

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

PROJETO DE LEI

01 - 0069 / 2011

DE

2011

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL 01 - 0069 / 2011

DE

25/02/2011

PROMOVENTE:

VEREADOR

PAULO FRANGE

EMENTA:

ACRESCE A ALÍNEA "I" AO ARTIGO 2º, INCISO I E § 7º E § 8º AO
 ARTIGO 8º, AMBOS DA LEI Nº 15.150, DE 06 DE MAIO DE 2010,
 E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS. (POLO GERADOR DE TRÁFEGO - PASSA
 A INCLUIR OS CEUS)

AUDIÊNCIA PÚBLICA OBRIGATÓRIA

Comissão

data

URB

28/11/12

/ /

DIGITALIZADO

INTERVALO

pág 01 - 27

ARQUIVADO EM

/ /

CHEFE DE SEÇÃO

PROCESSO PARA PROTEÇÃO DE PROCESSOS

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 05 ABR 2011

Const., Just. e Leg. Particip.

Pol. Urb., Metrop. e Meio Amb.

Transp., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.

Finanças e Orçamento



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PRESIDENTE

JOSÉ POLICE NETO

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL.
01-00069/2011

Folha nº em 01/09/2011 do Proc.

Nº 01-0069 de 20 de 1

Ariadne M. Tommasini
Técnico Administrativo
RF: 10.763

Acresce a alínea "i" ao artigo 2º, inciso I e § 7º e § 8º ao art. 8º, ambos da Lei nº 15.150 de 06 de maio de 2010, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica acrescida a alínea "i" ao artigo 2º, inciso I da Lei nº 15.150 de 06 de maio de 2010, passando a vigorar com a seguinte redação:

"i. complexos educacionais, esportivos e culturais caracterizados como espaço público designados Centro Educacional Unificado (CEU), independentemente da área construída computável."

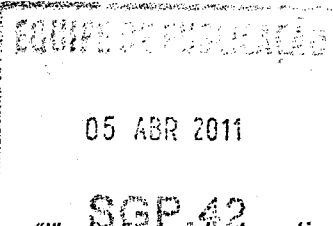
Art. 2º Fica acrescido o § 7º e § 8º ao art. 8º da Lei nº 15.150 de 06 de maio de 2010, com a seguinte redação:

"Art. 8º (...)

(...)

§ 7º No caso dos novos equipamentos previstos na alínea "i", do inciso I, do artigo 2º, as obras e serviços de que trata o caput poderão ser realizados com recursos do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, criado pela Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007.

§ 8º No caso dos equipamentos dos Centros Educacionais Unificados (CEUs), já implantados, fica a Secretaria Municipal de Transporte obrigada a realizar a execução dos serviços e obras necessários a readequação do Sistema Viário, podendo utilizar-se dos recursos do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, criado pela Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007.



15:55 25/02/2011 005336 - Protocolo Legislativo SGP-22

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
02 a 06 e folha de informação
sob nº 07 06/04/11.....
Ass: _____

Ariadne Marzagão Tommasini
Técnico Administrativo
RF 10720



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

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

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

Sala das Sessões,

Paulo Frange
Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

JUSTIFICATIVA

O Presente projeto de lei propõe alterar a Lei 15.150/2010 que trata do Pólo Gerador de Tráfego, e incluir os Centros Educacionais Unificados- CEUs, mesmo sendo unidades públicas. Pois, dessa forma, poderá utilizar-se de dinheiro do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - que hoje recolhe em multas em São Paulo mais de meio bilhão de reais, com destino único no sentido de tratar a sinalização semafórica vertical e horizontal e promover educação no trânsito- para adequar o sistema viário entorno das novas unidades de CEUs. As unidades já construídas, também, utilizariam os recursos do fundo para sua readequação.

A origem da proposta dos CEUs é a de reforçar a infra-estrutura de diversas áreas da cidade anteriormente excluídas do mapa. Segundo o site oficial da Prefeitura de São Paulo (www.prefeitura.sp.gov.br), os Centros de Educação Unificados foram planejados com três objetivos:

1. Desenvolvimento integral das crianças e dos jovens;
2. Pólo de desenvolvimento da comunidade;
3. Pólo de inovação de experiências educacionais.



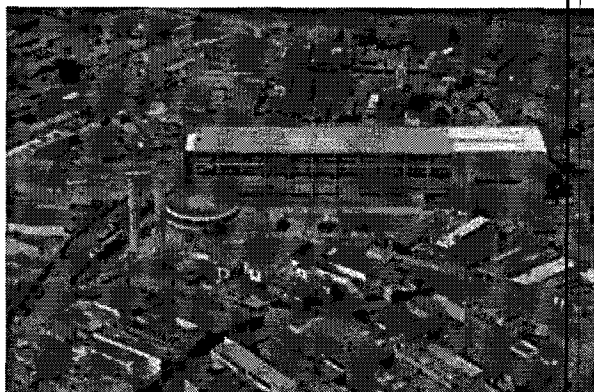
CEUNavegantes,Socorro/Grajaú

Crédito: Arquivo Edif.: David Rego Jr.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Cada CEU poderá reorganizar o desenho dos bairros periféricos da cidade”, define o arquiteto Alexandre Delijaicov, autor do projeto original, base para cada implantação específica.



CEU Pêra-Marmelo, Pirituba/Jaraguá

Crédito: Arquivo Edif.: David Rego Jr.

Localizado em regiões desprovidas de infra-estrutura e serviços, os Centros se tornaram pólos irradiadores e reorganizadores de relações sociais no bairro, tanto pela escala e característica dos equipamentos nele locados como pela referência de padrão na realidade territorial e social em que está inserido. O equipamento atua como pólo de desenvolvimento da comunidade, promovendo a integração das experiências culturais da população, assumindo funções de organização e de articulação nos projetos sociais e nas ações de desenvolvimento local.

Cada unidade do CEU conta com Centro de Educação Infantil (CEI) para 300 crianças, Escola Municipal de Educação Infantil (Emei) com 900 vagas e Escola de Ensino Fundamental (Emef) para 1.260 estudantes.

Além da creche, da Emei e da Emef, cada CEU abriga uma escola para jovens e adultos (EJA), telecentro, padaria, centro comunitário, teatro, biblioteca, salas de música e dança, duas orquestras, rádio comunitária, estúdios de produção e gravação multimídia, escola de iniciação artística, ginásio coberto, quadras, pista de skate e



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

piscinas. Cada unidade foi pensada para atrair não só os seus quase 2.400 alunos, mas toda a família e a comunidade. A vizinhança do CEU tem acesso às suas instalações, inclusive nos finais de semana.

Desta forma, esse tipo de unidade de ensino vem, cada vez mais, sendo utilizado por causa das atividades ali desenvolvidas. Entretanto, a sinalização semafórica da região praticamente inexistente, é muito pequena. Não há redutor de velocidade e semáforos; sinalizações vertical e horizontal são praticamente ausentes, inclusive aquelas de acessibilidade às unidades.

