportes

ROBERTO PAULO RICHTER, Respondendo pelo Expediente da Secretaria Municipal do Planejamento

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de maio de 1996.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 63 do proc.
Nº 03 de 2014
O funcionário
José Joaquim Neta
Assistente Parlamentar-RF 100.505

01 - FL

01-0600/94-9

PROJETO DE LEI

Dispõe sobre a obrigatoriedade de realização de vistorias dos automóveis que circulam pelo Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Obriga os proprietários de veículos que circulam pelo Município de São Paulo, a realizarem vistorias semestrais em seus automóveis, podendo a mencionada vistoria ser realizada em qualquer oficina ou concessionária capaz de realizar o serviço.

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, a vistoria mencionada no artigo anterior, deverá verificar os seguintes itens de segurança:

- a) Suspensão;
- b) amortecedores
- c) freios;
- d) direção;
- e) faróis;
- f) lanternas;
- g) pneus;
- h) e regulação do motor.

Art. 3º - A referida vistoria, deverá ser efetuada pela CET (Companhia de Engenharia e Tráfego) semestralmente.

Art. 4º - As oficinas mecânicas, localizadas no Município de São Paulo, poderão efetuar a vistoria mencionada nesta Lei, mediante prévia autorização do CET.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 64
 Nº 63 do proc.
 O funcionário de 20.14
 José Joaquim Neto
 Assistente Parlamentar-RF 100.505

Art. 5º - Sempre que requisitado, pelas autoridades competentes, os proprietários de veículos deverão apresentar a referida vistoria.

Art. 6º - O não cumprimento dos dispositivos desta lei, implicará ao infrator multa no valor de 10 UFMs (Unidade Fiscal do Município), sendo que em caso de rescisão o valor da multa duplicará.

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

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

Sala das Sessões,

Wadih Mutran
 WADIIH MUTRAN
 Vereador



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 65 do proc.
Nº 63 de 2014
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

JUSTIFICATIVA

Os paulistanos descuidaram da manutenção de seus carros. A situação é tão crítica que em uma pesquisa coordenada pelo Instituto Nacional de Segurança do Trânsito (INST), apontou que 85% dos 1.291 veículos avaliados nesta pesquisa apresentaram defeitos graves nos itens de segurança.

Os dados apresentados são preocupantes, porque o problema não afeta apenas o dono do veículo, mas a todos uma vez que o risco de acidente aumenta muito.

Portanto, não basta que o motorista use apenas o cinto de segurança, mas sim verifique outros itens essenciais, tais como: suspensão, freio, etc., isto para não colocar em risco a vida dos que ocupam o veículo, como também a dos munícipes transeuntes.

Deste modo, o intuito da propositura é proteger a integridade física do munícipe sem invadir matéria de competência Estadual. Sendo assim, coloco a propositura para apreciação de nossos Ilustres Pares, aguardando, ao final, a sua conversão em lei.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 66
Nº 63 do proc.
O funcionário de 20
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

PROJETO DE LEI Nº 01 - PL
01-0515/1997

Determina a criação de vagas especiais gratuitas, em estacionamentos de veículos dirigidos ou conduzindo deficientes físicos, nos Shoppings Centers da Capital.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Artº 1º - Ficam criadas, nos estacionamentos dos Shopping Centers da Capital, vagas especiais gratuitas para o uso de veículos dirigidos ou que estejam conduzindo pessoas portadoras de deficiência física.

Artº 2º - Cabe às Administradoras dos Shoppings estabelecer normas e procedimentos para a reserva das vagas pretendidas.

Artº 3º - Os veículos conduzidos pelo deficiente físico, deverão ter um adesivo colocado no para-brisa, que o identifique.

Artº 4º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, em
VEREADOR JOSÉ IZAR
LÍDER DO PPL

PROJETO DE LEI 01-0108/2001, do Vereador Wadih Mutran.

"Institui normas sobre as vagas de estacionamento aos veículos de deficientes físicos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Ficam obrigados todos os shoppings e supermercados do Município de São Paulo a cederem 1% das vagas de seus estacionamentos aos veículos que sejam de propriedade de deficientes físicos ou que estejam apenas transportando-os.

Parágrafo único - As vagas mencionadas no artigo 1º, deverão ter o espaço de 2,5 metros por vaga, sendo identificadas por pinturas apropriadas para que seja de fácil percepção e colocadas próximas as portas de entrada.

Art. 2º - Os shoppings e supermercados que possuírem o número de vagas inferior a 100 (cem), deverão destinar 1 (uma) vaga ao deficiente físico.

Art. 3º - Os shoppings e supermercados terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para regulamentar a situação de seus estacionamentos, contados a partir da publicação desta Lei.

Art. 4º - O descumprimento dos dispositivos na presente lei acarretará ao infrator a imposição de multa no valor de 3500 (três mil e quinhentas) UFIRs., aplicando em dobro em caso de reincidência.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 68 do processo
Nº 63 de 2014
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

PROJETO DE LEI 01-0363/2001, do Vereador Antonio Carlos Rodrigues.

"Dispõe sobre a redução do nível de emissão de poluentes de motores e dá outras providências,

A Câmara Municipal de São Paulo d e c r e t a:

Art. 1º - Deverão as empresas prestadoras de serviço de transporte integrantes do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, REDUZIR o nível de emissão de poluentes dos motores de seus veículos a valores iguais ou inferiores ao definidos como Fase IV do Programa de Controle da Poluição do Ar por veículos automotores - Proconve, nos seguintes índices:

I - Monóxido de carbono = 4,0 g/kwh (medido conforme NB 1192);

II - Hidrocarbonetos = 1,1 g/kwh descontado o metano (medido conforme o NB 1192);

III - Óxidos de Nitrogênio = 7,0 g/kwh (medido conforme NB 1192);

IV - Material particulado = 0,15 g/kwh (medido conforme NB 1192);

V - Fumaça = 0,83 m-1, para motores naturalmente aspirados e 1,19ml para motores turboalimentados conforme NBR 13037);

§ 1º - A redução se dará, a partir da publicação desta Lei, na proporção de, no mínimo, 10% (dez por cento) ao ano, considerando as emissões do total de veículos em cada empresa, que não atendam a especificação citada no caput deste artigo, em um período máximo de 08 (oito) anos.

§ 2º - Findo o prazo máximo de 08 (oito) anos, todos os veículos que compõem o Sistema Municipal de Transporte Coletivo, deverão atender as exigências previstas no caput deste artigo.

Art. 2º - As vans, peruas e assemelhados (regularizados) para até 15 passageiros, deverão reduzir o nível de emissão de poluentes dos motores de seus veículos a valores iguais ou inferiores ao definidos pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, obedecendo o seguinte percentual:

I - Monóxido de carbono - 2,0 g/km (medido conforme NBR 6601);

II- Hidrocarbonetos = 0,3 g/km (medido conforme NBR 6601);

III- Óxidos de Nitrogênio = 0,6 g/km (medido conforme NBR 6601);

IV- Material particulado = 0,025 g/km (medido conforme NBR 6601);

V- Fumaça = 0,25 m-1 (medido conforme NBR 13037);

Parágrafo Único - Para os veículos que se enquadram neste artigo, a redução se dará até o primeiro ano da vigência dessa Lei.

Art. 3º - Os operadores autônomos e empresas que atuam no transporte escolar com ônibus e os operadores autônomos e cooperativas de transporte coletivo deverão atender a especificação citada no caput do art. 1º, até o terceiro ano de vigência dessa Lei.

Art. 4º - Para o cumprimento dessa Lei, tratando-se de veículos em uso, poderão ser utilizados quaisquer meios, tais como, utilização de equipamentos ou dispositivos, substituição dos veículos ou dos seus motores por outros de tecnologia mais avançada, ou ainda, pela mudança do combustível original.

Parágrafo único: efetuadas as alterações de que trata o caput deste artigo, deverá haver homologação pelos órgãos competentes, sem a qual o veículo não será computado como modificado ou substituído, para os efeitos desta Lei.

Art. 5º - As determinações da presente Lei serão aplicadas, nas mesmas formas e prazos, a partir da publicação de novas normas que, sucessivamente, substituam os valores definidos como Fase IV do Programa Nacional de Controle de Emissões de Veículos Automotores - Proconve.

Art. 6º - As exigências contidas nesta Lei ficam condicionadas à evolução e disponibilidade tecnológica, econômico-financeira das entidades envolvidas, cabendo ao Executivo reavaliar os prazos e condições aqui fixados.

Art. 7º - O descumprimento ao disposto nesta Lei ensejará as seguintes penalidades:

I - Multa de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs, multiplicada pelo número de veículos que falem, a cada mês, para atingir a porcentagem mínima anual de 10% (dez por cento), aplicada à empresa prestadora do serviço de transporte coletivo ou escolar.

II - Multa de 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs, aplicada aos veículos de propriedade de autônomos e cooperativas, que não se enquadrem aos dispositivos desta Lei, dentro do prazo determinado.

Parágrafo único: As penalidades estabelecidas no caput deste artigo não excluem a rescisão do contrato, da licença, do alvará e outros dispositivos que autorizem a operação, a critério do Poder Público, bem como as eventuais perdas e danos causados ao Município ou à coletividade.

Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 9º - As despesas decorrentes da aplicação desta Lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 10º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, especialmente as Leis Municipais 10.950, de 21 de janeiro de 1991 e 12.140, de 06 de julho de 1996.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0208/2002, do Vereador Wadih Mutran.

"Institui normas sobre a gratuidade nos estacionamento de hospitais, ambulatórios médicos e laboratórios, destinados aos deficientes ambulatoriais, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Torna obrigatória a destinação gratuita de pelo menos duas vagas nos estacionamento particulares destinados aos deficientes ambulatoriais, localizados nos hospitais, ambulatórios médicos, laboratórios, clínicas particulares e similares, localizados no Município de São Paulo.

Art. 2º - Para os fins desta lei, considera-se portador de deficiência ambulatorial:

a) a pessoa com incapacidade motora autônoma permanente nos membros inferiores (MMII), ou membros superiores e inferiores (MMSS/MMII), que obrigue a utilizar, temporária ou permanentemente, cadeiras de rodas, aparelhagem ortopédica ou prótese;

b) a pessoa com incapacidade motora autônoma decorrente de incapacidade mental.

Art. 4º - O não cumprimento dos dispositivos desta Lei, implicará ao infrator a imposição de multa no valor de R\$ 1.500,00 (um mil, e quinhentos reais), dobrado no caso de reincidência.

Parágrafo Único - O valor da multa de que trata este artigo será atualizado, anualmente, pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro índice criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

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

Art. 6º- Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

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

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

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

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

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

"16.7 - Estacionamentos ou edifícios-garagens

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

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

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

I - advertência;

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

III - interdição da atividade.

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

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

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

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

PROJETO DE LEI 01-0476/2005 da Vereadora Myryam Athie (PPS)

"Dispõe sobre a criação do "PLANO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO INTEGRADO"- PMDEI e do "FUNDO MUNICIPAL DE ENERGIA ALTERNATIVA" no município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo, DECRETA:

Art. 1º. Ficam criados o "PLANO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO INTEGRADO" – PMDEI e o "FUNDO MUNICIPAL DE ENERGIA ALTERNATIVA" na cidade de São Paulo, para pesquisa e implantação de novas soluções energéticas no município a ser gerido pela Secretaria Municipal do Verde e o Meio Ambiente.

Parágrafo 1º - O Plano Municipal de Desenvolvimento Energético Integrado – PMDEI, tem objetivos econômicos, sociais e sanitários direcionando ao desenvolvimento integrado entre centros de pesquisa, universidades e concessionárias de serviços públicos através de projetos de produção de biogás, biodiesel e outras soluções energéticas, destinados ao uso público e privado.

Parágrafo 2º - O Fundo Municipal de Energia Alternativa de que trata o caput será constituído por verbas oriundas de concessões e de recursos explorados pela municipalidade; venda de tecnologia; e créditos de carbono previstos no protocolo de Kyoto, receitas de contribuições e transferências correntes e de capital.

Art. 2º. O Programa de que trata o artigo 1º tem por finalidade:

I – Promover sinergia de esforços entre o poder público e a iniciativa privada, em parcerias de mútuo interesse na produção de biogás, biodiesel e outras formas de energia renováveis;

II – Elaborar propostas de diretrizes gerais, políticas energéticas municipais, regionais e setoriais;

III – Elaborar propostas institucionais, regulamentadoras que visem:

a) Estimular e promover a aplicação das diretrizes e políticas de produção de biogás e biodiesel;

b) Facilitar o entrosamento com as políticas energéticas estadual e federal;

c) Incentivar políticas regionais no município para a eficiência de processos energéticos;

IV – Propor a estrutura básica do Modelo de Desenvolvimento Energético no município de São Paulo;

V – Definir premissas, conceitos e métodos de avaliação do biogás e biodiesel, e seus processos;

VI – Estabelecer metodologia e plataforma sistêmica para implantação de um Banco de Dados Energéticos;

VII – Estabelecer a conceituação, parâmetros, formatação, estrutura geral do Balanço Energético do município, relações entre energia, a sócio economia municipal e os aspectos ambientais;

VIII – Identificar a potencial capacidade de captura de créditos carbono, e a partir da avaliação dos Mecanismos de Desenvolvimento Limpo – MDL's para os diversos setores produtivos de biogás e biodiesel do município;

IX – Avaliar e propor metodologias para quantificação e avaliação de créditos de carbono e sistemas de monitoramento;

X – Identificar principais agentes que atuam no mercado;

XI – Inserir o município de São Paulo nos contextos integrativos das Políticas Estadual e Nacional de Energia;

XII – Identificar e estabelecer uma Matriz Energética que impulse os desenvolvimentos econômico e sócio ambiental;

XIII – Incentivar e organizar a expansão e integração municipal de energias (importadas, locais, gás natural, renováveis, incluindo biodiesel e biogás – resíduos urbanos).

Art. 3º. O Plano Municipal de Desenvolvimento Energético Integrado da Prefeitura do

Município de São Paulo terão metas prioritárias, bem como:

I – Estudos da viabilidade da criação de um programa de fornecimento de energia elétrica às comunidades carentes, iluminação pública;

II – Estudos para a viabilização da troca gradativa dos combustíveis fósseis para combustíveis alternativos renováveis em frotas de transportes coletivos; e demais veículos da frota pública, inclusive programa de incentivo para substituição do combustível em táxis;

III – Estudos e levantamentos dos recursos energéticos do município:

- a) Hídricos, agrícolas e eólicos;
- b) Pesquisas de biodiesel com escuma de esgoto e outros resíduos;
- c) Biogás a partir de aterros sanitários;
- d) Incentivo à pesquisa da célula de hidrogênio;
- e) Incentivo ao uso de energia solar (fotovoltaica e aquecimento).

Parágrafo único: Estudo da viabilidade econômica para substituição da energia elétrica por solar para o sistema de aquecimento em habitações de interesse social, creches e hospitais da rede municipal.

Art. 4º. A Prefeitura Municipal de São Paulo deverá firmar parcerias com o Governo do Estado de São Paulo, municípios da Região Metropolitana de São Paulo e outras prefeituras, visando um projeto com múltiplas funções que integre sistemas de transporte, reciclagem, tratamento e de destinação de resíduos, com aproveitamento energético.

Art. 5º. A parceria firmada entre a Prefeitura do Município de São Paulo, o Governo do Estado São Paulo, e os municípios da Região Metropolitana de São Paulo, terão por finalidade:

- I – Propor política de incentivo a produção e oferta de biogás e biodiesel;
- II – Propor metodologias, procedimentos e critérios de integração do biogás e biodiesel a outros combustíveis, objetivando sinergismo do conjunto energético da sua eficiência, continuidade, qualidade e competitividade de oferta;
- III – Identificar mercados regionais e setores de consumo que apresentem viabilidade ao uso de biogás e biodiesel, antecipando a instalação de rede de dutos;
- IV – Incentivar a inclusão do biogás e do biodiesel no setor de energia;
- V – Gerar empregos, e ocupação para população qualificada e não qualificada;
- VI – Desenvolver agricultura familiar e agro indústria para o biodiesel;
- VII – Implantar Centros de Desenvolvimento e Pesquisas para o treinamento e habilitação para os diferentes segmentos do projeto;
- VIII – Promover parceria com o Estado e outros Municípios para incentivar uma política de produção de biodiesel através da escuma de esgoto, propiciando o tratamento antes do lançamento dos dejetos nos rios e afluentes.

Art. 6º. A Prefeitura do Município de São Paulo, sem prejuízo da parceria definida no artigo 4º desta lei, deverá:

- I – Desenvolver parcerias com diferentes entidades de ensinos básicos, técnicos e especializados nas atividades agrícolas e de processos químicos para obtenção dos derivados das matérias primas, do biogás e do biodiesel, além da instalação de estruturas de abastecimento, médicas sanitárias, culturais e de lazer;
- II – Formar parcerias convênios e consórcios com entidades empresariais e universitárias que já desenvolveram diversas experiências, projetos e processos similares, sob o incentivo de órgãos governamentais e da competitividade econômica e sustentabilidade ambiental;

Art. 7º. Cabe ainda ao PMDEI – Programa Municipal de Desenvolvimento Energético de São Paulo, especificar e definir;

- I – Exploração direta ou indireta de aterros sanitários do município e no Estado de São Paulo para produção de biogás;
- II – Sistemas de coleta, centros de triagem e de tratamento;

Folha nº 74 do proc.
Nº 63 de 20 14
O funcionário [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

fls. 77

III - Unidades de produção energética;

IV - As Centrais de Processamento e Comercialização dos resíduos: Nos Aterros Sanitários, na Construção civil, na Indústria Recicladora e na Agricultura;

V - Projetos aplicativos ao biogás e ao biodiesel, tecnologias, associação e complementação de fontes geradoras;

VI - As regiões e setores mais viáveis para o desenvolvimento aplicativo dos projetos selecionados;

VII - O desempenho da mistura do biodiesel com combustíveis derivados de petróleo para definir vantagens e restrições nas diversas aplicações.