Nas regiões onde foram implantados os CEUs, havia um adensamento populacional pequeno. Atendia-se a uma região extensa, mas o sistema viário era extremamente tímido para um equipamento tão grance. Vieram os financiamentos de longo prazo dos veículos populares, (a extinção da alíquota de IPI sobre os veículos nos primeiros meses do ano passado, derrubou os preços em aproximadamente 7%, produzindo o desejado aumento nas vendas para se ter uma idéia, em São Paulo esse fator é de aproximadamente dois veículos para cada habitante), e temos hoje no entorno desses CEUs um problema de conflito urbano muito interessante: um aumento muito grande do fluxo de veículos que chegam a essas unidades, quer seja pelos seus funcionários, quer seja pelos pais de alunos ou pela própria comunidade.

Hoje, o número de acidentes aumentou no entorno dos CEUs, há incômodos de toda ordem, mas o sistema viário não aumentou, não houve requalificação no sistema. Com isso, temos um grande problema no entorno dessas unidades escolares. Temos de tratar esse assunto com muita responsabilidade, porque nada justifica a perda de uma vida por um acidente com alguém que frequenta essas unidades, que hoje recebem inclusive idosos e pessoas que vão até lá por motivos culturais, para ir ao teatro ou para participar de eventos.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Passados seis ou sete anos da construção das primeiras unidades, essas regiões mudaram muito, assim como esses espaços. Agora, no entorno, há comércios locais como salões de cabeleireiros, padarias, bares, enfim, essas microrregiões mudaram completamente, e precisamos tratá-las adequadamente.

Se não o fizermos, se não tratarmos esse assunto com responsabilidade, teremos, bem mais à frente, com certeza absoluta, muito mais dificuldades, porque as edificações verticais chegarão até essas regiões mais periféricas da Cidade, e aí será impossível o controle do fluxo de veículos e da mobilidade urbana nesses locais.

O projeto dos CEUs traz à pauta o desafio enfrentado pelos administradores públicos há anos. Na decisão pelo destino e aplicação dos investimentos públicos, o lado da infra-estrutura e desenvolvimento urbano. Portanto, a sustentabilidade deve ser objeto de atenção da comunidade usuária.

Diante do cenário que a nossa cidade assumiu pela expansão desordenada, não podemos prescindir da materialidade, pois é nela que vivemos, trabalhamos e estudamos. Esta é a grande contribuição da presente propositura, para o qual solicito a colaboração dos Vereadores desta Casa para sua aprovação, uma vez que revestida de interesse público.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

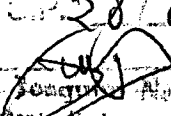
Papel para informação, rubricado como folha nº 07
do processo n.º 01-0069 de 2011 06 10 11 (a) Juiz

Ariadne Marzagão Tommasini
Técnico Administrativo
RF. 10.763

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

06 10 11

JADER AUGUSTO PIMENTA
Supervisor de Controle do Proc. Leg.
SGP-22

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntos do(s) documento(s) de
fls. <u>08 / 27</u> CP. <u>28 / 06 / 2011</u>
 João Lourenço Autógrafo Parlamentar RP. 100.505

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PROCURADORIA****SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA****PL Nº 0069/11**

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

- Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, que institui o Plano Diretor Estratégico (especialmente arts. 8º, IX, 9º, II - tratam de sistema viário);
- Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, e dá outras providências (art. 95, I, 'b' - trata de sistema viário);
- Lei nº 15.150, de 05 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários à minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego;
- Decreto nº 51.771, de 10 de setembro de 2010, que regulamenta a Lei nº 15.150, de 05 de maio de 2010.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

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

São Paulo, 27 de junho de 2011.

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

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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 09 do proc
nº 01-0069 de 2011
(a)
José Joaquim de Almeida
Assistente Parlamentar
R\$ 100,505

Base de dados : legis

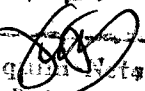
Pesquisa : 13430

Total de referências : 1

1/1

- Título: LEI Nº 13.430 13/09/2002: (ver documento)
Sem revogação expressa
- Ementa: Plano Diretor Estratégico.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 290/2002: (ver documento)
- Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy
- Regulamentação: Decreto nº 42.873/2003 - Regulamenta o direito de preempção, de acordo com os arts. 204 a 208 desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 43.230/2003 - Regulamenta o Conselho Municipal de Política Urbana e a Câmara Técnica de Legislação Urbanística, criados por esta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 43.231/2003 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado por esta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 43.232/2003 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 43.300/2003 - Regulamenta a realização das Assembleias Regionais de Política Urbana, previstas nos arts. 272, inciso III, 276 e 279, inciso II, desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 43.384/2003 - Regulamenta a mediação, pelo Executivo, dos conflitos de interesses de que tratam os arts. 288 e 289 desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 44.417/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 44.667/2004 - Regulamenta disposições desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 44.703/2004 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 deste Decreto.; (ver documento)
Decreto nº 44.844/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei, revogando o Decreto nº 44.417/2004.; (ver documento)
Decreto nº 47.145/2006 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelo artigo 251 e seguintes desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 47.522/2006 - Disciplina a categoria de manejo das Reservas Particulares do Patrimônio Natural, de que tratam os arts. 132, inciso II, alínea "e", e arts. 135 e 143, todos desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 47.661/2006 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado pelo art. 235 e seguintes desta Lei.; (ver documento)
Lei nº 15.003/2009 - Regulamenta os arts. 119 e 120 desta Lei.; (ver documento)
Decreto nº 51.277/2010 - Regulamenta a emissão e demais características dos Certificados de Potencial Adicional de Construção, previstos no art. 230 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.
- Revogação: Revoga a Lei nº 10.676/1988. (ver documento)
- Notas complement.: - Decreto nº 42.871/2003 - Atribui a Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, por intermédio da Superintendência de Habitação Popular, a elaboração e a implementação do Plano de Urbanização do Complexo Paraisópolis, relativos as ZEIS 1-131, ZEIS 1-132, ZEIS 1-133, ZEIS 3-001 e ZEIS 3-002.
- Decreto nº 43.270/2003 - Cria a Comissão Permanente para Áreas Públicas - COMAP, conforme a Política de Áreas Públicas definida nos arts. 85 a 87 desta Lei.
- Decreto nº 45.726/2005 - Dispõe sobre a equivalência entre as zonas de uso definidas por esta Lei e pela Lei nº 13.885/2004, e as zonas de uso instituídas por legislação anterior.
- Decreto nº 45.952/2005 - Cria a Comissão do Patrimônio Imobiliário do Município de São Paulo, de acordo com o que dispõe o inciso V do art. 87 desta Lei.
- Lei nº 15.234/2010 - Institui os instrumentos para o cumprimento da Função Social da Propriedade Urbana no Município de São Paulo, nos termos estabelecidos nos arts. 199 a 203 desta Lei.
- Alterações: Lei 13.575/2003 - Prorroga até 30/06/2003 o prazo previsto no art. 271 desta Lei.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Estabelece normas complementares a esta Lei.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Art. 3º - Acresce à Rede Estrutural Hídrica Ambiental, prevista nos termos do par. 3º do art. 106 do FDE, o disposto nos Quadros de nº 1 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Art. 4º - Inclui no Quadro nº 3 anexo ao PDE as vias constantes dos Quadros 03A e 03B.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Art. 5º - Acresce ao Quadro nº 11 do PDE melhoramentos previstos nos Quadros de nº 2 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Art. 7º - Acresce complementações ao Quadro nº 12 do PDE.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Art. 18, par. 1º - Altera o "caput" do art. 201 desta Lei.; (ver documento)
Lei 13.885/2004 - Art. 19 - A Zona Industrial em Reestruturação - ZIR, de que trata o art. 162 do PDE, passa a denominar-se Zona Predominantemente Industrial - ZPI.; (ver documento)

Matéria PL 69/2011. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.

Folha nº - 10 do processo nº 01-0069 de 2011
(a) 
José Joaquim N. da Silva
Assistente Parlamentar
RP 200.505

LEI Nº 13.430, DE 13 DE SETEMBRO DE 2002
(Projeto de Lei nº 290/02, do Executivo)

Plano Diretor Estratégico.

MARTA SUPLICY, 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 23 de agosto 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

DA CONCEITUAÇÃO, FINALIDADE, ABRANGÊNCIA E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

CAPÍTULO I

DA CONCEITUAÇÃO

Art. 1º - Esta lei institui o Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo.

Art. 2º - O Plano Diretor Estratégico é instrumento global e estratégico da política de desenvolvimento urbano, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§ 1º - O Plano Diretor Estratégico é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Plurianual, as Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º - Além do Plano Diretor Estratégico, o processo de planejamento municipal compreende, nos termos do artigo 4º da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, os seguintes itens:

I - disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;

II - zoneamento ambiental;

III - plano plurianual;

IV - diretrizes orçamentárias e orçamento anual;

V - gestão orçamentária participativa;

VI - planos, programas e projetos setoriais;

VII - planos e projetos regionais a cargo das Subprefeituras e planos de bairros;

VIII - programas de desenvolvimento econômico e social.

§ 3º - O Plano Diretor Estratégico do Município deverá observar os seguintes instrumentos:

I - planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

II - planejamento da região metropolitana de São Paulo.

Art. 3º - O Plano Diretor Estratégico abrange a totalidade do território do Município, definindo:

I - a política de desenvolvimento urbano do município;

II - a função social da propriedade urbana;

III - as políticas públicas do Município;

IV - o plano urbanístico-ambiental;

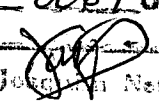
V - a gestão democrática.

Art. 4º - Entende-se por Sistema de Planejamento e Gestão o conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos objetivando a coordenação das ações dos setores público e privado, e da sociedade em geral, a integração entre os diversos programas setoriais e a dinamização e modernização da ação governamental.

Parágrafo único - O Sistema de Planejamento e Gestão, conduzido pelo setor público, deverá garantir a necessária transparência e a participação dos cidadãos e de entidades representativas.

Art. 5º - Este Plano Diretor Estratégico parte da realidade do Município e tem como prazos:

I - 2006 para o desenvolvimento das ações estratégicas previstas, proposição de ações para o próximo período e inclusão de novas áreas passíveis de aplicação dos instrumentos do

Folha nº 11 do processo nº 01-0069 de 2011
 (S) 
 José Joaquim Neto
 Assessor Parlamentar
 RR. 100.509

Estatuto da Cidade;

II - 2012 para o cumprimento das diretrizes propostas.

Art. 6º - Os Planos Regionais, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, o Plano de Circulação e Transporte e o Plano de Habitação são complementares a este Plano e deverão ser encaminhados ao Legislativo Municipal até 30 de abril de 2003.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO

Art. 7º - Este Plano Diretor Estratégico rege-se pelos seguintes princípios:

I - justiça social e redução das desigualdades sociais e regionais;

II - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas sociais a todos os munícipes;

III - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer;

IV - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade;

V - transferência para a coletividade de parte da valorização imobiliária inerente à urbanização;

VI - direito universal à moradia digna;

VII - universalização da mobilidade e acessibilidade;

VIII - prioridade ao transporte coletivo público;

IX - preservação e recuperação do ambiente natural;

X - fortalecimento do setor público, recuperação e valorização das funções de planejamento, articulação e controle;

XI - descentralização da administração pública;

XII - participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão.

Art. 8º - São objetivos gerais decorrentes dos princípios elencados:

I - consolidar a Cidade de São Paulo como centro regional, pólo internacional, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda;

II - elevar a qualidade de vida da população, particularmente no que se refere à saúde, à educação, à cultura, às condições habitacionais, à infra-estrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, reduzindo as desigualdades que atingem diferentes camadas da população e regiões da Cidade;

III - promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade social no Município;

IV - elevar a qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;

V - garantir a todos os habitantes da Cidade acesso a condições seguras de qualidade do ar, da água e de alimentos, química e bacteriologicamente seguros, de circulação e habitação em áreas livres de resíduos, de poluição visual e sonora, de uso dos espaços abertos e verdes;

VI - garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes das obras e serviços de infra-estrutura urbana;

VII - aumentar a eficiência econômica da Cidade, de forma a ampliar os benefícios sociais e reduzir os custos operacionais para os setores público e privado, inclusive por meio do aperfeiçoamento administrativo do setor público;

VIII - promover e tornar mais eficientes, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, os investimentos dos setores público e privado;

IX - racionalizar o uso da infra-estrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou odiosidade;

X - democratizar o acesso à terra e à habitação, estimulando os mercados acessíveis às faixas de baixa renda;

XI - prevenir distorções e abusos no desfrute econômico da propriedade urbana e coibir o

Folha nº 12 do processo
nº 01-0069 de 2011
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP 100 504

uso especulativo da terra como reserva de valor, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade;

XII - aumentar a eficácia da ação governamental, promovendo a integração e a cooperação com os governos federal, estadual e com os municípios da região metropolitana, no processo de planejamento e gestão das questões de interesse comum;

XIII - permitir a participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos urbanísticos diversificados, quando for de interesse público e compatível com a observação das funções sociais da Cidade;

XIV - descentralizar a gestão e o planejamento públicos, conforme previsto na Lei Orgânica, mediante a criação de Subprefeituras e instâncias de participação local e elaboração de Planos Regionais e Planos de Bairro;

XV - implantar regulação urbanística baseada no interesse público.

CAPÍTULO III

DA POLÍTICA URBANA DO MUNICÍPIO

Art. 9º - É objetivo da Política Urbana ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da Cidade e o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado e diversificado de seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - a recuperação, para a coletividade, da valorização imobiliária resultante da ação do Poder Público;

II - a racionalização do uso da infra-estrutura instalada, inclusive sistema viário e transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade e completando sua rede básica;

III - a regularização fundiária e a urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda;

IV - a redução dos deslocamentos entre a habitação e o trabalho, o abastecimento, a educação e o lazer;

V - a incorporação da iniciativa privada no financiamento dos custos de urbanização e da ampliação e transformação dos espaços públicos da Cidade, quando for de interesse público e subordinado às funções sociais da Cidade;

VI - a preservação, proteção e recuperação do meio ambiente e da paisagem urbana.