Parágrafo único - Para a viabilização dos projetos do PLANO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ENERGÉTICO INTEGRADO - PMDEI, e o FUNDO MUNICIPAL DE ENERGIA ALTERNATIVA poderão procurar obter financiamentos e linhas de crédito de entidades nacionais e internacionais disponibilizadas para estas finalidades, bem como, estabelecer convênios e acordos contratuais para transferência de conhecimentos de energias alternativas.

Art. 8º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias e suplementares se necessário.

Art. 9º. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 10º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Folha nº 75
Nº 63
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.5ns
fls. 78

PROJETO DE LEI 01-0679/2005 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)
"Destina vagas de estacionamento na zona azul para uso exclusivo de deficientes e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica destinado vagas de estacionamento na zona azul para o uso exclusivo de deficientes no município de São Paulo.

Art. 2º As vagas que tratam esta Lei deverão ser disponibilizadas próximos às esquinas e guias rebaixadas de cada quarteirão para facilitar a manobra e desembarque do deficiente.

Art. 3º Deve cada quarteirão reservar no mínimo de 02 (duas) vagas de estacionamento destinada ao exclusivo do deficiente.

Art. 4º Para o uso da vaga é necessário cartão próprio que deverá ser fornecido pela autoridade competente, devendo ser colocado em local visível.

Parágrafo Único – O uso do cartão próprio não desobriga o usuário deficiente de pagar a devida taxa da Zona Azul.

Art. 5º Cada vaga será sinalizada de forma a advertir os demais usuários sobre o uso exclusivo por deficiente, ficando sujeito às penalidades legais quando da sua inobservância.

Art. 6º O Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 90 (noventa) dias em especial no tocante aos aspectos procedimentos e de formalização.

Art. 7º As despesas decorrentes da implantação desta lei correrão por conta das 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, 17 de outubro de 2005. Às Comissões competentes".

PUBLICADO DOC 05/01/2007

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 679/05

Ofício ATL nº 05, 3 de janeiro de 2007

Ref.: Ofício SGP-23 nº 4766/2006

Senhor Presidente

Por meio do ofício referenciado, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou a esta Chefia do Executivo cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara, nos termos do artigo 84, inciso I, de seu Regimento Interno, relativa ao Projeto de Lei nº 679/05, de autoria do Vereador Adilson Amadeu, que "destina vagas de estacionamento na Zona Azul para o uso exclusivo de deficientes" no Município de São Paulo.

A medida prevê a reserva de, no mínimo, duas vagas em cada quarteirão do referido estacionamento rotativo, próximas às esquinas e guias rebaixadas, para uso exclusivo da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida. Determina, ainda, que a utilização da vaga se dará mediante cartão próprio, fornecido pela autoridade competente, a ser colocado em local visível, não ficando o usuário, porém, desobrigado do pagamento da respectiva taxa.

Inicialmente, é de se apontar que anterior projeto de lei, de autoria do Vereador William Woo (Projeto de Lei nº 247/2001), com proposta semelhante, foi vetado pelo Executivo, estando pendente de apreciação pelo Legislativo.

Pelas mesmas razões então explicitadas, impõe-se veto total à propositura em comento, por sua inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público.

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) confere aos órgãos executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição, a atribuição de planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, bem como executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas por infrações de circulação, estacionamento e parada e, inclusive, implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias públicas (artigo 24, incisos II, VI e X do CTB).

Dessa forma, como a matéria objeto do projeto aprovado versa sobre incumbência específica de órgão da Secretaria Municipal de Transportes, a saber, o Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, fica patente que a medida toca à organização administrativa e refoge à competência do Legislativo.

De outro lado, ao dispor sobre o uso de bens municipais, que são as vias públicas destinadas a estacionamento de veículos, a propositura contraria o disposto nos artigos 70, inciso VI, e 111 da Lei Orgânica do Município, que estabelece a competência do Prefeito para a administração desses bens.

De fato, foi desrespeitada a iniciativa privativa do Prefeito quanto à matéria, nos termos dos artigos citados, infringindo, portanto, o princípio da harmonia e independência entre os Poderes, inserto no artigo 2º da Carta Magna, reproduzido no artigo 5º da Constituição Estadual e no artigo 6º da Lei Orgânica.

Especificamente para regular esse assunto, o Poder Executivo editou o Decreto Municipal nº 36.073, de 9 de maio de 1996, que "dispõe sobre a reserva de vaga nos estacionamentos rotativos pagos, tipo Zona Azul, para veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência ambulatorial", o qual já atende o objetivo da mensagem, e esclarece, em seu artigo 2º, que incumbe à Secretaria Municipal de Transportes, por meio do DSV, o estabelecimento de normas e procedimentos visando à adequação e exeqüibilidade dessa providência.

A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o DSV elaboraram, assim, a norma de regulamentação de estacionamento e parada para o deficiente físico, para fixar critérios

sobre a questão, em atendimento, inclusive, às recomendações do Ministério Público Estadual.

Dessa maneira, os órgãos executivos de trânsito municipais, em conjunto com a Comissão Permanente de Acessibilidade - CPA, instituída pelo Decreto nº 39.651, de 27 de julho de 2000, com alterações posteriores, aprovaram referida norma, que determina a reserva de vagas destinadas ao uso público dessas pessoas em locais de comprovada demanda, nos quais a rotatividade possibilite melhorar as condições de acessibilidade ao maior número possível de usuários, disponibilizando-se uma vaga num raio de 300m, a gerar um deslocamento máximo de até 150m. Ainda de acordo com tal norma, nos locais de grande demanda é oferecido maior número de vagas para atender as necessidades específicas da região.

Consoante as informações dos setores técnicos, a guia rebaixada destinada a entrada e saída de veículos, como proposto na medida, compromete a segurança das pessoas portadoras de deficiência, além de constituir rampa com degrau, que prejudica o acesso de cadeiras de rodas. As vagas especiais devem ser dotadas de rampas próprias e espaço destinado à retirada de equipamentos para que essa operação se realize com segurança e conforto, conforme critérios estabelecidos na Resolução CPA/SEHAB-G/011/2003.

Por isso, o simples favorecimento das condições de estacionamento em determinados locais, sem qualquer rigor técnico, não deve servir como parâmetro para a administração do sistema de estacionamento conhecido como Zona Azul e também não se mostra adequado ao atendimento da Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Como se verifica, a destinação das cogitadas vagas deve ser recomendada por estudos de engenharia, que avaliem, dentre outros aspectos, as condições de segurança, as características físicas e operacionais existentes, tais como o volume de tráfego, capacidade da via, sentido de circulação, raio de giro dos veículos, disponibilidade de áreas, demanda de estacionamento, proximidade do portão de acesso quando se tratar de vagas em pólos geradores.

Por conseguinte, estando a matéria em foco conveniente e minuciosamente regulamentada pelos órgãos competentes do Executivo, vejo-me na contingência de vetar inteiramente o texto vindo à sanção, com fulcro no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Devolvo, pois, o assunto à apreciação dessa Egrégia Casa de Leis, renovando a Vossa Excelência, na oportunidade, protestos de elevado apreço e distinta consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI 01-0419/2006 do Vereador Mário Dias (PFL)

"Dispõe sobre a reserva de vagas aos idosos, nos estacionamentos públicos e privados no Município de São Paulo, de acordo com o Art. 41 da Lei Federal 10.741/2003 - Estatuto do Idoso - e dá outras providências

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO no uso de suas atribuições decreta:

Art.1º Fica assegurada às pessoas idosas, a reserva preferencial de vagas nos estacionamentos de veículos de propriedade privada, nos estacionamentos de veículos automotores em vias e logradouros públicos (Zona Azul), nos pátios de repartições públicas municipais ou nos espaços públicos a estas reservados, no Município de São Paulo, de acordo com os termos do Art. 41 da Lei Federal nº 10.741 - Estatuto do Idoso.

Parágrafo único. Define-se como idoso para os fins desta lei, a pessoa com 60 (sessenta) anos ou mais.

Art. 2º Considera-se estacionamento para efeito da presente lei todas as áreas públicas e privadas existentes no município de São Paulo destinadas à guarda de veículos automotivos.

Art. 3º Para melhor fiscalização do Poder Público, o veículo do idoso deverá possuir um selo de identificação que será fornecido pela Coordenadoria de Trânsito e Transportes do Município. O Selo deverá ser fixado no pára-brisas do veículo no canto inferior esquerdo.

Parágrafo único: A apresentação da Carteira de Identidade ou outro documento expedido por órgão público com foto, servirá como documento hábil para a identificação do idoso às reservas preferenciais.

Art. 4º Os estacionamentos de veículos de propriedade privada deverão reservar 5% (cinco por cento) da totalidade de vagas para o uso preferencial de veículos conduzidos por pessoa idosa, da seguinte forma:

I - localização privilegiada das vagas, posicionada de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso, demarcadas a critério dos administradores no interior dos estacionamentos e de preferência próximo às entradas;

II - As vagas reservadas deverão comportar um veículo de tipo médio;

III - Quando o cálculo de 5% das vagas não resultar em fração ideal, considerando o número de vagas existentes no estacionamento, esta será arredondada para mais;

II - Identificação das vagas com sinalização adequada e acesso apropriado.

IV - Nos estacionamentos privados a obrigatoriedade estende-se somente à reserva preferencial de 5% das vagas aos idosos e não a sua gratuidade.

V - Poderão ser concedidos descontos à pessoa idosa, cuja porcentagem ficará a critério dos administradores;

Art. 5º Às pessoas idosas fica ainda assegurada, prioridade na ocupação das vagas nos estacionamentos de veículos automotores em vias e logradouros públicos (Zona Azul), nos pátios de repartições públicas municipais ou nos espaços públicos a estas reservados, da seguinte forma:

I - na Zona Azul:

a) uma vaga demarcada e sinalizada em cada quarteirão; e

b) utilização gratuita das vagas reservadas.

II - nos pátios de repartições públicas ou espaços a estas reservados:

a) localização privilegiada das vagas a serem demarcadas;

b) vagas identificadas com sinalização adequada e acesso apropriado;

c) reserva de no mínimo duas vagas em cada local; e

d) utilização gratuita das vagas reservadas

A prioridade disposta no art.1º da presente lei, refere-se a reserva de 5 % (cinco por cento) do total de vagas existentes nos estacionamentos públicos e privados no Município de São Paulo, tratando-se de reserva preferencial e não exclusiva.

Art. 6º Fica concedido aos estacionamentos de propriedade privada e pública o prazo de trinta dias, contados da publicação desta lei, para se adaptarem ao nela disposto.

Art. 7º Somente será concedido alvará de licença para novos estacionamentos de propriedade privada se estes preencherem as exigências desta lei.

Art. 8º Aos estacionamentos de propriedade privada e aos infratores da presente lei serão aplicadas as seguintes penalidades:

I - na primeira infração: advertência;

II - na segunda infração: multa de R\$ 50,00 (cinquenta reais); e

III - a partir da terceira infração: multa diária de R\$ 200,00 (duzentos reais) até o integral cumprimento da lei.

Art. 9º O valor pago à título de sanção, será revertido ao "Fundo do Idoso" previsto no Art. 84 do Estatuto do Idoso ou, não havendo, ao "Fundo Municipal de Assistência Social", ficando tal recurso vinculado ao atendimento da pessoa idosa. Na falta de tais fundos, o valor pago será revertido ao fundo "Fundo Estadual de Reparação de Interesses Difusos Lesados". (Decreto Estadual nº 27070/87)

Art 10º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da sua publicação.

Art 11º As despesas decorrentes da execução desta lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementares se necessárias.

Art 12º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0259/2007 da Vereadora Mara Gabrilli (PSDB)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da fiscalização quanto ao uso das vagas reservadas às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida nos estacionamentos externos e internos das áreas e edificações de uso coletivo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Artigo 1º. As vagas reservadas, de acordo com a legislação vigente, às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, que serão especificadas no Decreto regulamentador desta lei, nos estacionamentos externos e internos das áreas e edificações de uso coletivo definidas no artigo 2º desta lei, deverão ser fiscalizadas pelos referidos estacionamentos com o objetivo de assegurar que as vagas reservadas não serão ocupadas por veículos não identificados de acordo com o artigo 3º desta lei.

Parágrafo Único. O não cumprimento do caput deste artigo, acarretará a imposição de multa, pela Prefeitura do Município de São Paulo, ao estacionamento externo ou interno da área ou edificação de uso coletivo no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) por cada veículo irregular estacionado durante o período diário de funcionamento do estacionamento externo ou interno.

Artigo 2º. Para efeitos desta lei consideram-se áreas e edificações de uso coletivo aquelas destinadas às atividades de natureza comercial, hoteleira, cultural, esportiva, financeira, turística, recreativa, social, religiosa, educacional, industrial e de saúde, inclusive as edificações de prestação de serviços de atividades da mesma natureza.

Artigo 3º. Os veículos objeto desta lei deverão identificação a ser colocada em local de ampla visibilidade, confeccionada e fornecida pela Prefeitura do Município de São Paulo, que disciplinará sobre suas características e condições de uso.

Artigo 4º. As multas a que se refere esta lei serão atualizadas de acordo com a legislação municipal pertinente.

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

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

Artigo 7º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação.

Sala das Sessões, em 19 de abril de 2007. Às Comissões competentes

PUBLICADO DOC 21/05/2008, PÁG. 03

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 259/07

Ofício A.T.L. nº 128, de 20 de maio de 2008

Ref.: Ofício SGP-23 nº 1822/08

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 259/07, de autoria da Vereadora Mara Gabrilli, aprovado por essa Egrégia Câmara na sessão de 15 de abril do corrente ano, que objetiva dispor sobre a obrigatoriedade da fiscalização quanto ao uso das vagas reservadas às pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida nos estacionamentos externos e internos das áreas e edificações de uso coletivo.

Nesse sentido, de acordo com a propositura em relevo, referidas vagas deverão ser fiscalizadas pelos respectivos estabelecimentos com a finalidade de coibir a sua ocupação por veículos não portadores da identificação que especifica, sob pena de cominação de multa pecuniária, pela Prefeitura, no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), por cada veículo irregularmente estacionado durante os respectivos períodos de funcionamento.

No entanto, embora louvável a intenção de sua autora de criar mecanismo destinado a garantir o uso dessas vagas reservadas apenas pelas pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida, conforme direito que lhes é assegurado nos termos da legislação específica, a medida não reúne as condições constitucionais e legais necessárias à sua conversão em lei, conforme restará a seguir evidenciado.

Com efeito, constitui a reserva de vagas em estacionamentos de uso público e de uso coletivo um dos instrumentos compreendidos na política governamental voltada à garantia e à ampliação da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, como são exemplos a Lei Federal nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, regulamentada pelo Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, as Leis Municipais nº 10.832, de 5 de janeiro de 1990, e nº 11.506, de 13 de abril de 1994, bem como o Decreto Municipal nº 36.073, de 9 de maio de 1996.

Na essência, referidos diplomas normativos prevêm que os próprios entes estatais, relativamente aos estacionamentos de uso público e às vias públicas, assim como os estacionamentos privados de uso coletivo procedam à reserva das aludidas vagas, sob pena de, no caso desses últimos, sujeitarem-se à cominação da sanção que especifica, podendo inclusive chegar à cassação de suas respectivas licenças de funcionamento.

Em assim sendo, no que concerne aos estacionamentos privados de uso coletivo, a obrigação imposta deverá ser satisfeita pelos proprietários desses estabelecimentos, cabendo à Administração, na condição de titular do poder de polícia, fiscalizar o seu cumprimento.

Entretanto, consoante explicita o comando normativo contido no artigo 1º do projeto de lei em apreço, o uso das vagas reservadas às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida deve ser fiscalizado pelos próprios estacionamentos, sob pena de pagamento de multa pecuniária.

Em outras palavras, o texto legal proposto preconiza a delegação do poder de polícia administrativa, na espécie, a fiscalização do uso das citadas vagas reservadas, a pessoas jurídicas de direito privado (estacionamentos particulares de uso coletivo), hipótese essa inconcebível à luz do princípio da supremacia do interesse público sobre o particular.

Realmente, segundo preleciona o insigne administrativista CELSO ANTONIO BANDEIRA DE MELLO:

"..., pode-se definir a polícia administrativa como a atividade da Administração Pública, expressa em atos normativos ou concretos, de condicionar, com fundamento em sua supremacia geral e na forma da lei, a liberdade e a propriedade dos indivíduos, mediante ação ora fiscalizadora, ora preventiva, ora repressiva, impondo coercitivamente aos particulares um dever de abstenção ("non facere") a fim de conformar-lhes os comportamentos aos interesses sociais consagrados no sistema normativo." (Curso de Direito Administrativo, 20ª edição, 2006, revista e atualizada até a Emenda Constitucional nº 48, de 10.8.2005)

Conforme se infere da definição desse ilustre doutrinador, consubstancia o poder de polícia restrição de direito que se impõe à liberdade individual em prol do interesse público, configurando, por essa razão, uma das mais expressivas faces do poder de império do Estado, ao qual foi outorgado uma série de poderes-deveres para o alcance das finalidades previstas no ordenamento legal.

Extraí-se daí que poder de polícia lhe é conferido pela lei de modo restritivo, vale dizer, somente na medida do essencialmente necessário para a garantia do bem comum. Nesses termos, apenas quem pode exercer tal poder-dever é o agente competente, isto é, aquele a quem a lei dotou de um plexo de poderes exclusivamente destinados ao escorreito exercício da função administrativa, sempre em favor da "res publica".

Se assim é, indubitavelmente não cabe delegar esse poder ao particular, como pretendido pela mensagem legislativa em destaque, vez que este não se encontra investido dessa competência. O poder de polícia, frise-se novamente, é indelegável justamente por externar a imperatividade estatal até mesmo mediante o uso da força. De se observar que, na situação sob exame, ocorrendo a ocupação de vaga reservada ao portador de deficiência ou com mobilidade reduzida por pessoa não autorizada, deverá o poder público proceder à remoção do veículo e aplicar multa a seu infrator, o que já não poderia ser feito pelo particular, caso a propositura viesse a ser convertida em lei.

Por fim, cumpre destacar que também não se conforma com o Direito Pátrio a imposição de penalidade a quem não seja o infrator da lei.

De fato, de acordo com a legislação em vigor, incumbe aos estacionamento privados de uso coletivo reservar as vagas para uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, identificando-as mediante visível demarcação e sinalização. No mais, compete aos demais cidadãos respeitar o uso das vagas dessa maneira reservadas.

Por conseguinte, na ocorrência de ocupação indevida de referidas vagas, embora devidamente identificadas como de uso privativo daquelas pessoas, o infrator será o cidadão que proceder a esse desrespeito, e não o estacionamento, aplicando-se à hipótese vertente, por analogia e com as devidas proporções, o princípio emergente do disposto no artigo 5º, inciso XLV, da Constituição da República, plenamente aplicável a todos os ramos do Direito, segundo o qual nenhuma pena passará da pessoa do condenado, qual seja, do verdadeiro transgressor da norma.

Nessas condições, evidenciadas a inconstitucionalidade e a ilegalidade da medida, sou compelido a vetar integralmente o texto vindo à sanção com suporte no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município, devolvendo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis. Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito
Ao Excelentíssimo Senhor
ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI 01-0440/2007 do Vereador Senival Moura (PT)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de toda frota de veículo pertencente à Municipalidade ou que prestem serviços a esta, serem movidos à combustível; gás natural, álcool etanol, eletricidade, biodiesel ou outra fonte de energia menos poluente.

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

Art. 1.º Será obrigatório que todos os veículos pertencentes à Municipalidade ou que prestem serviços a esta, serem movidos a gás natural, álcool etanol, eletricidade, biodiesel ou outra fonte de energia menos poluente.

§ 1º. Entenda-se por fonte de energia menos poluente, aquelas que por si só, causem ao homem e ao meio ambiente menor impacto referentes à dispersão de poluentes na atmosfera, como não é o caso dos combustíveis fósseis que produzem grande dispersão de gás carbônico na atmosfera quando queimados.

§ 2º. Estão excluídos desta obrigatoriedade os veículos que, por ora, não possuam no mercado comercial modelo disponível, cujo combustível enquadra-se com o elencado no "caput" do artigo 1º desta lei.

Art. 2.º Deverá obrigatoriamente ser elaborado pelos Poderes: Executivo e Legislativo, no prazo máximo de 01 (um) ano, a contar da publicação da referida lei, cronograma detalhado acerca da substituição e/ou adaptação de toda frota de veículos que pertençam a Municipalidade ou prestem serviços a esta.

Art. 3º. Os contratos da Municipalidade em vigência, firmados com concessionários, permissionários ou prestadores de serviços, cujos veículos não se enquadrem aos ditames desta lei, permanecerão inalterados até sua resolução. Todavia, em caso de renovação, será obrigatório à adequação aos moldes da presente lei.

Parágrafo Único. No caso do transporte público coletivo de passageiros urbano – ônibus e/ou micro-ônibus, deverá a Municipalidade propiciar isenções fiscais e tributárias oferecendo condições para fomentar a substituição e/ou adaptação da frota que opera o sistema de transporte público de passageiros na cidade de São Paulo.

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

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes

Folha nº 84 do proc.
Nº 163 de 2014
O funcionário
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

PUBLICAÇÃO DOC 23/01/2010, PÁG. 8

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 440/07

Ofício ATL nº 25, de 22 de janeiro de 2010

Ref.: Ofício SGP-23 nº 04452/2009

Senhor Presidente

Por meio do ofício em referência, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 440/07, de autoria do Vereador Senival Moura, aprovado por essa Egrégia Câmara Municipal na sessão de 10 de dezembro de 2009.

A propositura objetiva dispor sobre a obrigatoriedade de toda a frota dos veículos pertencentes à Municipalidade ou dos que prestam serviços a esta serem movidos a "gás natural, álcool etanol, eletricidade, biodiesel ou qualquer outra fonte de energia menos poluente". Para essa finalidade, prevê, no seu artigo 2º, a elaboração, no prazo de um ano, de cronograma contendo o detalhamento da substituição e/ou adaptação dos veículos que integram a aludida frota ou que pertençam aos prestadores de serviços contratados.

Ainda, quanto aos contratos vigentes envolvendo concessionárias, permissionárias ou prestadores de serviços, determina a mensagem que, por ocasião da renovação desses ajustes, seja exigida a adequação das empresas aos ditames da nova lei, bem assim que, no caso específico dos veículos integrantes do sistema de transporte público de passageiros urbano (ônibus e/ou micro-ônibus), "deverá a Municipalidade propiciar isenções fiscais e tributárias, oferecendo condições para fomentar a substituição e/ou adaptação da frota" (artigo 3º).

Contudo, sem embargo dos meritórios desígnios que por certo nortearam o autor da medida, impõe-se vetar integralmente o texto aprovado, fazendo-o com supedâneo no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, na conformidade das razões a seguir aduzidas.

Por primeiro impende destacar que, ao pretender dispor sobre os veículos da Municipalidade, alcançando inclusive aqueles vinculados ao Poder Executivo, bem como a respeito de isenções fiscais e tributárias, ainda que de modo programático, a propositura acaba por contemplar em seu bojo matéria pertinente à organização administrativa e ao orçamento, cuja iniciativa das leis compete privativamente ao Prefeito, a teor do disposto no artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Maior local, além de se contrapor ao artigo 111 desse mesmo diploma legal, segundo o qual cabe igualmente ao Chefe do Executivo a administração dos bens municipais, respeitada a competência da Câmara Municipal quanto àqueles utilizados em seus serviços.

Cumprе considerar, outrossim, que o incentivo fiscal constitui renúncia de receita, inserindo-se no rol dos instrumentos de planejamento das finanças para a implantação e o desenvolvimento das políticas públicas a cargo do Executivo.

Lapidar é, quanto a esse aspecto, o ensinamento do emérito Professor Roque Carrazza no sentido de que, em matéria tributária, a iniciativa das leis é ampla. Porém, tal raciocínio não se aplica às leis tributárias benéficas, compreendendo todas aquelas que acarretam diminuição de receita, como as que, por exemplo, instituem isenções, anistias e parcelamentos de débitos, as quais, sem sombra de dúvida, continuam a ser de iniciativa privativa do Chefe do Executivo. Isso porque apenas tal autoridade detém condições objetivas para aquilatar os efeitos de leis dessa natureza nas finanças públicas sob sua guarda e responsabilidade. Como assevera o referido doutrinador, "daí nossa conclusão de que a Constituição Federal fechou as portas da iniciativa das leis tributárias benéficas, seja para o Legislativo, seja para os cidadãos. (...) Desatendida essa exclusividade, fica patente a inconstitucionalidade em face do vício de iniciativa." (in Curso de Direito Constitucional Tributário, 14ª. edição, Malheiros Editores, 2000, p. 215 e seguintes).

Destarte, forçoso é inferir que, ao extrapolar as atribuições do Legislativo e invadir a esfera de competências exclusivas do Executivo, a propositura malfez o princípio constitucional da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Carta Magna Federal e reproduzido no artigo 6º da Lei Maior local, daí a sua inconstitucionalidade e ilegalidade.

Além desses argumentos que por si só já me compelem a vetar o projeto de lei aprovado, verifico também que, no mérito, a imediatidade da medida não se coaduna com a complexidade da problemática a que se dirige, a qual envolve não apenas aspectos de cunho ambiental, mas especialmente de ordem econômica, situação essa que por certo não se afina com o interesse público. Aliás, não é por outra razão que, conforme restará abaixo evidenciado, a legislação em vigor e as ações governamentais em andamento já caminham para a busca de soluções tendentes a, no mínimo, reduzir sensivelmente os prejuízos que a emissão de poluentes vêm causando ao meio ambiente, mormente numa megalópole como São Paulo, porém de maneira mais cautelosa, realista e factível.

Com efeito, a Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que instituiu a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, preconiza, em seu artigo 3º, inciso III, que, dentre outras diretrizes, essa política deve ser implementada mediante a promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa, excetuada a energia nuclear.

Assim, no que concerne à frota de veículos pertencentes à Municipalidade ou que lhe prestem serviços, impende esclarecer que a substituição de combustível fóssil por outros com menor potencial poluidor já vem sendo operada no âmbito do Poder Executivo, mesmo antes da edição da aludida Lei nº 14.933, de 2009, tanto que, atualmente, a maior parte da frota é composta por veículos bicomcombustíveis, propiciando, portanto, o seu abastecimento com etanol (álcool).

Quanto ao transporte público, a São Paulo Transporte S/A vem realizando estudos, pesquisas e testes com alternativas energéticas ao diesel de petróleo, como o álcool, biodiesel e diesel proveniente da cana de açúcar, para aplicação na frota de ônibus urbano que opera na Cidade. Vale dizer que esses trabalhos estão sendo efetivados em conjunto com as fabricantes de veículos e motores e bem assim com as distribuidoras de combustível, sendo certo que os aspectos determinantes dos estudos são os relativos ao meio ambiente, os técnico-operacionais e os financeiros. Entretanto, estando referidos estudos em andamento, ainda não é possível apontar a melhor alternativa a ser encampada.

E mais: considerando que o sistema municipal de transporte público é composto por uma frota de aproximadamente 15.000 (quinze mil) ônibus, a implantação de

uma nova tecnologia nessa área deverá necessariamente se pautar pelo equilíbrio entre a confiabilidade, a disponibilidade do combustível, a segurança da operação da frota, o custo operacional e a garantia do baixo impacto ambiental.

Levando em conta todas essas variáveis, importa novamente trazer à lume a precitada Lei nº 14.933, de 2009, cujo artigo 50 determinou, de forma mais abrangente e adequada do que a prevista no projeto de lei em apreço, que os programas, contratos e autorizações municipais de transportes públicos devem considerar redução progressiva do uso de combustíveis fósseis, ficando adotada a meta progressiva de redução de, pelo menos, 10% (dez por cento) a cada ano, a partir de 2009, e a utilização, em 2018, de combustível renovável não-fóssil por todos os ônibus do sistema de transporte público do Município, aplicando-se tal comando às hipóteses de aquisição e locação de veículos utilizados no transporte e serviços do Poder Público Municipal, bem como à expansão e renovação de sua frota, ressalvados os casos de impossibilidade técnica devidamente justificados.

Por derradeiro, acresce dizer que a adequação de todos os vigentes contratos de locação de veículos, por ocasião de sua renovação, consoante consta do artigo 2º da mensagem, igualmente não poderia prevalecer por acarretar modificação nas especificações consignadas nos editais das licitações que precederam os respectivos ajustes, ante a imperiosidade da promoção de estudos que enfoque os valores já pactuados, com o propósito de manter o equilíbrio econômico-financeiro, daí decorrendo, necessariamente, a revisão de preços em virtude da indispensabilidade da substituição dos veículos, avaliação dos preços dos combustíveis, etc.

Nessas condições, evidenciadas as razões que me conduzem a vetar integralmente o texto aprovado, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

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

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI 01-0628/2007 do Vereador Russomanno (PP)

Dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados, inclusive nas vias públicas ("Zona Azul"), e sobre o estacionamento gratuito nesses locais para pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos e por pessoas portadoras de deficiências, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurada a reserva de 05% (cinco por cento) das vagas existentes em estacionamentos públicos e privados, inclusive nas vias públicas nas áreas de estacionamento rotativo chamadas de "Zona Azul" e nos estacionamentos de shoppings, bancos, supermercados e similares para pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º Fica assegurada a reserva de outros 05 % (cinco por cento) das vagas existentes nos estacionamentos públicos e privados, inclusive nas vias públicas, nas áreas de estacionamento rotativo chamadas de "Zona Azul" e nos estacionamentos de shoppings, bancos, supermercados e similares para pessoas portadoras de deficiências.

Art. 3º As vagas reservadas de que tratam os artigos 1º e 2º desta lei poderão ser utilizadas gratuitamente nos termos estabelecidos nesta lei.

§ 1º As vagas reservadas e de uso gratuito de que trata a presente lei, que deverão abranger, somadas as duas categorias, 10% (dez por cento) do total de vagas existentes em cada estacionamento ou região de "Zona Azul", serão posicionadas de forma a garantir a maior comodidade aos idosos com idade superior aos 60 (sessenta) anos e aos deficientes, bem como apresentar sinalização clara e visível, de acordo com o disposto na regulamentação desta lei, observada a legislação pertinente.

§ 2º Quando o cálculo de 05 % (cinco por cento) das vagas não resultar em número inteiro, o número das vagas reservadas será arredondado para o número imediatamente superior ao obtido na fração ideal.

§ 3º As vagas reservadas e de uso gratuito nos estacionamentos privados pagos só poderão ser utilizadas pelos beneficiários desta lei pelo período máximo de 03 (três) horas, contado do momento do recebimento de cartão magnético ou ticket relativo à entrada no local, sendo que a permanência após esse período será cobrada de modo idêntico ao dos demais clientes.

§ 4º A utilização das vagas reservadas nos estacionamentos públicos e nas áreas de estacionamento rotativo nas vias públicas ("Zona Azul") pelos beneficiários desta lei será totalmente gratuita independentemente do tempo da estadia, desde que obedecidas as condições fixadas nesta lei.

Art. 4º São beneficiários desta lei as pessoas idosas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos ou portadoras de deficiência física ou mental nas seguintes condições:

- I – proprietários e condutores, simultaneamente, de veículos automotores;
- II – condutores, mas não proprietários, de veículos automotores, que sejam idosos ou deficientes ou transportem regularmente e comprovadamente pessoas nessas situações;
- III – proprietários, mas não condutores, de veículos automotores, que sejam idosos ou deficientes ou transportem regularmente e comprovadamente pessoas nessas condições.

Art 5º O exercício dos direitos assegurados nesta lei dependerá da utilização de Cartão Especial de Estacionamento, um único por veículo, a ser expedido pelo órgão responsável pela disciplina do trânsito no Município de São Paulo.

§ 1º O Cartão de que trata o "caput" deste artigo, de natureza intransferível e concedido a título gratuito, a ser colocado sobre o painel junto ao pára-brisa dianteiro, em local visível, com a frente voltada para fora, e cuja exposição é condição para

ingresso nos estacionamentos de que trata esta lei e para permanência durante todo o tempo em que o veículo estiver estacionado, deverá apresentar os seguintes dados:

- I – o nome do proprietário do veículo;
- II – o nome do condutor ou dos condutores regulares do veículo, sendo estes no número máximo de 02 (dois), excetuado o proprietário;
- III – o nome do idoso ou deficiente beneficiário desta lei, ainda que coincidente com o proprietário ou o condutor;
- IV – o número dos documentos de identidade de proprietários, condutores e beneficiários desta lei, conforme for o caso;
- V – a placa do veículo;
- VI – as características do veículo como marca, modelo, cor e ano de fabricação;
- VII – símbolo internacional de acesso.

§ 2º A concessão do Cartão de que trata este artigo dependerá da apresentação de cópia, a ser conferida com o original, dos seguintes documentos:

- I – cédula de identidade do beneficiário, do condutor e do proprietário, uma ou várias conforme a coincidência ou não de situações, com foto atualizada;
- II – documento de habilitação do condutor ou dos condutores regulares do veículo, com a devida autorização do proprietário, quando for o caso;
- III – laudo médico atestando o tipo e o grau de deficiência, quando for o caso, assinado por médico devidamente inscrito em seu órgão de classe;
- IV – certificado de propriedade do veículo com licenciamento devidamente atualizado;
- V – comprovante de residência do proprietário e do condutor, quando este não for o proprietário;
- VI – toda documentação relativa ao veículo.

Art. 6º A infração ao disposto nesta lei implicará, em relação aos agentes públicos, nas penalidades estabelecidas na legislação pertinente.

Art. 7º A infração ao disposto nesta lei acarretará, em relação aos particulares, as seguintes sanções:

I – quanto aos estacionamentos privados: multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), dobrada na reincidência, com cassação do alvará de funcionamento na segunda reincidência;

II – quanto aos beneficiários, proprietários ou condutores, na ocorrência de qualquer tipo de fraude: multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), dobrada da reincidência, acrescida, neste caso, da perda dos direitos estabelecidos nesta lei.

Art. 8º As multas de que trata o artigo 7º desta lei serão atualizadas anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 9º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contado da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes

PROJETO DE LEI 01-0638/2007 do Vereador Aurélio Nomura (PV)

Cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) na Frota Municipal de Veículos e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º - Fica instituído o "Programa Municipal de Redução e Compensação de Emissão de Gases de Efeito Estufa" junto à frota de veículos utilizados pelas Empresas de Transportes Coletivos, municipais e intermunicipais, Secretarias, Empresas de Economia Mista, Autarquias, Credenciadas e Concessionárias de serviços públicos no Município de São Paulo, como também a Prefeitura Municipal, a Câmara Municipal e o Tribunal de Contas, visando a redução e compensação de gases de efeito estufa.

Art. 2º - Deverão as Empresas e Órgãos Públicos relacionados no Art. 1º, apresentarem laudo com estimativa técnica de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), gerados pelos veículos que compõe suas respectivas frotas, às Secretarias Municipais de Transporte e do Verde e do Meio Ambiente.