Parágrafo único - São funções sociais do Município de São Paulo, como centro metropolitano e capital estadual:

I - proporcionar condições gerais para melhor habitar e desempenhar atividades econômicas, sociais e o pleno exercício da cidadania;

II - garantir qualidade ambiental e paisagística;

III - facilitar o deslocamento e acessibilidade com segurança e conforto para todos, priorizando o transporte público coletivo;

IV - criar pontos de atratividade, com a implantação de equipamentos de turismo, eventos e negócios;

V - prover infra-estrutura básica e de comunicação.

Art. 10 - A Política Urbana obedecerá às seguintes diretrizes:

I - a implementação do direito à moradia, saneamento ambiental, infra-estrutura urbana, transporte e serviços públicos, trabalho e lazer;

II - a utilização racional dos recursos naturais de modo a garantir uma Cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações;

III - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, principalmente aqueles que trazem mais riscos ao ambiente natural ou construído;

IV - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

V - o planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

Câmara Municipal de São Paulo

Assessoria Parlamentar
RP 100 509

Base de dados : legis

Pesquisa : 13885

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.885 25/08/2004 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 139/2004 **Consulte a base de dados de Textos de projetos para visualizá-los.**

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 45.817/2005 - Regulamenta os arts. 153, 273; os pars. 1ºs dos arts. 155, 156 e 157; e os pars. únicos dos arts. 160 e 161, todos desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 45.904/2005 - Regulamenta o art. 6º desta Lei, no que se refere à padronização dos passeios públicos.; (ver documento)

Decreto nº 46.932/2006 - Regulamenta os arts. 184, 185 e 186 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 48.163/2007 - Regulamenta os arts. 116 e 127 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 49.969/2008 - Regulamenta os Capítulos I e II do Título IV - Parte III, 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.

Notas complem.: - Decreto nº 45.726/2005 - Dispõe sobre a equivalência entre as zonas de uso definidas pela Lei nº 13.430/2002 e por esta Lei, e as zonas de uso instituídas por legislação anterior.
- Lei nº 14.242/2006 - Dispõe sobre a concessão de incentivos às construções novas e às reformas de hospitais, em atendimento ao §2º do art. 239 desta Lei.
- Lei nº 15.234/2010 - Institui os instrumentos para o cumprimento da Função Social da Propriedade Urbana no Município de São Paulo, nos termos estabelecidos no art. 18 desta Lei.[Back \]](#)

Folha nº 14 do processo nº 01-0069 de 2011
 (a) [assinatura]
 José Joaquim Neto
 Assistente Parlamentar
 MP 100 414

LEI Nº 13.885, DE 25 DE AGOSTO DE 2004

(Projeto de Lei nº 139/04, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo.

MARTA SUPLICY, 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 3 de agosto de 2004, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Esta lei estabelece normas complementares à Lei nº 13.430, de 13.09.2002 – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) para instituição dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras (PRE) nos termos do disposto no inciso III do artigo 270 e do artigo 294 do PDE, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o uso e ocupação do solo do Município de São Paulo, atendendo ao disposto nos artigos 182 a 191 e 295 do PDE.

Parágrafo único. Esta lei está estruturada em três partes:

Parte I – Estabelece Normas Complementares ao Plano Diretor Estratégico - PDE;

Parte II – Institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras – PRE;

Parte III – Dispõe sobre o Parcelamento, Disciplina e Ordena o Uso e Ocupação do Solo.

Folha nº 15 do proc
nº 01.0069 de 2011
(a) [assinatura]
José Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
RP. 100.505

fls. 17

ANEXO XVIII - Livro XVIII - PRE - SP - M. Boi Mirim
ANEXO XIX - Livro XIX - PRE - SP - Socorro
ANEXO XX - Livro XX - PRE - SP - Parelheiros
ANEXO XXI - Livro XXI - PRE - SP - Penha
ANEXO XXII - Livro XXII - PRE - SP - Ermelino Matarazzo
ANEXO XXIII - Livro XXIII - PRE - SP - São Miguel
ANEXO XXIV - Livro XXIV - PRE - SP - Itaim Paulista
ANEXO XXV - Livro XXV - PRE - SP - Mooca
ANEXO XXVI - Livro XXVI - PRE - SP - Aricanduva
ANEXO XXVII - Livro XXVII - PRE - SP - Itaquera
ANEXO XXVIII - Livro XXVIII - PRE - SP - Guaianases
ANEXO XXIX - Livro XXIX - PRE - SP - Vila
Prudente/Sapopemba
ANEXO XXX - Livro XXX - PRE - SP - São Mateus
ANEXO XXXI - Livro XXXI - PRE - SP - Cidade Tiradentes.

PARTE III
DISCIPLINA E ORDENA O PARCELAMENTO,
USO E OCUPAÇÃO DO SOLO - LUOS
TÍTULO I
DOS OBJETIVOS, CONCEITUAÇÃO, ESTRATÉGIAS
DE CONTROLE
Capítulo I
Dos Objetivos

Art. 95. A disciplina do uso e ocupação do solo, das atividades de urbanização e do parcelamento do solo no território do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico - PDE, tem em vista:

I. assegurar localização adequada para as diferentes funções e atividades urbanas, segundo critérios urbanísticos definidos em função:

- a) da manutenção e recuperação da qualidade ambiental;
- b) da preservação e da garantia da fluidez e segurança do sistema viário estrutural;
- c) do nível de incomodidade de certos usos sobre os demais e dos conflitos gerados na convivência com o uso residencial;
- d) da intensidade dos usos, da capacidade de suporte da infra-estrutura e do porte das edificações;

II. assegurar forma de ocupação urbana compatível com as características ambientais em cada parcela do território;

III. proporcionar distribuição mais equilibrada das atividades econômicas a fim de:

- a) reduzir o tempo de circulação;
- b) dar melhor atendimento às necessidades da população;
- c) proporcionar oferta de empregos próximos à moradia;

IV. preservar e melhorar a qualidade de vida urbana para toda a população;

V. estimular e orientar o desenvolvimento urbano;

VI. assegurar a fluidez e o desempenho do sistema de circulação, principalmente do transporte coletivo;

VII. determinar e disciplinar, nos empreendimentos de impacto, as condições que tornem aceitável sua implantação segundo as características da vizinhança;

VIII. incumbir às Subprefeituras a aplicação e fiscalização das normas urbanísticas de interesse local dentro da área de sua jurisdição;

IX. eliminar os obstáculos à coexistência de usos no mesmo lote ou edificação;

Folha nº 14 do processo nº 01-0069 de 2011
 (a) 06
 José J. [assinatura]
 Assistente Parlamentar
 RF 100.509

X. assegurar o retorno à coletividade da valorização de imóveis, decorrente de investimentos públicos e de qualquer alteração na Legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

Parágrafo único. Compreende-se por atividade de urbanização para os fins desta lei:

- I. a produção de lotes para fins urbanos;
- II. a implantação de equipamentos urbanos e comunitários, inclusive infra-estrutura;
- III. a construção destinada para fins urbanos;
- IV. o uso do lote urbano mesmo que sem edificação;
- V. a transformação do espaço rural em urbano.