Parágrafo único - Empresas especializadas e certificadas ficarão encarregadas da medição e fornecimento de laudo do nível de emissão de Gases de Efeito Estufa.

Art. 3º - Contemplando o Programa, no tocante às emissões de Gases de Efeito Estufa, deverão as Empresas e Órgãos Públicos relacionados no Art. 1º, após dois anos da sanção da presente lei, utilizar em suas respectivas frotas a adição de 10% (dez por cento) de biodiesel (B-10), e, para motores não diesel, somente combustível alternativo, devendo também, monitorarem as emissões de materiais particulados visando sua redução em, no mínimo, 20% (vinte por cento) do auferido no laudo inicial.

Art. 4º - Contemplando o Programa, no tocante à compensação das emissões de Gases de Efeito Estufa, as Empresas e Órgãos Públicos relacionados do Art. 1º, a partir do ano de 2008, para seus veículos com motores a diesel, ficam obrigados ao plantio de três árvores e, para motores não diesel, o plantio de uma árvore na cidade de São Paulo, respectivamente, para cada veículo licenciado sob sua responsabilidade, neste Município.

§ 1º - Além do disposto no "caput" do presente Artigo, a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, após análise dos laudos de emissão apresentados, deverá determinar o número de árvores necessárias às respectivas compensações, bem como, indicar o responsável pelo manejo e plantio das árvores.

§ 2º - A área a ser beneficiada com o plantio das árvores deverá ser explicitada em croqui com dimensionamento e detalhamento de onde será feita a compensação ambiental.

Art. 5º - Todas as Empresas e Órgãos Públicos relacionados deverão comprovar documentalmente o efetivo cumprimento do disposto nos Artigos 2º, 3º, 4º e § 1º, desta Lei, em no máximo de 30 (trinta) dias a contar dos prazos estabelecidos nos Artigos respectivos, devendo esta documentação ser encaminhada às Secretarias citadas no Art. 2º.

Art. 6º - As Empresas e Órgãos Públicos que violarem ou concorrerem de qualquer forma para o não cumprimento da presente Lei, incidirão nas seguintes sanções:

I - Multa de 1000 UFM-SP por dia, no atraso do cumprimento do Art. 5º desta Lei.

II - Cancelamento dos contratos de prestação de serviços públicos e indeferimento permanente de qualquer participação em concorrência pública no Município de São Paulo, quando couber.

Art. 7º - O Executivo Municipal regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

Art. 9º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.
Sala das Sessões, de de 2007. Às Comissões competentes.

PUBLICADO DOC 29/05/2008, PÁG. 04

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 638/07

OF ATL nº 133, de 27 de maio de 2008

Ref.: Ofício SGP-23 nº 1837/2008

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício em epígrafe, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 638/07, aprovado por essa Egrégia Câmara em sessão de 9 de abril de 2007, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, que cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de Emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) na frota municipal de veículos.

Nos termos do artigo 1º da propositura, o referido programa abrangeria a frota de veículos utilizados pelas empresas de transporte coletivo municipal e intermunicipal, bem como pela Prefeitura, Secretarias, empresas de economia mista, autarquias, credenciadas e concessionárias de serviços públicos municipais, Câmara Municipal e Tribunal de Contas. De pronto, assinalo que a medida extrapola os limites da competência do Município ao pretender alcançar os veículos destinados ao transporte coletivo intermunicipal, cuja operação é de responsabilidade exclusiva do Governo do Estado. A inclusão do termo "intermunicipais" em seu comando principal, macula de forma irremediável a propositura, tomando-a inexeqüível.

Ademais, o projeto em apreço, em seu artigo 2º e respectivo parágrafo - que determina a apresentação de laudo com estimativa técnica de emissão de gases de efeito estufa gerados pelos veículos, ficando a medição e o fornecimento dos laudos a cargo de empresas certificadas e especializadas -, contrapõe-se às normas do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso, instituído pela Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995, alterada pelas Leis nº 12.157, de 9 de março de 1996, e nº 14.717, de 17 de abril de 2008, e regulamentado pelo Decreto nº 49.463, de 30 de abril de 2008, que já está em andamento.

De acordo com esse Programa, o controle da emissão de poluentes será feito por centros de inspeção e certificação implantados e operados por concessionárias selecionadas por concorrência pública, às quais incumbirá a emissão dos laudos. A fixação dos padrões máximos de emissão de poluentes da frota circulante compete à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, observados os limites fixados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA. Em 30 de abril último, foi entregue o primeiro Centro de Inspeção Ambiental Veicular, localizado no Jaguaré, que já iniciou o sistema de verificação de poluentes, havendo a previsão de novas entregas até o fim de 2009, o que possibilitará a verificação de toda a frota da cidade, que conta com mais de 6 milhões de veículos.

Noto que, compondo-se a frota municipal majoritariamente por veículos movidos a diesel, especialmente os que operam o transporte coletivo, a grande maioria dos veículos abarcados pela propositura já estão sendo, portanto, submetidos ao referido programa de inspeção veicular.

Além disso, o artigo 3º do texto aprovado, que visa obrigar as empresas e órgãos citados no artigo 1º à adição de 10% de biodiesel nas frotas de seus veículos, e, no caso de motores não-diesel, compelir ao uso exclusivo de combustível alternativo, desatende o disposto no inciso IV do artigo 22 da Constituição Federal, em razão do qual a imposição de regras sobre manipulação de produtos para uso de fonte energética compete privativamente à União, a qual editou a Lei Federal nº 11.097, de 13 de janeiro de 2005, que dispõe sobre a introdução do biodiesel na matriz energética brasileira e altera a Lei Federal nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, disciplinadora da política energética nacional.

Com efeito, o artigo 2º da mencionada lei federal fixa em 5% (cinco por cento), em volume, o percentual mínimo obrigatório de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao

consumidor final, em qualquer parte do território nacional. Estipula, mais, que o prazo para aplicação desse percentual é de 8 (oito) anos após a publicação da lei, sendo de 3 (três) anos o período, após essa publicação, para se utilizar um percentual mínimo obrigatório intermediário de 2% (dois por cento), em volume.

O Decreto Federal nº 5.448, de 20 de maio de 2005, autoriza, em seus artigos 1º e 4º, a adição de 2% de biodiesel ao óleo diesel de origem fóssil, em qualquer parte do território nacional, devendo essa norma vigorar até que o percentual de 2% se torne obrigatório, o que somente ocorreu a partir de janeiro de 2008, aplicando-se em 2013 o mínimo de 5%. Pondero, também, que, por força do disposto no artigo 2º do mencionado decreto federal, a adição de biodiesel ao óleo diesel fóssil em percentual superior a 2%, para uso em frotas veiculares, constitui mera faculdade, não uma obrigação, admitida apenas mediante prévia autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, órgão regulador da indústria do petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis, ao qual, à luz do § 3º do artigo 2º da Lei Federal nº 11.097, de 2005, compete definir os limites de variação admissíveis para efeito de medição e aferição dos percentuais de adição.

Por outro lado, o projeto aprovado revela-se de todo prematuro, haja vista que o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel (PNPB), sob a responsabilidade do Governo Federal, ainda não atingiu aperfeiçoamento técnico e economicamente sustentável para suprir as demandas do mercado, em escala comercial. Assim, diante da necessidade de maior prazo para implantação da logística de captação de matéria-prima suficiente para a transformação em biodiesel, a obrigatoriedade de seu uso em todos os veículos mencionados e na forma prevista pelo texto aprovado afigura-se precipitada e impossível de ser cumprida.

Acresça-se que, no âmbito municipal, na conformidade do disposto no inciso VI do artigo 3º da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, o assunto tem recebido, por parte da Administração, tratamento consentâneo com o interesse público, mediante o desenvolvimento de projetos, com a cooperação entre órgãos municipais e a iniciativa privada, para a realização de estudos sobre a inclusão de misturas biocombustíveis, a partir da análise da viabilidade e sustentabilidade de sua adição ao diesel usado pelos veículos empregados no transporte coletivo. Pode ser citado, nesse sentido, o Programa de Fiscalização e Controle de Emissões de Poluentes, desenvolvido pela São Paulo Transportes S.A., bem como o trabalho de conscientização dos operadores visando implantar procedimentos de controle de qualidade do combustível e emissão de poluentes, manutenção da frota, qualificação e desenvolvimento de fornecedores, realizado por essa empresa em conjunto com o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo.

Observe-se, ademais que o artigo 4º do texto aprovado prescreve a adoção de providências de difícil implementação, controle e fiscalização, como sejam, o plantio de três árvores por veículo licenciado com motor a diesel e de uma árvore, quando se tratar de motor não-diesel, números esses que poderão ser diferentes após a análise dos laudos de emissão, devendo também ser indicado responsável pelo manejo e plantio, para não se falar das áreas a serem explicitadas em croqui com dimensionamento e detalhamento do local a ser beneficiado, sem que se possa comprovar, na verdade, a eficácia dessa medida para a alvitrada compensação das emissões de gases de efeito estufa.

Pelo exposto, conquanto louvável o intuito almejado por seu nobre autor, vejo-me na contingência de vetar integralmente o projeto de lei, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, com fundamento no artigo 42, §1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Assim sendo, devolvo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara, renovando, na oportunidade, a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito
Ao Excelentíssimo Senhor
ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI 01-0727/2009 do Vereador Atilio Francisco (PRB)

"Dispõe sobre a reserva de vagas em estacionamentos públicos e privados pagos ou gratuitos, no âmbito do Município de São Paulo, para idosos de pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Ficam reservadas vagas em estacionamentos públicos e privados, pagos ou gratuitos, nos termos e nas porcentagens estabelecidas nesta lei, a veículos conduzindo ou conduzidos por pessoas idosas ou por pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida, nessas categorias incluídas as que temporária ou permanentemente têm limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo plenamente, inclusive gestantes a partir da vigésima semana de gravidez e mulheres com crianças de colo de até 01 (um) ano de idade.

§ 1º Aos veículos conduzindo ou conduzidos por pessoas idosas serão reservadas vagas na seguinte proporção:

I – uma vaga nos estacionamentos com até 20 (vinte) vagas;

II – 5% (cinco por cento) das vagas ou o número inteiro imediatamente superior ao calculado nessa porcentagem nos estacionamentos com mais de 20 (vinte) vagas.

§ 2º Aos veículos conduzindo ou conduzidos por pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida, temporária ou permanentemente, inclusive gestantes a partir da vigésima semana de gravidez e mulheres com crianças de colo de até 01 (um) ano de idade serão reservadas vagas na seguinte proporção:

I – uma vaga nos estacionamentos com até 20 (vinte) vagas;

II – 3% (três cento) das vagas ou o número inteiro imediatamente superior ao calculado nessa porcentagem nos estacionamentos com mais de 20 (vinte) vagas;

III – nos estacionamentos com mais 100 (cem) vagas será destinada uma vaga exclusivamente para veículos conduzindo ou conduzidos por gestantes a partir da vigésima semana de gravidez ou com crianças de colo de até 01 (um) ano de idade para cada 2 (duas) vagas reservadas para pessoas deficientes e com mobilidade reduzida por outro motivo que não gravidez ou carregando de colo, respeitado o disposto no inciso II deste parágrafo e a legislação federal pertinente.

§ 3º O cálculo da porcentagem a que se referem os parágrafos 2º e 3º deste artigo será sempre realizado a partir do número total de vagas existentes em cada estacionamento.

§ 4º As vagas reservadas nos termos desta lei deverão ser posicionadas em local próximo à circulação de pedestres, de forma a garantir a maior comodidade aos seus beneficiários, bem como sinalizadas de forma clara e visível, observada a legislação pertinente.

§ 5º Para os efeitos desta lei, são considerados idosos as pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º A infração ao disposto nesta lei, após notificação para que o infrator sane a irregularidade no prazo máximo de 03 (três) dias, acarretará aos estacionamentos privados multa diária no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), enquanto perdurar a infração.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o caput deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo –IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que no caso de extinção desse índice será adotado outro, criado por lei federal, que reflita e recomponha o poder aquisitivo da moeda.

Art. 3º Ficam excluídos do disposto na presente lei os condomínios nos quais a cada apartamento corresponde um número determinado de vagas no estacionamento de uso comum e cujo regramento compete à legislação civil sobre a matéria.

Art. 4º Os estacionamentos de que trata a presente lei terão prazo de 90 (noventa) dias para a ela se compatibilizarem

Folha nº 96 de proc. fls. 97
Nº 63
O funcionário MP
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.50x

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

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nº 11.506, de 13 de abril de 1994 e nº 14.481, de 12 de julho de 2007.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

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

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

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 6399
Nº 6399
O funcionário de 20 10
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

Folha nº 100
Nº 63 do proc.
O funcionário de 20 14
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar-RF 100.505

PUBLICADO DOC 20/10/2011, PÁG 125

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

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

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

Sala das Sessões, em às Comissões competentes."

Folha nº 101
 Nº 123
 O funcionário José Joaquim Neto
 Assinatura de 20/14
 Assistente Parlamentar-RF 100.505

PUBLICADO DOC 17/05/2012, PÁG 106

PROJETO DE LEI 01-00221/2012 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)

"Dispõe sobre estacionamento em vagas reservadas para idoso em área regulamentada como "zona azul" no Município de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Todos os idosos, portadores do Cartão do Idoso, ficam autorizados a estacionar seus veículos, nas vagas reservadas para o Idoso, em áreas regulamentadas como "zona azul", pelo período de 2 (duas) horas ininterruptas, com dispensa do pagamento do preço correspondente.

Art. 2º - A permanência do veículo na "zona azul" não poderá exceder a 2 (duas) horas e dependerá da identificação do Cartão do Idoso.

Art. 3º - As despesas decorrentes da execução da presente 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.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Folha nº 102 do proc. fls. 103
 Nº 63 de 20 14
 O funcionário [assinatura]
 José Joaquim Neto
 Assistente Parlamentar-RF 100.504

PUBLICADO DOC 26/03/2014, PÁG 111

PROJETO DE LEI 01-00095/2014 do Vereador Paulo Fiorilo (PT)

"Institui o "Cartão de Estacionamento para Gestante" para toda mulher gestante, residente no município de São Paulo."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. Toda mulher gestante, condutora ou passageira, tem direito a estacionar seu veículo em vagas específicas e demarcadas do estacionamento rotativo destinadas às gestantes.

Art. 2º. O Executivo disciplinará o cadastramento das interessadas e a emissão de credencial específica, que poderá ocorrer nas praças de atendimento das subprefeituras e outros locais que julgar pertinente, com o objetivo de garantir o acesso à credencial de forma rápida e desburocratizada.

Art. 3º. Quando o atendimento for realizado nas subprefeituras, o cartão será entregue a cidadã no mesmo dia da solicitação.

Art. 4º. A presente lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 60 (sessenta) dias a partir de sua publicação.

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

Art. 6º. Esta lei 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 02.04.14 às 12h45
 RF 11.197
 Carmem Cristina Malavassi
 RF 11.197

ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

George Hato
 Para relatar.
 Pela Comissão de Constituição, Justiça e
 Legislação Participativa.
 Em 04/04/2014
 Presidente
 Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
 nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO - COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA - CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Em 07/04/14 às 15h

Assinatura: Al

Com o(s) lavrador(es), nesta data documento(s)
 e cópia de informação rubricado(s) sob folha(s)
 103 a 106 Em 03.10.14 2014
 Maria da Graça Moreira
 Nº. 100.114 - SGP-11

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pi0063-14

16 - PAR

16- 00854/2014

**DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0063/14.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Eduardo Tuma, que visa dispor sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos.

Segundo a propositura, consideram-se automóveis ecológicos aqueles que não forem movidos exclusivamente por motores à combustão, tais como: os automóveis híbridos, solares, hidrogênicos ou elétricos.

O projeto pode prosseguir em tramitação, já que elaborado no regular exercício da competência legislativa desta Casa, para editar normas relativas ao exercício do poder de polícia e a regulamentação das atividades econômicas desenvolvidas no âmbito do Município.

No tocante ao poder de polícia, dispõe o art. 78, do Código Tributário Nacional:

Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranqüilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Hely Lopes Meirelles, ao comentar sobre a polícia administrativa das atividades urbanas em geral ensina que *tal poder é inerente ao Município para a ordenação da vida urbana, nas suas exigências de segurança, higiene, sossego e bem-estar da coletividade. Por isso, a jurisprudência tem consagrado reiteradamente a validade de tal regulamentação e das respectivas sanções como legítima expressão do interesse local* (In, Direito Municipal Brasileiro, 6ª Ed., Malheiros Ed., p. 371).

Já a competência do Município para disciplinar as atividades econômicas desenvolvidas em seu território, conceder e renovar licenças de instalação e funcionamento, bem como fixar horários e condições de funcionamento encontra-se prevista no art. 160, incisos I e II, da Lei Orgânica do Município.

17 - RELCOM

17- 00869/2014



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0063-14

Insta observar ainda que a propositura, ao reservar vagas de estacionamento para os chamados automóveis ecológicos, institui medida que visa incentivar o seu uso, encontrando fundamento na preservação do meio ambiente, competência legislativa concorrente da União, dos Estados, do Distrito Federal e os Municípios (art. 24 c/c art. 30, II da CF).

Atenta a tal panorama, a Lei Orgânica do Município de São Paulo também prevê o dever poder do Município de zelar pelo meio ambiente em seu artigo 7º, inciso I.

Vale mencionar, como exemplo de preocupação do legislador municipal, o art. 162 da Lei Orgânica que vislumbra uma diretriz traçada ao Poder Público para que adote medidas de proteção ao meio ambiente, desta feita em uma vertente mais corretiva, ao estimular a mudança de comportamento por práticas que acarretem menor impacto ambiental.

Resta claro, em vista do exposto, que o projeto de lei apresentado encontra-se apto à tramitação, tanto em seu aspecto formal quanto material, estando em perfeita harmonia com os dispositivos da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

Durante a sua tramitação deverão ser convocadas pelo menos 2 (duas) audiências públicas com fundamento no art. 41, VIII da Lei Orgânica.

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

Ante o exposto somos,

PELA LEGALIDADE, na forma do seguinte Substitutivo proposto para adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa fixando a multa em reais tendo em vista a extinção da UFIR.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0063/14.

*Dispõe sobre a reserva de
vagas para automóveis
ecológicos nos
estacionamentos de
shoppings centers,
hipermercados,*



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0063-14

*estabelecimentos comerciais
e congêneres, no âmbito do
Município de São Paulo, e
dá outras providências.*

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurada a reserva de vagas preferenciais para automóveis ecológicos nos estacionamentos públicos ou particulares localizados nos shoppings centers, hipermercados, agências bancárias, estabelecimentos comerciais ou quaisquer outros estabelecimentos que ofereçam a seus clientes o serviço de estacionamento em caráter gratuito ou oneroso.

§ 1º As vagas que se refere o *caput* deste artigo deverão ser em número equivalente a três por cento do total, havendo no mínimo uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes.

§ 2º A utilização das vagas será feita mediante a utilização de adesivo de identificação, afixado no veículo, fornecido por órgão competente do Executivo.

Art. 2º Consideram-se automóveis ecológicos, para os fins desta Lei, aqueles que não são movidos exclusivamente por motores à combustão, tais como: os automóveis híbridos, os movidos à energia elétrica, solar ou hidrogênio.

Art. 3º A infração ao disposto nesta lei, acarretará aos estabelecimentos multa no valor de R\$ 1.275,00 (mil, duzentos e setenta e cinco reais), aplicada em dobro na reincidência.

Parágrafo único. O valor da multa de que trata o *caput* deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

Art. 4º Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0063-14

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 02/12/14

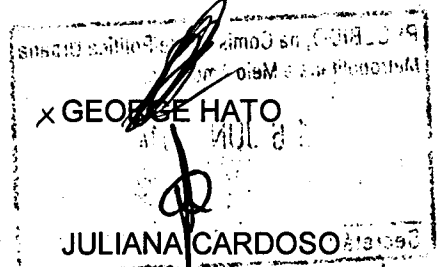
GOULART

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

EDUARDO TUMA

FLORIANO PESARO



ROBERTO TRIPOLI

Sandra Tadeu
SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 03 10 14
Pág. 92 Col. 12
Conferido [assinatura]
MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

A Comissão de URB

Em 03/10/14
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.
16 JUN 2014
14.07.14
[assinatura]
Secretário RF

[assinatura]
Assistente Parlamentar
RF 101.075

Ao Vereador / A Vereadora

Tenório Paiva

Para relatar.
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em 4 1 8 2014

Presidente

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

Segue ✓ juntado ✓ nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ✓ sob folha(s)
nº 102/111 Em 30/09/14
Aparecido

fls. 110
FL. nº 107 do
Proc. nº 0063/14
Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101075

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 24 DE SETEMBRO DE 2014**

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

FL. nº 108 fls. 111
Proc. nº 0063/14
Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101075

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 25ª audiência pública do ano de 2014.

Esta audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* diariamente desde o dia 22 de setembro de 2014, foi publicada no jornal *Diário de S. Paulo* no dia 23 de setembro de 2014 e na *Folha de S. Paulo* no dia 24 de setembro de 2014.

Esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-Line.

O primeiro projeto desta audiência pública é o PL 40/2013, dos nobres Vereadores Ricardo Nunes, Nelo Rodolfo, Calvo e George Hato, que altera a redação do artigo 1º da Lei nº 14.023, de 08 de julho de 2005, e dá outras providências sobre o enterramento de fios na cidade de São Paulo.

Essa propositura altera a lei que obriga as concessionárias, empresas estatais e prestadoras de serviços que operam com cabeamento a enterrarem os cabos. Propõe a instalação de cabines externas para o acondicionamento dos equipamentos elétricos da rede subterrânea como forma de viabilizar técnica e economicamente a rede. O projeto prevê também a outorga em concessão a título oneroso, mediante licitação, a empresas ou consórcios de empresas da criação, confecção, instalação e manutenção, com exploração publicitária das mencionadas cabines elétricas.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 63/2014, do nobre Vereador Eduardo Tuma, que dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de *shoppings centers*, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências. O projeto estabelece a reserva de 3% das vagas de estacionamentos para automóveis ecológicos.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 92/2014, do nobre Vereador Goulart, que altera o item 3.8 da Lei nº 11.228 de 25 de junho de 1992, referente a sistemas de armazenamento de líquidos combustíveis que possuem equipamentos com vida útil superior a 15 anos, descartando a necessidade de processos de revalidação.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 150/2014, do nobre Vereador Natalini, que acrescenta parágrafo ao artigo 5º da Lei 15.688 de 11 de abril de 2013 e dá outras providências.

Esse projeto dispensa a inspeção veicular instituída pelo programa de inspeção veicular aos veículos que sofreram modificações no sistema original de tração ou instalaram turbina. Segundo o autor, esses veículos submetem-se anualmente à inspeção veicular do Inmetro que verifica todos os itens conferidos na inspeção veicular.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 191/2014, do nobre Vereador Abou Anni, que estabelece diretriz para o Poder Público promover a política de padronização ecológica e de acessibilidade dos passeios de responsabilidade da Administração Direta e Indireta, e dá outras providências. A oradora inscrita para debater sobre esse tema é a Sra. Cristiane de França Ferreira, Assessora do Vereador Abou Anni.

A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FERREIRA – Exmo. Sr. Presidente, Vereador Andrea Matarazzo; colegas aqui presentes; eu, Cristiane de França Ferreira, faço uso da palavra defender as razões do PL 191/2014, de autoria do Vereador Abou Anni, que visa dar um destino ecológico aos pneus inutilizados na cidade de São Paulo, assim como promover acessibilidade e permeabilidade dos passeios. Preliminarmente, os de responsabilidade da Administração Direta e Indireta com a promoção da calçada ecológica, ora construída com 100% dos pneus de borracha reciclados.

Geralmente, o piso é feito de concreto, não resiste à raiz das árvores e, no final, quem perde essa luta é a planta, que acaba sendo cortada e morta. Nos Estados Unidos encontrou-se uma solução muito engenhosa e sustentável: desenvolveram a calçada ecológica, ou seja, são placas para calçadas feitas com borracha de pneu reciclado.

FL. nº 109 do 112
Proc. nº 0063/14
Aparecida Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101075

Segundo informações extraídas de pesquisas, o Brasil descarta anualmente em média 30 milhões de pneus usados que, além de serem fabricados a partir da borracha, deixam um passivo ambiental caro, pois eles levam 600 anos para decompor. Além de reaproveitar esse insumo abundante de pneus, a calçada de borracha torna o pavimento mais aderente, reduz a vibração e é confortável caminhar. O processo de encaixe entre as placas deixa um pequeno espaço onde a água consegue escoar para o solo, permitindo que a planta respire e se desenvolva. Isso evita também a completa impermeabilização dos centros urbanos. Caso essas raízes das árvores cresçam, é possível até cortar um pedaço da placa, evitando assim matar a árvore.

Por se tratar de uma proposição interessante e ter um cunho ambiental, o Vereador Abou Anni pede aos Pares que a aprovem.

Sem mais, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sra. Cristiane de França Ferreira. De fato, o projeto é bastante interessante, principalmente porque versa sobre os passeios públicos, um assunto tão abandonado na cidade de São Paulo.

Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 192/2014, do nobre Vereador Abou Anni, que dispõe sobre a proibição do uso de foco de luz colorida em residências ou estabelecimentos comerciais e afins que confunda transeuntes e motoristas com os sinais luminosos do semáforo nas proximidades deste, e dá outras providências.

Esse projeto proíbe a utilização por residências e estabelecimentos comerciais a menos de 8 metros do semáforo de dispositivos luminosos que projetem para a via pública qualquer das cores utilizadas.

Com a palavra a Sra. Cristiane de França Ferreira para debater sobre esse assunto.

A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FERREIRA – Exmo. Sr. Presidente, Vereador Andrea Matarazzo, obrigada pela oportunidade. Venho defender as razões do PL 192/2014, proposição do Vereador Abou Anni, que visa colaborar com a diminuição de acidentes que ocorrem no âmbito do Município, em razão da confusão mental que esse foco de luz, quando estão próximos a semáforos, projeta para a via, confundindo transeuntes e motoristas.

É grande o número de acidentes automobilísticos ocorridos nas proximidades dos semáforos, sendo indubitável que tal índice pode ser majorado quando há nos imóveis o aludido foco de luz projetando qualquer das cores dos semáforos para a via pública que, realmente, confunde a visão dos transeuntes e também dos condutores de veículos.

Por essa razão, o Vereador Abou Anni pede aos Pares que aprovem a proposição.

Sem mais, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não há mais oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Agradeço ao nobre Vereador Abou Anni, que sempre tem a iniciativa de mandar sua Assessoria para que os participantes desta audiência ou os telespectadores da TV Câmara tenham conhecimento do escopo do projeto.

Passemos ao próximo item: PL 217/2014, do nobre Vereador Natalini, que estabelece a obrigatoriedade de instalação de medição individualizada em novos condomínios residenciais, comerciais e industriais.

Esse projeto obriga os novos condomínios residenciais, comerciais e industriais a preverem a instalação de hidrômetros, que é o medidor de água, para cada unidade, possibilitando a medição e a cobrança individualizada referente ao consumo privativo da unidade. Não tenha dúvida de que essa é uma boa iniciativa, uma vez que com o hidrômetro individualizado é mais fácil o morador participar de programas de redução de consumo, como este que está em andamento em São Paulo.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 223/2014, do nobre Vereador Laércio Benko, que dispõe sobre portarias de edifícios localizadas em edificações situadas no âmbito do Município de São Paulo, acrescenta alínea "c" ao item 14.1.1 do anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1999, e dá outras providências.

Esse projeto classifica as portarias de edifícios das exigências quanto ao dimensionamento mínimo e às necessidades de aeração e de insolação naturais do Grupo B, do Código de Obras e Edificações. São compartimentos destinados a trabalho, reunião e espera de exercício físico ou esporte nas edificações em geral. Estabelecendo ainda que as portarias dos edifícios deverão ter uma ventilação permanente com, no mínimo, duas aberturas.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 267/2014, do nobre Vereador Conte Lopes, que altera o Código de Obras, Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1999, acrescentando item 14.3 ao seu anexo I, para dispor sobre a utilização de instalações sanitárias mais econômicas em relação ao consumo de água, e dá outras providências.

Em resumo, essa medida obriga que as novas edificações utilizem instalações sanitárias do tipo caixa de descarga sanitária acoplada ou outros modelos de consumo de no máximo 10 litros de água a cada descarga.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 12/2012, do nobre Vereador Eliseu Gabriel, que cria o Parque Municipal Imperatriz Leopoldina, e dá outras providências, localizada na Av. Imperatriz Leopoldina, 928, Vila Leopoldina, Subprefeitura da Lapa, em São Paulo.

Em resumo, esse projeto cria o parque em área municipal. Esse terreno possui cerca de 30 mil metros quadrados e hoje é ocupado pela SP Trans.

Não há oradores inscritos. Realizada a audiência pública.

Passemos ao próximo item: PL 902/2013, do nobre Vereador Jair Tatto, que institui a semana municipal para conscientização e prevenção contra desastres associados a fenômenos naturais e à ocupação urbana, a ocorrer anualmente na segunda semana do mês de outubro, e dá outras providências.

O objetivo desse projeto de lei é debater os problemas climáticos que podem afetar e que afetam efetivamente a cidade de São Paulo, principalmente, áreas de risco perfeitamente compreensível já que o Vereador Jair Tatto opera com muita intensidade na zona Sul de São Paulo, onde efetivamente há muitas áreas de risco. Não há oradores inscritos. Audiência realizada.

Item 12 PL 68/14, do Vereador Natalini.

- É lido o seguinte: (PL 68/14)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Esse projeto obriga proprietários e moradores de imóveis edificadas à disponibilizarem a ligação do esgoto num ramal predial quando do assentamento da rede coletora do esgoto. Pune com o corte no funcionamento de água em caso de descumprimento, ou seja, do imóvel que não ligar à sua rede de esgoto e estabelece um prazo de seis meses para que faça sua solicitação. Não há oradores inscritos, portanto, a audiência está realizada.

PL 83/14, do Vereador Nabil Bonduki.

É lido o seguinte: (PL 83/14)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Esse projeto obriga proprietários e moradores de imóveis edificadas à disponibilizarem a ligação do esgoto num ramal predial quando do assentamento da rede coletora do esgoto. Pune com o corte no funcionamento de água em caso de descumprimento, ou seja, do imóvel que não ligar à sua rede de esgoto e estabelece um prazo de seis meses para que faça sua solicitação. Não há oradores inscritos, portanto, a audiência está realizada.

PL 83/14, do Vereador Nabil Bonduki.

É lido o seguinte: (PL 83/14)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Esse projeto possibilita a ampliação do passeio sobre os espaços reservados para estacionamento nas vias cuja velocidade máxima seja de 40 Km por hora e não apresente trânsito intenso de veículos a fim de promover uma ampliação dos espaços de fruição pública que propiciem lazer, convivência e recreação. Há oradores inscritos.

Tem a palavra a Sra. Rossela, assessora do Vereador Nabil Bonduki para esclarecer melhor o projeto.

A SRA. ROSSELA – Bom dia a todos. Neste momento represento o Vereador Nabil Bonduki que está na escola São Paulo justamente para a abertura de um *workshop* sobre *parklets*, que é o nome inglês para vagas vivas que é o objeto desse PL. Na sequência ele vai visitar um dos *parklets* ou vagas vivas, já instalada na Padre João Manoel.

Esse PL vem no sentido do Plano Diretor que é ampliar os espaços de convivência e lazer na Cidade e de certa forma não dando incentivos para vagas de automóveis, reduzindo vagas de automóveis. No fundo é a reutilização de certas vagas em vias que apresentem pouco trânsito, portanto, vias locais e essas vagas seriam utilizadas a partir da criação de uma ampliação do passeio público com a implantação de plataformas sobre a área ocupada antes pelo leito carrossável e a partir de um projeto pode ser ocupada com floreiras, mesas, cadeiras, guarda-sóis, ou seja, criação de pequenas áreas de convívio e lazer para a população numa cidade que tem poucas dessas áreas.

Existe um decreto de abril de 2004 que dá todos os procedimentos para os interessados em solicitar a criação desses *parklets*, então, já é uma ação que está sendo desenvolvida na Cidade. A ideia veio da Bienal de Arquitetura de 2013 porque essa experiência já acontece numa série de cidades, é uma experiência extremamente bem sucedida.

Portanto, gostaríamos que esse PL prosseguisse.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não havendo mais oradores inscritos a audiência pública está realizada.

Só para meu conhecimento. Se eu quiser fazer um *parklet* em frente a minha casa para que os usuários de um clube não estacionem na frente eu posso pedir?

A SRA. ROSSELA – Na verdade, eu acho que as finalidades estão precisam ser melhores descritas. Nas áreas que estão relacionadas ao comércio especialmente o PL relaciona a áreas comerciais, então, comerciantes seriam uma das pessoas físicas e jurídicas que poderiam solicitar esse tipo de ampliação.

P – Por que não o residente?

R – Acho que a questão vai no sentido de áreas mistas, onde haja uma concentração de transeuntes e áreas comerciais.

P – Vou pedir para a minha assessoria para criar um projeto que vai ser necessário para que criemos um segundo andar de estacionamento nas ruas da cidade, já que com a eliminação de vagas em algum lugar os automóveis terão de ficar porque em casa não ficarão. Mas, entre ciclovias, faixas de ônibus e *parklets* e necessidade de alargamento de vias e fechamento de estacionamentos você começa a ter um problema grande que precisa de solução já que os automóveis existem e não deixaram de existir num curto espaço de tempo.

Percebemos que são iniciativas interessantes na nossa Comissão que visam adequar São Paulo aos tempos mais modernos, sem dúvida nenhuma, ou passa por uma menor utilização do transporte individual movido a motor, porque há um estímulo imenso ao transporte individual bicicleta e infelizmente a Cidade ainda não se adequou ou não pensa no estímulo ao transporte individual pedestre, já que a Cidade ignora solenemente os passeios públicos, as calçadas que são absolutamente intransitáveis aqui em São Paulo impedindo que 30% dos deslocamentos que poderiam ser feitos sem ser de carro, sejam feitos de automóvel uma vez que as calçadas não permitem a sua utilização.

Estão encerrados os trabalhos.

Segue ☒ juntado ☒ , nota da documento(s)
e papel de informação rubricado ☒ sob folha(s)
nº 112/117 Em 16.10.14
Aparecido para
SE 1000

FL. nº 112 do
Proc. nº 01-0063/14
Aparecida Pereira
Assistente Parlamentar
RF 101075



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 08-10-14

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Grafia(s) não confirmada(s)
- Manifestação fora do microfone
- Suspensão

FL. nº 213 do
Proc. nº 01-0063/14
Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101075

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Está aberta a audiência pública convocada por publicação no *Diário Oficial* nos dias 7 e 8 de outubro de 2014.

Informo que essa reunião está sendo transmitidas no portal da Câmara - www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara, Auditórios On-Line.

Há cinco projetos em primeira audiência pública e dez projetos em segunda audiência pública. Estão suspensos os nossos trabalhos, para organizarmos a pauta.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Andrea Matarazzo.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Em primeira audiência pública de hoje, estão os PLs 448/12; 101/14; 102/14; 304/14 e 382/14. Em seguida, entrarão os projetos em segunda audiência pública, PLs 449/09; 40/13; 63/14; 92/14; 150/14; 191/14; 192/14; 217/14; 223/14 e 267/14.