Capítulo II

Da Conceituação

Art. 96. O controle de uso e ocupação do solo será feito por meio dos seguintes critérios:

- I. disciplina de usos por porções do território definidas como:
 - a) macrozonas;
 - b) zonas de uso;
 - c) zonas especiais;
- II. disciplina da densidade de construção, inclusive da densidade máxima passível de ser atingida mediante outorga onerosa ou transferência do direito de construir por porções do território;
- III. função e características físicas das vias que dão acesso ao imóvel;
- IV. implantação da edificação no lote;
- V. parâmetros de incomodidade por zona de uso e na ZM por categorias de vias;

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 18 do proc
nº 01-0069 de 2011
(S) José José
Assistente Parlamentar
R\$ 100,505

Base de dados : legis

Pesquisa : 15150

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.150 06/05/2010 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego.

Projeto: Projeto de Lei Nº 409/2006 ([ver documento](#))

Autor(es): Aurélio Miguel; Antonio Donato; Adilson Amadeu; Jorge Tadeu; Abou Anni

Regulamentação: Decreto nº 51.771/2010 - 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.

Revogação: Revoga a Lei nº 10.334/1987.; ([ver documento](#))Revoga os arts. 3º e 4º da Lei nº 10.506/1988. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

Folha nº 19 do processo nº 01-0069 de 2011
 (e) José Jorjão de Almeida
 Assessor Parlamentar
 RB. 100.939

PUBLICADO DOC 07/05/2010, p. 1 c. todas

LEI Nº 15.150, DE 6 DE MAIO DE 2010

(Projeto de Lei nº 409/06, dos Vereadores Aurélio Miguel - PR, Donato - PT, Adilson Amadeu - PTB, Jorge Tadeu - PFL e Abou Anni - PV)

Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego.

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 20 de abril de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características:

- a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;
- b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego - AET;
- c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;
- d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m² (sete mil e quinhentos metros quadrados);
- g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou
- h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais;

II - Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego; e

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET:

I - AET 1 - Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras, inseridas no Minianel Viário;

- II - AET 2 - na área externa ao Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e
III - AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação.

CAPÍTULO II DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES

Art. 3º A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na qual estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento.

Parágrafo único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Polos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes.

CAPÍTULO III DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES

Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura.

Parágrafo único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:

- I - as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;
- II - as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;
- III - as características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoas com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;
- IV - a determinação e análise do impacto do Polo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e
- V - a relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego.

Art. 5º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE".

§ 1º O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 2º O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 6º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30

(trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas.

§ 1º Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de "COMUNIQUE-SE", fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo.

§ 2º Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo quando houver necessidade de obtenção pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.

Art. 7º A Secretaria Municipal de Transportes emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de 30 (trinta) dias, prorrogados justificadamente por mais 30 (trinta) dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, desde que cumpridas todas as formalidades legais.

CAPÍTULO IV DAS MEDIDAS MITIGADORAS

Art. 8º Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, o empreendedor arcará integralmente com as despesas do projeto e implantação das medidas.

§ 1º O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento.

§ 2º O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado, elaborado pelo empreendedor conforme as tabelas oficiais utilizadas pelo Município de São Paulo, que deverá indicar:

I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item;

II - o custo total do empreendimento; e

III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento.

§ 3º Se o custo das melhorias viárias ultrapassar o limite estabelecido neste artigo, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT, deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, eleger de forma expressa, dentre aquelas inicialmente previstas, as que deseja que devam ser executadas pelo empreendedor, que ficará desonerado em relação às demais obrigações que superem o limite mencionado no § 1º supra.

§ 4º Todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessária imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

§ 5º Para a apuração do custo total do empreendimento em:

I - implantação de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB para toda a obra;

II - reforma de edificações: o interessado deverá se valer dos parâmetros de quantificação e dos índices constantes da tabela editada pela Secretaria de Infraestrutura Urbana e Obras - SIURB para toda a obra somado ao Valor Venal da Construção - VVC preexistente; e

Folha nº 22 do pros 24
 nº 01-0069 de 2011
 (2) José [assinatura]
 Assessor Parlamentar
 RR 100.505

III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente.

§ 6º A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 9º As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento.

§ 1º A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.

§ 2º Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a Certidão de Diretrizes poderá, a pedido do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo.

Parágrafo único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações.

CAPÍTULO V

DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP

Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes.

Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena de revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

§ 4º Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida.

CAPÍTULO VI DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria Municipal de Habitação - SEHAB.

Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 15. A regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificadores da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 10.334, de 13 de julho de 1987, e os arts. 3º e 4º da Lei Municipal nº 10.506, de 4 de maio, de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de maio de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de maio de 2010.

GIOVANNI PALERMO, Respondendo pelo cargo de Secretário do Governo Municipal

PUBLICADO DOC 11/09/2010, p. 1 c. 1-3

DECRETO Nº 51.771, DE 10 DE SETEMBRO DE 2010

Regulamenta a Lei nº 15.150, de 6 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego.

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 15.150, de 6 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego, fica regulamentada nos termos deste decreto.

Parágrafo único. O procedimento para a emissão da Certidão de Diretrizes, do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e do Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD para os empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego obedecerá as normas estabelecidas na Lei nº 15.150, de 2010, e neste decreto, bem como em portaria a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes, a qual disciplinará os trâmites internos e demais regras pertinentes.

Art. 2º. Os interessados na obtenção de Certidão de Diretrizes deverão apresentar à Secretaria Municipal de Transportes requerimento e documentos previstos em portaria expedida pela referida Pasta, bem como recolher o preço público estipulado em decreto específico, autuados em processo administrativo próprio, encaminhado à análise e manifestação da Companhia de Engenharia de Tráfego.

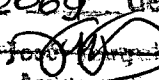
Art. 3º. A Secretaria Municipal de Habitação somente poderá expedir o Alvará de Aprovação, o Alvará de Aprovação e Execução, o Certificado de Mudança de Uso ou o Auto de Regularização para os empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego mediante a apresentação, pelo empreendedor, da respectiva Certidão de Diretrizes e, nos casos de Certificado de Mudança de Uso e de Auto de Regularização, também do Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Habitação deverá informar à Secretaria Municipal de Transportes todos os pedidos apresentados de emissão de Alvará de Aprovação, de Alvará de Aprovação e Execução, de Certificado de Mudança de Uso e de Auto de Regularização para os empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego nos termos do artigo 1º da Lei nº 15.150, de 2010.

§ 2º. Dos documentos mencionados no "caput" deste artigo deverá constar expressamente que o funcionamento do empreendimento está condicionado à execução dos serviços e obras necessários à adequação do sistema viário, conforme estabelecido na Certidão de Diretrizes.

Art. 4º. A Secretaria Municipal de Habitação e as Subprefeituras somente poderão emitir o Certificado de Conclusão da Edificação, os demais documentos necessários à regularização da edificação e/ou permitir o funcionamento dos empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego após a implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestada mediante a apresentação do Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD.