O primeiro projeto de hoje é de autoria do Vereador Alfredinho, que dispõe sobre a criação do parque linear e esportivo Porto Velho, da Subprefeitura da Capela do Socorro, e dá outras providências. Não há oradores inscritos.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, só para dar uma contribuição, essa é uma área que recentemente teve uma ocupação. Mais do que isso, é uma região em que o programa manancial, financiado com obras do Fundo de Saneamento, vinha conseguindo resgatar, ao longo dos últimos três ou quatro anos da Administração dos ex-Prefeitos Gilberto Kassab e Serra, um pouco da qualidade ambiental local; e a degradação dos últimos dois anos foi absoluta. Portanto, a ideia do Vereador Alfredinho resgata um pouco o que vinha sendo trabalhado nos anos de 2005 a 2012. Então, referendo aqui o meu apoio total ao projeto, só buscando uma forma de financiamento, que, de fato, permita a instalação do parque, sem o histórico debate, se é possível haver o parque sem recursos.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Especialmente é uma área de 750 mil metros quadrados, localizada entre a Estrada do Barro Branco e a Estrada do Schmidt Três Corações e Represa Billings, no distrito da Capela do Socorro.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – A gente também se manifestava sobre o projeto do Vereador Alfredinho, por meio da Federação Nacional dos Treinadores de Futebol e Desportos e também da Federação dos municípios, trabalhadores e empreendedores sustentáveis dos distritos da regional Capela do Socorro. Esse projeto é de fundamental para os cidadãos que moram na Capela do Socorro e demais bairros, demais distritos da região de Santo Amaro e de toda a zona Sul. A zona Sul está carente em espaço de lazer e de práticas desportivas na região. Esse projeto é de extrema importância. Gostaria de saber se não daria para se incluir esse projeto numa pista de atletismo dentro do parque. Digo isso porque a cidade de São Paulo está indo para 12 milhões de habitantes, e a gente só tem duas pistas de atletismo na cidade de São Paulo, localizadas no Ibirapuera e na Secretaria Municipal de Esportes. A França tem um centro de prática e iniciação esportiva. Lá há uma pista de atletismo em cada bairro e nos demais países desenvolvidos no planeta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Está realizada a audiência pública ao item 1º. Passemos ao item 2, PL 101/14, de autoria da nobre Vereadora Juliana Cardoso, que dispõe sobre a criação do Parque Futuro Mooca Verde, e dá outras providências. O projeto cria um parque de uma área de 98 mil metros quadrados, localizado entre a Avenida Indianópolis e Rua Barão de Monte Santo, no distrito da Mooca. O parque já proposto consta do novo Plano Diretor. Ninguém está inscrito. A audiência está realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 102/14, de autoria da nobre Vereadora Juliana Cardoso; que dispõe sobre a criação do Parque Municipal Fazenda da Juta. Esse projeto cria o parque com área de 150 mil metros quadrados, situado na confluência da Rua Augustina Berti com a Rua André Trebete(?) e Rua Conforte, no distrito de Sapopemba, e já também consta do Plano Diretor. Não há ninguém inscrito. A audiência está realizada.

Passemos ao próximo item, PL 304/14, de autoria do Vereador Eduardo Tuma; que dispõe sobre a implantação obrigatória de semáforos funcionando à base de energia solar na cidade

FL. nº 214 do
Proc. nº 01-0063/14
Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101075

de São Paulo. Imagino que ele disponha sobre a obrigatoriedade da energia solar nos semáforos funcionando.

Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Falo em nome da federação dos munícipes, trabalhadores e empreendedores sustentáveis dos bairros e vilas da cidade de São Paulo. Esse é um projeto de relevância e importância também para a cidade de São Paulo. A cidade de São Paulo de Curitiba desenvolve um projeto de primeiro mundo. Apresentou-se uma tese há dez anos numa conferência de mobilidade urbana. Por exemplo, em cada dez cidadãos mortos em acidentes de trânsito, na cidade de São Paulo, seis são idosos, acima de 60 anos. Nós fizemos uma pesquisa há dez anos. Por exemplo, uma pessoa na faixa etária de 18 a 50 anos, que pratica algumas atividades esportivas, consegue andar nas ruas e atravessar um semáforo a três ou quatro quilômetros por hora; e um cidadão normal, nessa faixa etária, atinge três quilômetros por hora. Numa faixa etária de 60 a 70 anos, o cidadão anda a dois quilômetros por hora; e um cidadão de 70 a 85 anos anda a um quilômetro e meio.

Os semáforos, na cidade de São Paulo, foram implantados com tecnologias atrasadas. O semáforo fecha, os carros e as motos avançam, e há atropelamentos. Qual foi a nossa tese em Curitiba? Foi feita uma pesquisa sobre o sistema de semáforo digital avançado, por faixa etária. A quilometragem que a pessoa anda já está incluída digitalmente no bilhete único. Aí a pessoa vai passar pelo sinal, apertar de acordo com o seu tempo, e vai ter três, cinco ou dez segundo a mais. Assim, o sinal vai estar fechado de acordo com a faixa etária das pessoas. Esse projeto avançado precisa ser implantado na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Boa ideia. O senhor apresentou essa proposta onde?

- Manifestações fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Ao Sr. Prefeito Jaime Lerner. OK. Essa audiência está realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 382/14, de autoria da Vereadora Juliana Cardoso; que cria o programa Vou de Bicicleta, e institui o selo empresa Amiga do Ciclista no âmbito do município de São Paulo e dá outras providências. Não há ninguém inscrito. Está realizada essa audiência pública.

Passemos aos projetos que estão em segunda audiência pública. O primeiro é o PL 449/09, de autoria dos Vereadores Floriano Pesaro e Natalini; que altera a redação do parágrafo único do artigo 116 da lei 13.430, de 3 de setembro de 2002, e dá outras providências, referente a instalação de floreiras de concreto armado nos passeios em frente aos templos religiosos; dispõe sobre a colocação de floreiras de concreto armadas nas calçadas fronteiriças a templos religiosos e instituições religiosas, culturais e assistenciais e de lazer para fins de proteção de segurança. Não há ninguém inscrito. A audiência pública está realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 40/13, de autoria dos Vereadores Ricardo Nunes, Nelo Rodolfo, Calvo e George Hato; que altera a redação do artigo 1º da lei 14.023, de 8 de julho(?) de 2005, e dá outras providências. Essa proposição altera a lei que obriga as concessionárias, empresas estatais e prestadoras de serviços que operam com cabeamento a enterrarem os cabos, para propor a instalação também de cabines externas, para o acondicionamento dos equipamentos elétricos da rede subterrânea, como forma de viabilizar técnica e economicamente a rede.

Tem a palavra o Sr. Humberto Silva, engenheiro de Ciência e Tecnologia da Universidade de São Paulo.

O SR. HUMBERTO SILVA – Sou Doutor em Energia pelo Estado de São Paulo. Agradeço aos Exmos. Vereadores José Police Neto e Andrea Matarazzo pela oportunidade. Gostaríamos de ressaltar alguns pontos de forma mais pública ainda. Esse projeto de lei vem corrigir algumas lacunas do projeto anterior para exatamente sair do embate e finalmente apresentar ferramentas, tanto técnicas como jurídicas e legais, para finalmente conseguirmos avançar nesse tema do aterramento dos fios, que tanto atravança a qualidade do fornecimento de energia elétrica e também a questão de urbanização, de forma adequada, como exige uma

FL. nº 115 do
Proc. nº 01-0063/14
Aparecido Barreira
Assistente Parlamentar
RF 101075

cidade do tamanho da de São Paulo.

Como eu comentei, são apresentadas alternativas técnicas e econômicas, que, no cenário anterior, eram bastante nebulosas. Então, a matéria vem desmistificar, trazendo uma realidade muito atual, que não condiz com as informações e com os cenários, passado pela concessionária de energia elétrica, que é um custo muito elevado. Os estudos que nós fizemos não foram acadêmicos simplesmente, mas com base no que já está sendo executado em outras cidades do Brasil, como Brasília, com agentes do mercado, onde os custos são cinco, seis e até sete vezes menores do que os alegados pela concessionária da cidade de São Paulo; tornando-se então totalmente viável, sob o aspecto técnico e econômico.

O PL também apresenta alternativas de financiamento da parte da obra civil dessa obra, que também é um ponto alegado como sendo o mais custoso. Então, essa proposta procurou olhar, de forma a se promover ferramentas para essa parceria público-privada, de forma que se apresentam e criam fontes de recursos para financiamento da parte mais onerosa, que seria um terço ou um pouco mais do custo total do enterramento dos fios. O tempo de implementação também acaba diminuindo, porque as tecnologias já existem no mercado nacional, e nós as apontamos com essa metodologia. Existem alternativas de topologias para essa rede subterrânea, de forma que elas possam deslanchar, no sentido de renovar o parque existente e continuar o plano de enterramento dos fios. Então, o tempo de implementação passa a ser muito menor.

Existe também uma diminuição do risco de total repasse à tarifa desse investimento, alegado também pelas concessionárias. Também se tomou o cuidado, numa emenda, após a elaboração do projeto, que aplicasse multa pelo não cumprimento da lei, que também era um ponto falho da lei anterior, porque, sem a questão da multa, é difícil se chegar a um denominador comum, para que os benefícios de uma lei tão importante como essa seja aplicada.

Fazemos um último comentário, que seria importante para a cidade de São Paulo, se esse projeto pudesse passar pela apreciação de todos os Vereadores em uma segunda votação, dada à suma importância tanto para a questão dos benefícios que estão atrelados a ele quanto à modernização da urbanização da cidade de São Paulo.

Existe um aspecto importante a se ressaltar, de que todos os benefícios dessa topologia só trazem melhorias para aquele bem que é tão importante, que é a energia elétrica; e você ter menos falhas e menos índices de interrupção é importantíssimo. A gente fala muito em qualidade de vida, mas um item que às vezes a gente não dá tanta importância é a energia elétrica. Se ela fosse tratada, por exemplo, como a telefonia celular, que, quando temos alguma dificuldade, corremos atrás dos nossos direitos para tentar que esse serviço seja de melhor qualidade, tanto maior importância é em relação à energia elétrica.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Obrigado, Sr. Humberto. (Pausa) Há um último inscrito, Sr. Laerte. Por um minuto, por favor.

O SR. LAERTE BRASIL – Esse projeto que o engenheiro acabou de mencionar aqui é de grande relevância para a cidade de São Paulo. Nas audiências públicas de que participamos, apresentamos a tese de enterrar os fios da cidade de São Paulo. Os cidadãos, para trafegarem pelas ruas, precisam ser superatletas, porque vão encontrar telefones instalados, que não funcionam e impedem a circulação. Temos também buracos, pontas de vergalhões e calçadas feitas sem nenhum projeto.

Defendemos o enterramento. Para fazer isso, demoraria décadas. Defendo a geração de muitas, mas os brasileiros já paga muitos impostos. Que esta Casa faça umas duas ou três audiências públicas sobre os fios subterrâneos – ou até uma conferência – convidando as operadoras do sistema e o Poder Público Municipal. Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sr. Laerte. Encerrada a audiência pública do referido projeto, passemos ao item seguinte.

PL 63/2014, do Vereador Eduardo Tuma. “Dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de *shoppings centers*, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para

FL. nº 116 do 120
Proc. nº 01-0063/14
Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
PF 101075

automóveis ecológicos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências". (Pausa) Não há oradores inscritos. Audiência realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 92/2014, do Vereador Goulart. "Altera o item 3.8 da Lei nº 11.228 de 25 de junho de 1992", que se refere a sistemas de armazenamento de líquidos combustíveis que possuem equipamentos com vida útil superior a 15 anos, descartando a necessidade de processo de validação. (Pausa) Não há oradores inscritos. Audiência pública realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 150/2014, do Vereador Natalini, que "acrescenta parágrafo ao artigo 5º da Lei 15.688 de 11 de abril de 2013 e dá outras providências". Esse projeto visa a dispensar a inspeção veicular instituída pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos - aliás, programa, parece-me, não existe mais, infelizmente, no Município de São Paulo -, instituído pela Lei 11.733. Os veículos que sofreram modificações no sistema original de tração ou instalaram turbina ficariam dispensados. Esse é o objetivo do projeto. (Pausa) Não há oradores inscritos. Audiência pública realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 191/2014, do Vereador Abou Anni. "Estabelece diretriz para o Poder Público promover a política de padronização ecológica e de acessibilidade dos passeios de responsabilidade da administração direta e indireta, e dá outras providências." Inscrita a Sra. Cristiane de França, assessora do Vereador Abou Anni.

A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA – Exmo. Sr. Presidente, Vereador Andrea Matarazzo, nobre Vereador José Police Neto, colegas presentes, eu, Cristiane de França, venho defender os interesses da proposta apresentada pelo Vereador Abou Anni, que objetiva dar um destino ecológico aos pneus inutilizados na cidade de São Paulo, assim como promover a acessibilidade e a permeabilidade dos passeios; preliminarmente os de responsabilidade da Administração Direta e Indireta, com a promoção da Calçada Ecológica, construída com 100% da borracha de pneu reciclado. Atualmente, o piso é feito de concreto, por isso não resiste à raiz das árvores. Ao final, quem perdeu a luta é a árvore.

Nos Estados Unidos, por outro lado, encontrou-se uma solução engenhosa e sustentável. Lá desenvolveram a calçada ecológica, placas para calçadas feitas com borracha de pneus reciclados. Segundo pesquisas, o Brasil descarta anualmente, em média, 30 milhões de pneus usados, que, além de serem fabricados a partir da borracha - polímero oriundo de prospecção de petróleo -, deixam um passivo ambiental caro, porque demoram 600 anos para decompor. Além de reaproveitar esse insumo abundante, que são os pneus, a calçada de borracha torna o pavimento mais aderente, reduz as vibrações e ruídos e é confortável ao caminhar. Além disso, o processo de encaixe entre uma placa e outra deixa pequenos espaços por onde a água pode escoar para o solo, permitindo que a planta respire e se desenvolva, além de evitar a completa impermeabilização dos centros urbanos. Nesse prisma, caso a raiz cresça e levante a placa, é só retirá-la ou até mesmo cortá-la, o que permite, inclusive, cortar parte das raízes sem matar a árvore e, depois, é só recolocar a placa.

Por essas razões, o Vereador Abou Anni pede aos nobres Pares que acatem a proposta. Sem mais, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sra. Cristiane, pela explicação. Audiência pública realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 192/2014, do Vereador Abou Anni. "Dispõe sobre a proibição do uso de foco de luz colorida em residências ou estabelecimentos comerciais e afins que confunda transeuntes e motoristas com os sinais luminosos do semáforo nas proximidades deste, e dá outras providências." Inscrita, a Sra. Cristiane França, do gabinete do Vereador Abou Anni.

A SRA. CRISTIANE FRANÇA – Exmo. Sr. Presidente, nobres Srs. Vereadores presentes, mais uma vez venho sustentar e defender as razões do projeto de autoria do Vereador Abou Anni, que visa a colaborar com a diminuição de acidentes que ocorrem no âmbito do município de São Paulo, em razão da confusão mental que o foco de luz colorida, instalada em imóveis, causa nos transeuntes e motoristas quando projetam qualquer das cores dos semáforos nas proximidades destes.

O texto do projeto diz que a proibição prevista aplica-se ao foco de luz instalado a cerca de 8 metros de distância do semáforo. É de grande vulto o número de acidentes automobilísticos ocorridos nas proximidades dos semáforos, sendo indubitável que tal índice pode ser majorado quando há nos imóveis o aludido foco de luz projetando qualquer das cores do semáforo para a via pública, o que incontestemente, confunde a visão dos condutores de veículos automotores e transeuntes.

Por essas razões, o Vereador Abou Anni pede o apoio dos Pares para a aprovação da proposta. Sem mais, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sra. Cristiane. Agradeço o Vereador Abou Anni pelo interesse e por mandar sempre alguém para apresentar o projeto e esclarecer aqueles que estão nos ouvindo, que, muitas vezes, não compreendem o jargão da Casa. Portanto, a explicação do projeto é sempre bem vinda e interessante. Passemos ao item seguinte, PL 217/2014, do Vereador Natalini. "Estabelece a obrigatoriedade de instalação de medição individualizada em novos condomínios residenciais, comerciais e industriais." É um projeto que obriga os novos condomínios residenciais e comerciais a prever a instalação de hidrômetros para cada uma das unidades, possibilitando a medição e cobrança individualizada referente ao consumo das unidades. (Pausa) Não há oradores inscritos. Audiência pública realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 223/2014. "Dispõe sobre portarias de edifícios localizadas em edificações situadas no âmbito do Município de São Paulo, acrescenta alínea c ao item 14.1.1 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1999, e dá outras providências." Em resumo, esse projeto classifica as portarias de edifícios nas exigências quanto ao dimensionamento mínimo e às necessidades de aeração e de insolação naturais do grupo "b" do Código de Obras e Edificações.

Sem querer, pulamos o item 6, PL 449/2009, dos Vereadores Floriano Pesaro e Natalini, que "altera a redação do parágrafo único do art. 116 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, e dá outras providências", sobre as floreiras de concreto armado nos passeios em frente aos templos religiosos. Inscrita, a Sra. Bruna Borghetti.

A SRA. BRUNA BORGHETTI – Bom dia, Presidente, Vereador Andrea Matarazzo; bom dia, Vereador Police Neto e demais presentes.

Esse projeto, na verdade, foi alterado para um substitutivo. Ele não altera mais o Plano Diretor e incluiu, além dos templos religiosos: consulados e instituições públicas, assistenciais, esportivas e de lazer. Há a dimensão, no projeto, das floreiras de concreto, ou como poderiam se realizadas, e ela respeita a acessibilidade das calçadas instituída pelo decreto.

Além disso, o projeto é uma forma de poder de polícia preventivo; de se garantir a segurança de modo preventivo. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Entendi. Esse é o objetivo das floreiras: floreiras defensivas. (Manifestações fora do microfone) Flores contra as armas. Perfeitamente, Sra. Bruna, muito obrigado, Nós entendemos; e, para deixar ainda mais claro: são aquelas floreiras que são usuais em frente às sinagogas em função de ataques terroristas que ocorrem em outros países. Trata-se de um artifício preventivo, que se estabeleceu quase que no mundo todo, para evitar carros-bomba, etc. Como disse bem o projeto e elucidou a Sra. Bruna, é uma medida preventiva para evitar maiores danos. Audiência pública realizada.

Passemos ao item seguinte, PL 267/2014, do Vereador Conte Lopes. "Altera o Código de Obras, Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1999, acrescentando item 14.3 ao seu Anexo I, para dispor sobre a utilização de instalações sanitárias mais econômicas em relação ao consumo de água, e dá outras providências." A medida, no fundo, obriga a que as novas edificações utilizem instalações sanitárias do tipo "caixa de descarga sanitária acoplada" ou de outros modelos com consumo de no máximo 10 litros de água. (Pausa) Não há oradores inscritos. Está encerrada a audiência pública.

Não havendo mais nada a tratar nesta reunião, declaro encerrados os trabalhos. Muito obrigado aos telespectadores da TV Câmara São Paulo e aos presentes. Bom dia a todos.

REDISTRIBUÍDO	
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora	
<i>Dalton Silveira</i>	
Para relatar.	
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.	
Em: <u>23/10/2014</u> <i>[Assinatura]</i>	
Presidente	
Obs. o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 53, do R.I.	

Segue v juntado S, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado S sob folha(s)
nº 118 A 120 Em 20/03/2015

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 118 de 123Processo nº 01-63/2014Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12PAR
359/2015**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 063/14**

De autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, o **Projeto de Lei nº 063/14**, dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Segundo a justificativa da proposta, o autor ressalta que o uso do automóvel ecológico constitui um auxílio no combate à poluição e na busca de uma alternativa para se alcançar o meio ambiente equilibrado.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela Legalidade, por meio do Parecer 854/2014, com Substitutivo proposto para adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa, fixando a multa em reais tendo em vista a extinção da "UFIR".

Embora os automóveis elétricos, híbridos e outros movidos a fontes alternativas ainda estejam restritos a poucos modelos importados, não estando, portanto, ao alcance da maioria da população, esse tipo de tecnologia tende, cada vez mais, a evoluir e ganhar espaço na sociedade, uma vez que, os combustíveis fósseis dependem de fontes esgotáveis, além destes contribuírem à poluição atmosférica e à emissão de gases do efeito estufa.

No âmbito federal, estudam-se medidas de incentivos fiscais à produção de veículos elétricos através da redução do IPI.

No Município, importa citar a Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança de Clima no Município de São Paulo, prevê como uma de suas diretrizes gerais (art. 3º, inciso III) a "*promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa, excetuada a energia nuclear*".

Com relação às políticas de mobilidade, indica a utilização de combustíveis renováveis, principalmente, nos modais do transporte público, consoante o disposto no art. 6º, inciso II, a saber:

"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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 119 do 119 fls. 124

Processo nº 01-63/2014

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

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 063/14**

picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas:

...

II - dos modais:

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

Especificamente com relação à matéria, cumpre destacar a Lei nº 15.997, de 27 de maio de 2014, que *estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, e dá outras providências*. Esta lei prevê que o Poder Público Municipal poderá conceder devolução da quota-parte do IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, arrecadada pelo Município em função da tributação incidente nos veículos. Contudo, limita esse benefício aos 05 (cinco) primeiros anos da tributação incidente no bem (veículo). Estabelece ainda, como forma de incentivo a utilização dos carros elétricos e os movidos a hidrogênio, que a Secretaria Municipal de Transportes poderá editar regulamentação excluindo esses veículos do rodízio municipal de circulação de veículos.

Tais disposições vigentes, assim como os propósitos contidos na presente iniciativa, encontram amparo no novo Plano Diretor Estratégico, instituído pela Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014, no Capítulo V, Seção I, que dispõe sobre os objetivos e diretrizes do sistema de mobilidade, estabelecendo no art. 228, inciso XIII, como uma das diretrizes que devem orientar os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no sistema de mobilidade:

"XIII - incentivar a renovação ou adaptação da frota do transporte público e privado urbano, visando reduzir as emissões de gases de efeito estufa e da poluição sonora, e a redução de gastos com combustíveis com a utilização de veículos movidos com fontes de energias renováveis ou combustíveis menos poluentes, tais como gás natural veicular, híbridos ou energia elétrica";



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 063/14**

Diante do exposto, considerando a relevância da presente iniciativa em razão das contribuições que poderão dela advir à melhoria das condições ambientais no município, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, manifesta-se **favoravelmente** à aprovação do **PL nº 063/14**, na forma do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 18/03/15

GILSON BARRETO
Presidente

AURÉLIO MIGUEL

NELO RODOLFO

DALTON SILVANO
Relator

PAULO FRANGE

JULIANA CARDOSO

SOUZA SANTOS

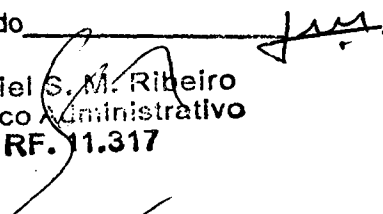
RELCOM
371/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 20/03/2015

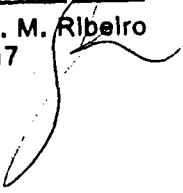
Pág. 111 Col. 2

Conferido


Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

A Comissão de


Em 20/03/2015

Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317




**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E
MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 063/14**

Diante do exposto, considerando a relevância da presente iniciativa em razão das contribuições que poderão dela advir à melhoria das condições ambientais no município, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, manifesta-se **favoravelmente** à aprovação do **PL nº 063/14**, na forma do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 18/03/15

GILSON BARRETO
Presidente

AURÉLIO MIGUEL

DALTON SILVANO
Relator

JULIANA CARDOSO

NELO RODOLFO

PAULO FRANGE

SOUZA SANTOS

RELCOM
371/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 20/03/2015

Pág. 211 Col. 2

Conferido [assinatura]

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

À Comissão de [assinatura]
Em 20/03/2015

Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317

RECEBIDO

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

Em 23/03/15 às 12:00

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Ab Vereador / À Vereadora

MARCO AURELIO CUNHA

Para relatar.

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

Em 27/03/15

[assinatura]

Presidente

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

Segue m juntado 0, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 0 sob folha(s)
nº 121 e 122 Em 07/05/15

Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP.12

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**PAR
740/2015

PL 63/14

Folha nº 121 de 129
Processo nº 01-63/14
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI
Nº 63/14

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, assegura a reserva vagas preferenciais para automóveis ecológicos nos estacionamentos públicos ou particulares mantidos por shoppings centers, hipermercados, agências bancárias, estabelecimentos comerciais ou congêneres no âmbito do Município de São Paulo.

A propositura estabelece que as referidas vagas deverão ser em número equivalente a três por cento do total, havendo no mínimo uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes.

Consideram-se automóveis ecológicos, para os fins desta Lei, aqueles que não são movidos exclusivamente por motores à combustão, tais como: os automóveis híbridos, solares, hidrogênios ou elétricos.

De acordo com a justificativa, objetiva-se beneficiar o uso de automóveis menos poluentes, de modo a contribuir para a preservação do meio ambiente.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo à iniciativa, visando adequá-la à melhor técnica legislativa e estabelecer o valor da multa proposta em reais, tendo em vista a extinção da UFIR.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresentou parecer favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 63/14

Folha nº 122 fls. de 30

Processo nº 01-63/14

Maria de Fátima Moreira

RF. 100.749 - SGP-12

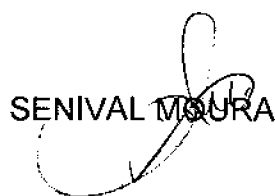
Favorável, pelo exposto, o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 06/05/15


TONINHO PAIVA

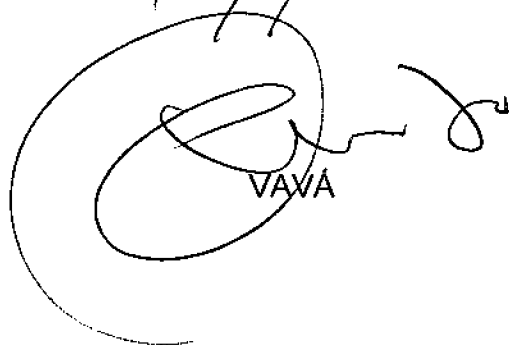

ADOLFO QUINTAS


MARCO AURELIO CUNHA
(Relator)


SENIVAL MOURA

ATILIO FRANCISCO


RICARDO YOUNG
ABSTENÇÃO


VAVA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 07/05/2015
Pág. 85 Col. 4ª
Conferido [assinatura]
MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

A Comissão de Finanças
Em 07/05/2015
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 [assinatura]

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 11/5/15 às 18:30
RF [assinatura]
Cidreira, 11 de Maio de 2015
Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento

Assessorador A Vereadora
[assinatura]
Secretaria da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 11/5/15
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 52 do PL.

Segue juntado nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ✓ sob folha(s)
nº 123 e 124 Em 17/12/15
Vinícius Moreira do Nascimento -
RF. 11.261 - SGP-12

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 123 ou
Processo nº 01-63/14
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SP-12

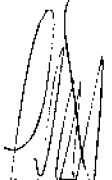
Senhor Presidente:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Poder Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 63/2014:

1º) Qual o impacto orçamentário-financeiro da propositura no tocante às atividades de fiscalização?

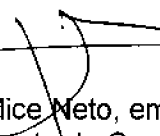
2º) Quais seriam os custos para cadastro dos automóveis e confecção e distribuição dos adesivos de identificação mencionados no § 2º do art. 1º?

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


Ver. Jair Tatto, em 27 / 11 / 15
Relator

Senhor Presidente:

Encaminho-lhe para as devidas providências.


Ver. José Police Neto, em 27 / 11 / 15
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

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


Ver. Antônio Donato, em 01 / 12 / 15
Presidente



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

Folha nº 124 deProcesso nº 01-63/14Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

São Paulo, 01 de dezembro de 2015.

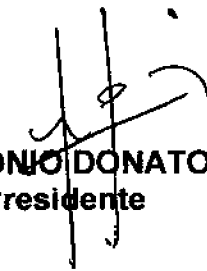
Ofício SGP-12 nº 662/2015

Senhor Prefeito,

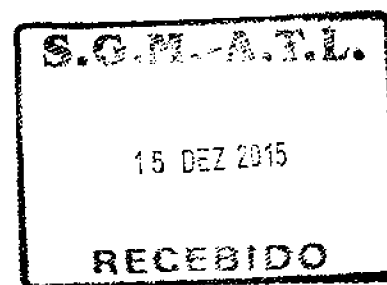
CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o Projeto de Lei nº 63/2014, de autoria do Vereador Eduardo Tuma, *que dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos, no âmbito do município de São Paulo, e dá outras providências.*

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

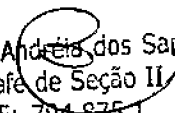


ANTONIO DONATO
Presidente



Anexos: cópia do requerimento citado, do texto do projeto e de sua justificativa.

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



Luciana Andreia dos Santos
Chefe de Seção II
RF: 794.875.1

Segue montado 5, neste data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 125 a 136 Em 16/02/16

Carmen Cristina Malavazzi
PC. 11.197 - SGP-12





Prefeitura do Município de São Paulo fls. 135

São Paulo, 15 de Fevereiro de 2016.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 41/16-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 662/2015

Folha nº	125	do
Processo nº	01-63/14	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

DOCREC

131/2016

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a Vossa Excelência cópia das informações prestadas pelas Secretarias Municipais de Licenciamento, de Coordenação das Subprefeituras e de Transportes a respeito do Projeto de Lei nº 63/2014, de autoria do Vereador Eduardo Tuma, que dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento em estabelecimentos comerciais para automóveis ecológicos.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/DMF/drs
Resp 63-14

12:44 15-02-2016 013001 - Protocolo Legislativo - SGP-22

A Comissão de:

FIN

16/02/16

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP.22
RF 11.300

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 16/02/16 às 17h21
RF 11.193
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

autuado em 30/09/2015 00:00:00

Folha nº 10
Nº 2015-0.334-160-3

Vitor Vitorino dos Santos
RF 713 41-4

Folha de informação nº 006314
Memorando nº 216/2015 - ATL III
TID 13596406

Paula Simelovich Birman
Em 24/06/15 (a) Arquiteta - Esp. Des. Urbano
SEL / SEC

AUTOS: TID 13596406 - Memo nº 216/2015 - ATL III
INTERESSADO: SGM/ATL
ASSUNTO: Solicitação de análise e manifestação sobre o Projeto de Lei nº 63/2014, na forma do Substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

MANIFESTAÇÃO nº 392/CEUSO/2015

CÓPIA

SEC/CEUSO

Sr. Secretário Executivo

CÓPIA

Trata-se de solicitação de SGM-ATL para análise e manifestação fundamentada sobre o Projeto de Lei nº 63/2014, na forma do Substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, promovente Vereador Claudinho de Souza, às fls. 02, que Lei nº 63/2014, promovente Vereador Eduardo Tuma, às fls. 02, que dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos, no âmbito do Município de São Paulo.

O referido P.L. tem como objetivo, estimular o uso de automóveis menos poluentes, de modo a contribuir para a preservação do meio ambiente, uma vez que seu incentivo constituirá numa ferramenta de auxílio no combate à poluição atmosférica, (sem qualquer tipo de emissão de gases poluentes), à poluição sonora (redução da emissão de ruídos do motor) e ao custo (pouca manutenção, utilizam biocombustíveis ou as energias alternativas e isenção de imposto).

O artigo 1º, estabelece que as referidas vagas deverão ser em número equivalente a três por cento do total, havendo no mínimo uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes, e seu uso ficará condicionado a um adesivo de identificação, afixado no veículo e fornecido pela autoridade de trânsito local.

Já o artigo 2º considera que os automóveis ecológicos são aqueles que não forem movidos exclusivamente por motores à combustão, como: os automóveis híbridos, solares, hidrogênicos ou elétricos. Considera ainda no artigo 3º que congêneres são todos os estabelecimentos que oferecem a seus clientes o serviço de estacionamento em caráter gratuito ou oneroso.



CÓPIA

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

Folha nº	11	Ass. 138
Nº	2015-0.334.160-3	do Proc
Vitor Vieira dos Santos		
Folha nº	127	R. 115
Folha de informação nº	061-63/14	
Memorando nº	216/2015	Ass. 138
Assessoria	Assessoria Malavazzi	
TURFI	15598406	

CÓPIA

Em 24/06/15 (a) Paula Simelovich Birman
Arquiteta - Esp. Des. Urbano
SEL 7-SEC

No artigo 4º fica estabelecido que os estacionamentos mencionados, deverão conter placa em local visível a fim de informar os usuários sobre os benefícios da Lei.

Por fim o artigo 5º institui o pagamento de multa no valor de 500 UFIR's (Unidades Fiscais do Município), sendo em dobro no caso de reincidência, aos estabelecimentos citados no artigo 1º que descumprirem as disposições desta Lei.

A exigência a que se refere o PL não nos parece razoável, uma vez que o Código de Obras e Edificações encontra-se num momento de revisão, sendo tratado no expediente nº 2013-0.220.897-3, o qual atribui aos profissionais habilitados e responsáveis pelos projetos a tarefa de determinar materiais, sistemas e dispositivos que atendam às características e padrões dos empreendimentos, exigindo, no entanto, a observância das normas técnicas para cada caso.

Permitimo-nos elencar alguns dispositivos já estabelecidos para auxiliar no combate à poluição:

- no âmbito Federal, estudam-se medidas de incentivos fiscais à produção de veículos elétricos através da redução do IPI;
- no âmbito Municipal, a Lei nº 14.933/09, que institui a Política de Mudança de Clima no Município de São Paulo, prevê como uma de suas diretrizes gerais, em especial em seu artigo 3º, a "promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa, excetuada a energia nuclear";
- e ainda dispõe o item II do artigo 6º, a ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;
- a Lei nº 15.997/2014, estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, e dá outras providências. Esta lei já prevê alguns benefícios e incentivos que o Poder Público Municipal poderá conceder;



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

autuado em 30/09/2015 00:00:00.

Folha nº 120 de 130.
Nº 2015-0.334.160-3
Vitor Vieira dos Santos
Folha nº 128 de 128
Processo nº 01-63/14
Folha de informação nº 1197 III
TID 13596406

CÓPIA

Em 24/06/15 (a) Paula Simeliovich Birman
Arquiteta - Esp. Des. Urbano

- o novo Plano Diretor Estratégico, Lei nº 16.050/2014, no Capítulo V, Seção I, estabelece os objetivos e diretrizes do sistema de mobilidade.

CÓPIA

Sendo assim, e, tendo em vista que os automóveis elétricos, híbridos e outros movidos a fontes alternativas ainda estejam restritos a poucos modelos no mercado, não estando, portanto, ao alcance da maioria da população, e levando em consideração as disposições vigentes bem como a revisão do Código de Obras e Edificações, entendemos que a reserva de vagas para apenas alguns empreendimentos não seria uma ferramenta eficaz no combate à poluição na busca do equilíbrio do meio ambiente.

Cabe ressaltar que já estão sendo previstas vagas de estacionamento com infraestrutura para abastecimento de carros elétricos, tanto em edifícios residências, como é o caso do Edifício Moai localizado em Pinheiros, como para os empreendimentos não residenciais como o Shopping Iguatemi, no Jardim Paulistano.