§ 1º. No caso dos empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, nos termos previstos no artigo 11 da Lei nº 15.150, de 2010, a Secretaria Municipal de Habitação e as Subprefeituras poderão emitir o Certificado de Conclusão Parcial da Edificação, desde que observadas as seguintes condições:

folha nº 25 do processo
 nº 01-0669 de 2011
 (a) 
 Assessor Parlamentar

I - seja apresentado o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, atestando que foram promovidas as medidas mitigadoras estabelecidas para a etapa da obra objeto do Certificado de Conclusão Parcial, na forma constante da Certidão de Diretrizes;

II - o Certificado de Conclusão Parcial da Edificação deverá conter previsão expressa de sua revogação imediata caso não sejam implantadas integralmente as obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da execução da garantia prestada nos casos previstos no artigo 12 da Lei nº 15.150, de 2010.

§ 2º. As condições estabelecidas nos incisos I e II do § 1º deste artigo poderão ser adotadas também nos seguintes casos:

I - impossibilidade de cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes de que trata o artigo 12 da Lei nº 15.150, de 2010, devendo ser observado o procedimento nele previsto;

II - regularização da edificação e/ou permissão de funcionamento do empreendimento, observado o disposto no artigo 15 da Lei nº 15.150, de 2010.

Art. 5º. As medidas mitigadoras de tráfego são qualificadas como toda e qualquer intervenção voltada a reduzir o impacto sobre o trânsito de uma determinada região, acrescido em decorrência da instalação de um empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego, incluindo:

I - a realização de obras viárias de qualquer espécie, dentre as quais a construção, a readequação geométrica e/ou a reforma das vias adjacentes ao empreendimento;

II - a instalação e/ou a revitalização da sinalização vertical e/ou horizontal nas vias impactadas pelo empreendimento;

III - a instalação e/ou a revitalização de equipamentos de operação, de fiscalização, de monitoramento e de controle de tráfego, dentre os quais semáforos eletrônicos, câmeras de circuito fechado de TV - CFTV e painéis de mensagem, além de outros equipamentos indicados pela Companhia de Engenharia de Tráfego.

Art. 6º. O custo total do empreendimento, das melhorias viárias e das demais obras e serviços referidos no artigo 8º da Lei nº 15.150, de 2010, deverá ser apurado com base nos parâmetros de quantificação e nos índices constantes das seguintes tabelas:

I - obras de edificação: Tabela de Custos Unitários Básicos da Construção Civil - CUB, editada e divulgada nos termos do artigo 54 da Lei Federal nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964, e normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT;

II - serviços de sinalização e de fornecimento de equipamentos de monitoramento de tráfego: preço referencial divulgado pela Secretaria Municipal de Transportes;

III - obras viárias: tabela editada pela Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras.

Art. 7º. Nos termos do artigo 8º, § 4º, da Lei nº 15.150, de 2010, todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, apurado com base na planilha prevista no artigo 6º, inciso I, deste decreto, no caso de não ser necessária imediatamente nenhuma obra viária e/ou serviço; ou

II - o valor remanescente, apurado com base nas planilhas previstas no artigo 6º deste decreto, no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo do empreendimento.

Parágrafo único. A Companhia de Engenharia de Tráfego notificará os responsáveis pelos empreendimentos enquadrados nos incisos I e II do "caput" deste artigo, no prazo de 10 (dez) dias contados do recebimento da planilha de custos, para que recolham o valor devido ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

Art. 8º. Os recursos depositados no Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, nos termos dos artigos 8º, § 4º, e 12, § 3º, da Lei nº 15.150, de 2010, terão sua destinação definida pela Secretaria Municipal de Transportes, à qual caberá efetuar a respectiva prestação de contas.

§ 1º. A Secretaria Municipal de Finanças estabelecerá a forma de recolhimento dos recursos destinados ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

§ 2º. A apresentação, pelo empreendedor, da comprovação do recolhimento dos valores devidos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, nas hipóteses previstas no artigo 8º, § 4º, da Lei nº 15.150, de 2010, é indispensável para a emissão do Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva - TRAD.

Art. 9º. Nas hipóteses previstas nos artigos 12 e 15 da Lei nº 15.150, de 2010, a emissão do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP dependerá da apresentação, pelo empreendedor, de um pedido autônomo, no qual deverão ser indicados o tipo e o valor das garantias a serem apresentadas para o cumprimento das medidas mitigadoras, de acordo com o modelo padronizado em portaria expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º. As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo empreendedor.

§ 2º. A Secretaria Municipal de Transportes analisará o pedido formulado pelo empreendedor, deliberando sobre a aceitação ou não das justificativas apresentadas e das garantias oferecidas para a execução das obras e serviços necessários, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data da apresentação do requerimento.

§ 3º. Decorrido o prazo fixado e/ou sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena de revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e demais documentos subsequentes, bem como de perda integral da garantia prestada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT.

§ 4º. A Secretaria Municipal de Finanças estabelecerá os procedimentos específicos para a prestação das garantias, bem como para a sua liberação ou restituição, a qual ficará condicionada à manifestação favorável da Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 10. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Polos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação de Certidão de Diretrizes.

Art. 11. A obrigatoriedade de execução de obras e serviços relacionados à operação do sistema viário e de recolhimento do valor referido no § 4º do artigo 8º da Lei nº 15.150, de 2010, independe de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 12. As Certidões de Diretrizes emitidas até a data da publicação deste decreto permanecem válidas, ressalvado o disposto em seu artigo 13.

Art. 13. Quando do cumprimento das exigências estipuladas na Certidão de Diretrizes, por parte do empreendedor, a Secretaria Municipal de Transportes deverá se manifestar sobre a adequação das medidas mitigadoras estabelecidas anteriormente.

Parágrafo único. Caso as medidas mitigadoras estabelecidas anteriormente já tenham sido promovidas pela Prefeitura ou por terceiros, deverão ser substituídas, quando necessário, por outras medidas mitigadoras de igual valor.

Art. 14. Para os fins do disposto no parágrafo único do artigo 2º da Lei nº 15.150, de 2010, o enquadramento dos empreendimentos com frente para mais de uma via independe do local para o qual o imóvel faça qualquer modalidade de acesso.

Art. 15. No caso de expedientes administrativos pendentes de despacho decisório ou de decisão em última instância, protocolados anteriormente à data da vigência da Lei nº 15.150, de 2010, os interessados poderão optar pela aplicação da lei em

Folha nº 27 do proc
nº 01-0069 de 2014
(0) [assinatura]

vigor na data do respectivo protocolamento, no prazo de 90 (noventa) dias, assinado por Joaquim Neto
Assistente Parlamentar
EF 100-504

§ 1º. A opção pela aplicação da Lei nº 15.150, de 2010, deverá ser manifestada em requerimento juntado nos expedientes de Aprovação ou de Aprovação e Execução de Obra, bem como de pedido de Certidão de Diretrizes.

§ 2º. As disposições deste artigo aplicam-se também aos pedidos de Alvará de Execução de Obra, cujo Alvará de Aprovação já tenha sido expedido nos termos da legislação anterior.

Art. 16. A pedido do interessado, as disposições da Lei nº 15.150, de 2010, poderão ser aplicadas às Certidões de Diretrizes emitidas antes da data da publicação deste decreto, no que tange aos procedimentos para a emissão do Termo de Recebimento e Aceitação Definitiva - TRAD e do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP.

Art. 17. Para os fins do disposto no parágrafo único do artigo 2º da Lei nº 15.150, de 2010, o Mini Anel Viário é aquele definido nos termos da Lei nº 12.490 e do Anexo I integrante do Decreto nº 37.085, ambos de 3 de outubro de 1997.

Art. 18. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 27.544, de 21 de dezembro de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de setembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

MARCELO CARDINALE BRANCO, Secretário Municipal de Transportes

WALTER ALUISIO MORAIS RODRIGUES, Secretário Municipal de Finanças

LUIZ RICARDO PEREIRA LEITE, Secretário Municipal de Habitação

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de setembro de 2010.

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 28/06/11 às 16:00
W RF 11372

Leonardo Amaral Pedrazzoli

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
Amélio

Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 30/06/11

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 30/06/11 AS 16:12 h
POR Jorge
SAÍDA: 12/07 AS: 13 h 58 ASS.: [Assinatura]

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
Florencio
Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 29/06/11

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

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
Amélio
Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 29/06/11

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

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 26/04/12 AS 14:30
POR Geo
SAÍDA: 27/04 AS: 12:30 h ASS.: [Assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)
sob nº 28530 e folha de informação nº 29/08/12
Lillian Bueno Alba
23 10 033



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01395/2012

pl0069-11

atuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 28 do proc.
nº 01-69 de 20 11
Lilian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

fls. 31

PARECER Nº COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0069/11.

Trata-se de Projeto de Lei, de iniciativa do nobre Vereador Paulo Frange, que acresce a alínea "I" ao art. 2º, inciso I e § 7º e § 8º ao art. 8º da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de São Paulo.

Em suma, a propositura objetiva estender a obrigatoriedade de cumprimento do disposto na Lei nº 15.150/10 ao Poder Executivo quando da construção de Centro Educacional Unificado – CEU, independentemente da área construída computável.

Relativamente aos recursos financeiros para a execução dos serviços e obras necessários à adequação do sistema viário a propositura prevê que poderão ser utilizados os recursos do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, criado pela Lei nº 14.488/07.

Nada obsta o prosseguimento do presente projeto de lei que se insere no âmbito da competência municipal para legislar sobre assuntos predominantemente locais e encontra seu fundamento no poder de polícia administrativa do Município.

Por interesse local, segundo Dirley da Cunha Junior (*In*, Curso de Direito Constitucional. 2ª edição. Salvador: Juspodivm, pág.841), entende-se, não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato, mais precisamente, explana a jurista Fernanda Dias Menezes de Almeida (*In*, Competências na Constituição de 1988, 4ª edição. São Paulo: Atlas. p. 97 e 98), o seguinte:

“(…) Já se percebe, pois, que muito da problemática das competências municipais gira necessariamente em torno da conceituação do que seja esse “interesse local”, que aparece na Constituição substituindo o “peculiar interesse” municipal do direito anterior.

A respeito desta última expressão já se solidificara toda uma construção doutrinária, avalizada pela jurisprudência de nossos Tribunais, no sentido de fazer coincidir o peculiar interesse com o interesse predominante do Município.

HELY LOPES MEIRELLES (1981:86) bem explica o porquê dessa equivalência:

‘Peculiar interesse não é interesse exclusivo do Município; não é interesse privativo da localidade; não é interesse único dos munícipes. Se se exigisse essa exclusividade, essa privatividade, essa unicidade, bem reduzido ficaria o âmbito da administração local, aniquilando-se a autonomia de que faz praça a Constituição. Mesmo porque não há interesse municipal que o não seja reflexamente da União e do Estado-membro, como também não há

17 - RELCOM
17- 01412/2012



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0069-11

Folha nº 29 do proc. fls. 32nº 01-69 de 20 11Lilian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

interesse regional ou nacional, que não ressoe nos Municípios, como partes integrantes da Federação brasileira, através dos Estados a que pertencem. O que define e caracteriza o peculiar interesse, inscrito como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o Estado ou a União'.

No mesmo sentido a lição de SAMPAIO DÓRIA (1928:v.XXIV,419):

'O entrelaçamento dos interesses dos Municípios com os interesses dos Estados, e com os interesses da Nação, decorre da natureza mesma das coisas. O que os diferencia é a predominância e não a exclusividade'(...)"

Por outro lado, a Lei Municipal nº 15.150/10 – que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário (polos geradores de tráfego)– foi editada com fundamento no poder de polícia do Município que confere ao Poder Público a faculdade de limitar e condicionar a liberdade e a propriedade em benefício da coletividade.

A definição legal do Poder de Polícia nos é dada pelo art. 78 do Código Tributário Nacional que reza:

Art. 78. 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 tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Sobre o tema, ensina Hely Lopes Meirelles, "compete ao Município a polícia administrativa das atividades urbanas em geral, para a ordenação da vida da cidade. Esse policiamento se estende a todas as atividades e estabelecimentos urbanos, desde a sua localização até a instalação e funcionamento ...

Para esse policiamento deve o Município indicar o proceder do administrado, regulamentar a fiscalização e cobrar as taxas estabelecidas por lei. Nessa regulamentação se inclui a fixação de horário do comércio em geral e das diversificações para certas atividades ou estabelecimentos, bem como o modo de apresentação das mercadorias, utilidades e serviços oferecidos ao público". (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, págs. 370,371).

O poder de polícia, portanto, é exercido sobre todas as atividades que possam, direta ou indiretamente, afetar os interesses da coletividade, incide sobre bens, direitos e atividades, esgota-se no âmbito da função administrativa e é exercido por órgãos administrativos de caráter fiscalizador, de maneira preventiva ou repressiva.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

p10069-11

Folha nº 30 do proc. fls. 33

nº 01-69 de 20 11

Lillian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

Por fim, é de se observar que ao Poder Público compete efetuar o planejamento da cidade, propiciando, entre outros fatores, as adequadas condições de circulação de pessoas e coisas no espaço público.

Como ensina Hely Lopes Meirelles, "a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade (In Direito Municipal Brasileiro, Malheiros Editores, 16ª edição, 2008, págs 319/320 e 363 - grifamos).

O projeto encontra consonância ainda com o disposto no art. 179, I da Lei Orgânica, segundo o qual "ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar o trânsito no âmbito de seu território...".

Por se tratar de projeto de lei que versa sobre matéria pertinente a Obras e Edificações, é obrigatória a convocação de pelo menos duas audiências públicas durante a sua tramitação pela Câmara, nos termos do art. 41, VII, da Lei Orgânica do Município.

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

PELA LEGALIDADE.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 29/08/12

ABOU ANNI

ADOLFO QUINTAS

CELSO JATENE

EDIR SALES

ARSELINO TATTO

JOSÉ AMÉRICO

MARCO AURÉLIO CUNHA

QUITO FORMICA

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 31 / 08 / 12

Pag. 86 Col. 03

Conferido

Rubem Davi Romancini

Técnico Administrativo

RF 11.257

A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 31 / 08 / 12

Rubem Davi Romancini

Técnico Administrativo

RF 11.257

RECEBIDO

Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 31/08/12 às 17:45

Leonardo Amara Pedrazzoli

RF: 11372

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

JUSCELINO GABRIEL

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos termos do § 3º,
artigo 63 do R.I.

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado — sob folha(s)

nº 31 Em 30/11/12

Leonardo Amara Pedrazzoli

RF. 11.372 - Técnico Administrativo

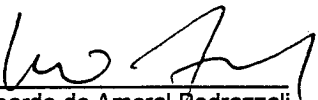
FL. Nº 008 – DO LIVRO DE ATAS

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF 11.372 - SGP-12

ATA DA DÉCIMA TERCEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE NO ANO DE DOIS MIL E DOZE. QUARTA SESSÃO LEGISLATIVA DA DÉCIMA QUINTA LEGISLATURA.

Aos vinte e oito dias do mês de novembro de 2012, às 11:30 horas, no Plenário 1º de Maio, 1º andar desta Edilidade, sob a Presidência do Vereador Tião Farias, reuniu-se a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, para realização de Audiência Pública. O Presidente abriu os trabalhos e passou a discutir em primeira Audiência Pública os PLs: 24/95, 26/96, 619/96, 274/08, 37/11, 69/11, 572/11, 11/12, 12/12, 264/12, 340/12, 368/12 e 369/12, em segunda Audiência Pública o PL 410/10 e 33/12. Sendo a realização de duas Audiências Públicas obrigatórias segundo o artigo 41 da Lei Orgânica do Município. Não havendo mais nada a ser discutido, o Presidente encerrou os trabalhos. A íntegra da transcrição desta Audiência Pública está disponível ao público em geral no Portal da Câmara Municipal de São Paulo (www.camara.sp.gov.br), no link "Audiências Públicas → Registro Escrito", e na intranet, junto ao processo digitalizado no endereço <http://ecm/>. E, para constar, eu, Leonardo A. Pedrazzoli, R.F. nº 11.372, Secretário, lavrei a presente ata que, lida e achada conforme, segue assinada pelos membros da Comissão de Política Urbana presentes.

Tião Farias- Presidente


Leonardo do Amaral Pedrazzoli
SecretárioPUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 30 / 11 / 2012
Pág. 96 Col. 01
Conferido
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

À SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 276 do Regimento Interno.

São Paulo, 02 / 01 / 2013

Nome INAMAR DE SOUSA

RF. 101204 SGP-12

FAA

123598

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Proc. encerrado com	<u>31</u> fls.
Arquivado em	<u>08/01/2013</u>
O Func.º	<u>Eliete L.S.</u>

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob nº <u>32</u> e folha de informação sob nº <u>33</u> <u>01/03/2013</u>	
---	--

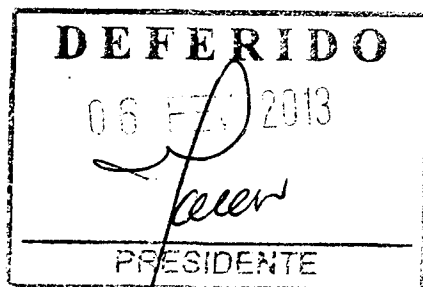
Eliete L.S.
Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

45º GV - VEREADOR PAULO FRANGE

Folha nº 32 do Processo nº 01-69 de 2011
Ellete L.S.
Ellete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33



REQUERIMENTO

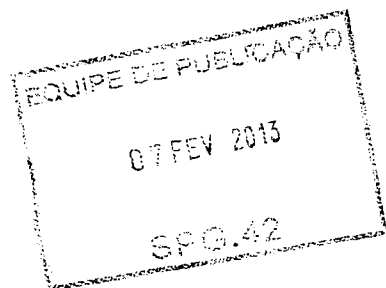
13 - RDS
13- 00036/2013

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

PL 429 1997	PL 317 2002	PL 799 2005	PL 476 2009	PL 512 2011
PL 501 1997	PL 366 2002	PL 204 2006	PL 516 2009	PL 572 2011
PL 976 1997	PL 484 2002	PL 405 2006	PL 517 2009	PL 586 2011
PL 1008 1997	PL 603 2002	PL 545 2006	PL 577 2009	PL 596 2011
PL 98 1998	PL 652 2002	PL 580 2006	PL 737 2009	PL 597 2011
PL 103 1998	PL 667 2002	PL 678 2006	PL 24 2010	PL 600 2011
PL 224 1998	PL 713 2002	PL 703 2006	PL 108 2010	PL 605 2011
PL 225 1998	PL 170 2003	PL 704 2006	PL 384 2010	PL 609 2011
PL 371 1998	PL 171 2003	PL 803 2007	PL 439 2010	PL 619 2011
PL 372 1998	PL 172 2003	PL 356 2008	PL 557 2010	PL 102 2012
PL 374 1998	PL 206 2003	PL 357 2008	PL 558 2010	PL 122 2012
PL 375 1998	PL 207 2003	PL 358 2008	PL 574 2010	PL 123 2012
PL 410 1998	PL 214 2003	PL 359 2008	PL 1 2011	PL 220 2012
PL 433 1998	PL 236 2003	PL 420 2008	PL 2 2011	PL 272 2012
PL 539 1998	PL 237 2003	PL 421 2008	PL 3 2011	PL 421 2012
PL 465 1999	PL 239 2003	PL 650 2008	PL 4 2011	PL 508 2012
PL 466 1999	PL 290 2003	PL 25 2009	PL 5 2011	PLO 19 2001
PL 480 1999	PL 318 2003	PL 81 2009	PL 6 2011	PLO 4 2003
PL 175 2000	PL 319 2003	PL 159 2009	PL 7 2011	PLO 1 2011
PL 332 2000	PL 365 2003	PL 219 2009	PL 27 2011	PR 68 2001
PL 84 2001	PL 415 2003	PL 328 2009	PL 69 2011	PR 18 2002
PL 316 2001	PL 416 2003	PL 368 2009	PL 97 2011	PR 19 2002
PL 317 2001	PL 465 2003	PL 397 2009	PL 150 2011	PR 18 2005
PL 390 2001	PL 519 2003	PL 445 2009	PL 383 2011	PR 36 2005
PL 5 2002	PL 209 2004	PL 446 2009	PL 384 2011	PR 17 2006
PL 204 2002	PL 106 2005	PL 447 2009	PL 385 2011	PR 21 2006
PL 287 2002	PL 121 2005	PL 474 2009	PL 393 2011	PR 7 2007
PL 304 2002	PL 769 2005	PL 475 2009	PL 394 2011	PR 14 2007
PR 17 2011	PR 11 2012	PR 9 2010		

Sala das Sessões, 05 de Fevereiro de 2013.

PAULO FRANGE
vereador
Líder do PTB na CMSP



CMSP - SGP.