Em face do exposto, submetendo nosso parecer ao crivo de V.Sa, sugerindo o encaminhamento a SEL.G, conforme solicitado, às fls. 04.

24 / junho / 2015


PAULA SIMELIOVICH BIRMAN
Arquiteta - Assessoria Técnica
SEC/CEUSO

/psb.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
SECRETARIA EXECUTIVA DOS ÓRGÃOS COLEGIADOS

Folha autuada em 30/09/2015 00:00:00.
do Proc. N° 2015-0-324-162-9
Vitor Vieira dos Santos
RF 714741-2

Folha de informação nº 08 do
Memorando nº 216/2015 - ATL III
TIO 13596406 - 6a Malavazzi
RF 11.197

CÓPIA

Em 24/06/15 (a) ... Paulo Simões de Almeida
Arquiteta - Ego. Des. Urbano
SEL / SEC

AUTOS: TIO 13596406 - Memo nº 216/2015 - ATL III
INTERESSADO: SGM/ATL
ASSUNTO: Solicitação de análise e manifestação sobre o Projeto de Lei nº 63/2014, na forma do Substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

INFORMAÇÃO/SEC/112/2015

CÓPIA

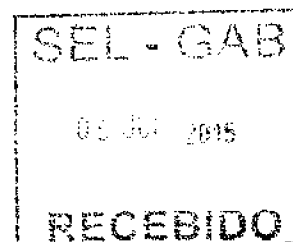
SEL-G

Assessoria Técnica

Em atendimento à solicitação de SGM-ATL na inicial, encaminhamos a manifestação da CEUSO, em cota retro, que endossamos.

/junho/2015


PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA
Secretário Executivo
Portaria nº 005/SEL-G/2015
SEL/SEC



/psb



**PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DE LICENCIAMENTO
GABINETE DA SECRETÁRIA**

Folha nº 14 do P100.
Nº 2015-0.334.160-3

Folha nº 130
Processo nº 01-63-11.197
Carmen Cristina Malavazzi
RE 11.197

Fls. de informação nº 09

Do Memorando nº 216/2015 – ATL III (TID 13596406) em 08/07/15 (a).....

INTERESSADO: SGM/ATL

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 63/2014

CÓPIA

INFORMAÇÃO Nº 2125/SEL-G/2015

CÓPIA

**SGM/ATL-Chefia
Sra. Assessora especial**

Em atenção ao solicitado, seguem as informações prestadas pela Secretaria Executiva dos Órgãos Colegiados – SEC às fls. 05/08, acerca do Projeto de Lei nº 63/14, que dispõe sobre a reserva de vagas para automóveis ecológicos nos estacionamentos de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais.

São Paulo, 28 de julho de 2015


MARIA ROSA LAZINHO
Chefe de Gabinete
Secretaria Municipal de Licenciamento

MLT



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
COORDENAÇÃO DAS
SUBPREFEITURAS

SUPERVISÃO GERAL DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 13 do Proc. 142
Nº 2015-0.934.160-3

Folha nº 131
Processo nº 0003/14
Carmen Cristina Malavazzi
folha de informação nº. 05

do memorando nº 216/2015-ATL III – TID 13521332, em 24/04/15

a).....

INFORMAÇÃO Nº 415/SMSP/SGUOS/2015

Interessado:- SGM / ATL

Assunto:- Projeto de Lei nº 63/14

SMSP / SGUOS

Sr. Supervisor Geral,

CÓPIA

CÓPIA

Fernanda Borralho
RF 755.315.3
EXP/SGUOS/SMSP

Trata o presente de solicitação da ATAJ para análise prévia do Projeto de Lei nº 63/14, que dispõe sobre a reserva de vagas para automóveis ecológicos nos estacionamentos comerciais e congêneres.

Define o PL em exame, automóveis ecológicos aqueles que não são movidos exclusivamente por motores à combustão, tais como: os automóveis híbridos, os movidos à energia elétrica, solar ou hidrogênio.

Estabelece ainda a referida proposta, que tais veículos serão identificados através de "adesivo de identificação afixado no veículo, fornecido por órgão competente do Executivo".

Louvando o empenho do legislador em incentivar a utilização de veículos que protegem o meio ambiente da poluição causada por veículos movidos por motores à combustão, entendemos nada haver em contrário, sob o ponto de vista das competências da área de uso e ocupação do solo.

Entretanto, desconhecendo a existência dos "adesivos de identificação" referidos no projeto de lei, entendemos deva o presente ser submetido ao exame da Secretaria de Transportes, que melhor poderá avaliar as possibilidades.

Acompanha o Memorando nº 217/2015-ATL III – TID 13528266, por tratar do mesmo assunto.

Engº. José Francisco Jannarelli

Assessor Técnico

**Supervisão Geral de Uso e Ocupação do Solo
SMSP / SGUOS**

SMSP / ATAJ

Sra. Procuradora Chefe,

Com a manifestação de técnico desta SGUOS, que acompanhamos, restituímos o presente às considerações dessa Assessoria.

Mantido o acompanhante.

Engº Manoel Victor de Azevedo Neto

Supervisor Geral

**Supervisão Geral de Uso e Ocupação do Solo
SMSP / SGUOS**

JFJ





Folha nº 16
Nº 2015-0.334.160-9

Folha nº 132
Processo nº 001.632.1.01
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

ASSESSORIA TÉCNICA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

Do TID nº 13521332

Folha de informação nº
aos 27/04/2015

Assunto: Substituto ao PL nº 63/2014, que dispõe sobre a reserva de vagas para automóveis ecológicos nos estacionamentos de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo.

CÓPIA

SMSP/GABINETE

Senhor Chefe de Gabinete

O presente foi encaminhado a SMSP/ATAJ para atendimento da solicitação de SGM/ATL constante de fls. iniciais, bem como para exame e manifestação sobre a propositura.

Preliminarmente à análise jurídica, o expediente foi encaminhado para SMSP/SGUOS para manifestação, que propôs a oitiva de SMT (fls. 05).

Do ponto de vista técnico-jurídico, entendemos que o Projeto de Lei merece veto total. Explicamos.

O PL nº 63/2014 dispõe sobre a reserva de vagas para automóveis ecológicos nos estacionamentos de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

O projeto em tela parece-nos inconstitucional por afrontar o princípio da igualdade, uma vez que cria uma distinção entre pessoas sem justificativa razoável.

No caso das vagas de estacionamento preferenciais para idosos, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida, a justificativa para a distinção é razoável. Isso porque é a

**ASSESSORIA TÉCNICA DE ASSUNTOS JURÍDICOS**

Do TID nº 13521332

Folha de informação nº
aos 27/04/2015

condição física permanente ou temporária da pessoa com mobilidade reduzida que autoriza a lei estabelecer vagas preferenciais, reservadas e próximas das entradas e saídas dos estabelecimentos.

A distinção estabelecida no projeto de lei em análise, contudo, não encontra justificativa razoável.

Ante o exposto, em que pese o louvor da iniciativa, entendemos que a proposta padece de inconstitucionalidade.

Com essas considerações, submetemos o presente à análise e deliberação de Vossa Senhoria, rogando posterior devolução à SGM/ATL III.

Passa acompanhar o presente o memorando nº 217/2015-ATL III (TID nº 13528266).

São Paulo, 27 de abril de 2015.


ANDRÉA PEREIRA DE ALMEIDA
Procuradora do Município
Assessora Técnica - SMSP/ATAJ
OAB/SP nº 210.367

De acordo.


TATIANA BATISTA MALATESTA
Procuradora do Município
Assessora Chefe da ATAJ - SMSP
OAB/SP nº 249.209



Folha nº 17 de 145
Nº 2015-0.234.167-3

Folha nº 133 do
Processo nº 01-63/14
Carmen Cristina Malavolta
RF 11.197
Meira dos Santos
RF 714 741-4
ATL-II

ASSESSORIA TÉCNICA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

Do TID nº 13521332

Folha de informação nº
aos 27/04/2015

Assunto: Substituto ao PL nº 63/2014, que dispõe sobre a reserva de vagas para automóveis ecológicos nos estacionamentos de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo.

CÓPIA

CÓPIA

SGM/ATL. Senhora Assessora Especial

Em atenção ao quanto requerido às fls. iniciais, retornamos o presente a Vossa Senhoria opinando pelo veto total ao Substituto ao Projeto de Lei nº 63/2014 apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, nos termos da manifestação de SMSP/ATAJ que acolhemos.

A propósito, permitimo-nos sugerir a oitiva da Secretaria Municipal de Transportes acerca do tema, consoante recomendado por SMSP/SQUOS às fls. 05.

Sem mais, colocamo-nos a disposição de Vossa Senhoria para eventuais esclarecimentos.

Acompanhante mantido.

São Paulo, 27 de abril de 2015.

VALTER ANTONIO DA ROCHA
Chefe de Gabinete
SMSP

Rua Líbero Badaró, 425 - 35º andar - Centro
Cep: 01009-000 - São Paulo - SP
Telefone: 3101-5050 - Fax 3241-3270

08:37 06/05/2015 16:50:00
Matéria PL 63/2014. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

folha 146

Folha nº	134	do	146
Processo nº	01 - 63/14		
Carmen Cristina Malavazzi			
AP. 11.187			

Papel para Informação rubricado sob folha nº 21
do Processo 2015.0.334.160/3 - PL 63/14 - Vereador Eduardo Tuma

À
GRE/DAE

Sr. Supervisor,

CÓPIA

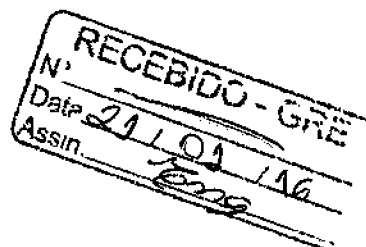
Restituímos o presente que trata sobre o PL 63/14 que dispõe sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos no Município de São Paulo.

No âmbito da circunscrição de trânsito na cidade de São Paulo, temos a informar que a Resolução 302/2008, já se pronuncia a respeito de definir a regulamentação das áreas de segurança e de estacionamento específicos de veículos.

Neste sentido e considerando que o veículo em análise não faz parte das áreas específicas registradas na Resolução em questão, somos de parecer contrário à aprovação do PL, ressaltando que as questões relativas a trânsito devem ser promulgadas por Lei Federal e Resolução CONTRAN.

DO, 21 de janeiro de 2016

CLAUDIO MENDES MARTINHO
Diretoria de Operações
Assessor



mcs
96.31.00030/16-66

CET Companhia de Engenharia de Tráfego

Folha nº	135	do
Processo nº	01-6314	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF.	11.197	

Papel para informação rubricado como folha

N.º 22

Do PA 2015-0.334.160-3

Miriam Dias de Sá Pinto
Reg. 2015-0334

22/01/2016

CÓPIA

SMT/CH.GAB
Senhor Chefe de Gabinete,

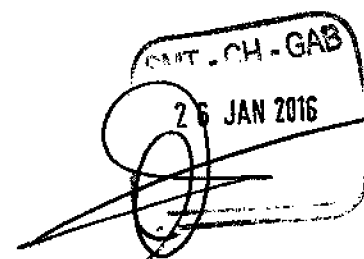
60.20.10.005

Restituímos o presente com as considerações da Diretoria de Operações desta Companhia às fls. 21.

PR 22/01/16


LUCIANA BERARDI
Chefe de Gabinete

CS 96.31.00030/16-66
GRE/
ACG/ERJ





SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº	136	do	148
Processo nº	01-63/14		
Carmen Cristina Malavazzi			
RF. 11.197			

Folha de Informação nº 23
em 27/01/16 (A)

Do Processo nº 2015-0.334.160-3

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - CMSP

CÓPIA

Assunto: Pedido de subsídios apresentado pela Comissão de Finanças e Orçamento, referente ao Projeto de Lei nº 63/14, de autoria do Legislativo, que objetiva dispor sobre a reserva de vagas de estacionamento de shoppings centers, hipermercados, estabelecimentos comerciais e congêneres para automóveis ecológicos, no âmbito do Município de São Paulo.

Inf. nº 152/16

SGM-ATL

Sra. Assessora Especial

Dra. June Alberici de Mello

Restituímos o presente com as informações prestadas pela Diretoria de Operações da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, à fl. 21.

São Paulo, 26 de janeiro de 2016

LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT

RC/gc

[A large, faint, curved line, possibly a signature or a large 'S', spans across the middle of the page.]

Segue / juntado /, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado / sob folha(s)
nº 137 Em 02/06/2016

Carmen Cristina Mazzini

43.197 - 90

[Handwritten signature]



Folha nº 137 do
Processo nº 01-63-14
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

PAR
843/2016

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 63/2014**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, visa assegurar a reserva de vagas preferenciais para automóveis ecológicos nos estacionamentos públicos ou particulares mantidos por shopping centers, hipermercados, agências bancárias, estabelecimentos comerciais ou congêneres no âmbito do Município de São Paulo.

As vagas deverão ser em número equivalente a três por cento do total, havendo, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes. A utilização das vagas será feita mediante a utilização de adesivo de identificação, afixado no veículo, fornecido pela autoridade de trânsito local. Consideram-se automóveis ecológicos, para os fins do projeto, aqueles que não são movidos exclusivamente por motores à combustão, tais como: os automóveis híbridos, solares, hidrogênicos ou elétricos.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo, "para adequar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa fixando a multa em reais tendo em vista a extinção da UFIR".

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, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 01/06/2016

Ver. Jonas Camisa Nova
Presidente

Ver. Abou Anni

Ver. Adolfo Quintas

Ver. Atilio Francisco

Ver. Aurélio Nomura

Ver^a. Edir Sales

Ver. Jair Tatto
Relator

Ver. Ota

Ver. Ricardo Nunes (C)

RELCOM
869/2016

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 03/06/2016
Pág. 110 Col. 1ª
Conferido _____

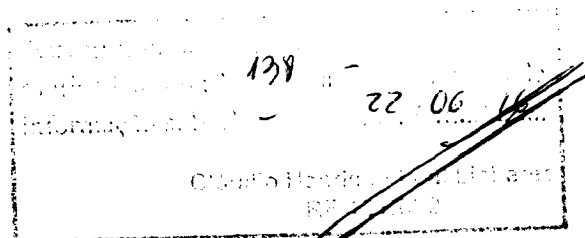
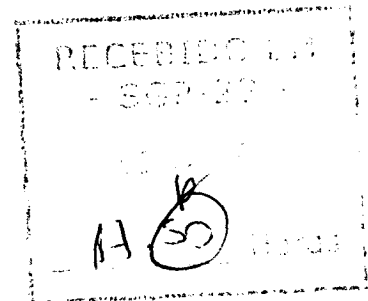
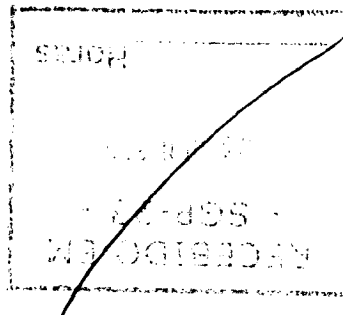
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

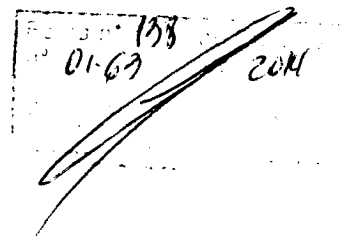
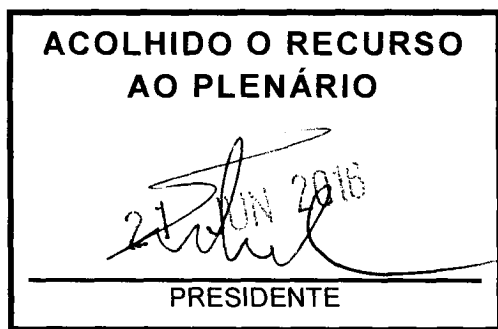
03 06 2016
109 3ª

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

À SGP 23

São Paulo 03/06/2016
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12





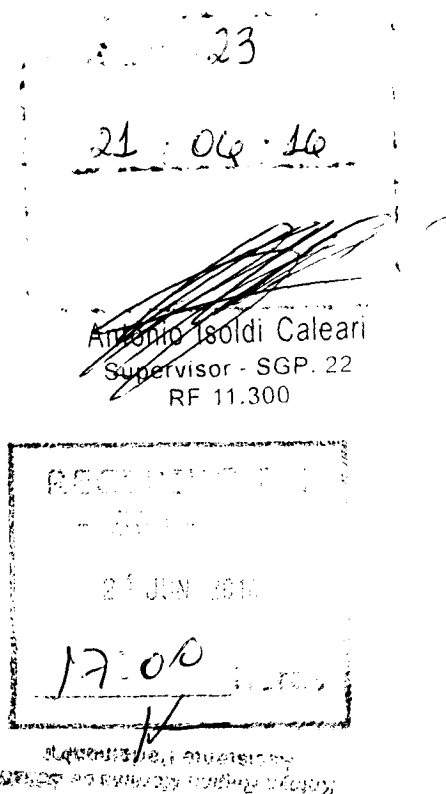
REC
68/2016

RECURSO

Requeiro, na forma regimental, nos termos do artigo 82 do Regimento Interno, que o Projeto de Lei nº 63/14, que **DISPÕE SOBRE A RESERVA DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO DE SHOPPINGS CENTERS, HIPERMERCADOS, ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E CONGÊNERES PARA AUTOMÓVEIS ECOLÓGICOS, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**, de autoria do Vereador Eduardo Tuma, seja submetido à apreciação do Plenário.

Sala das sessões

15:12 16/06/2016 014841 - Protocolo Legislativo - 587.22



À SGP-21 – Sra. Supervisora,

Para as devidas providências, tendo em vista o
RECURSO.

21/06/16

ANDERSON ROGERIO DE SOUZA
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo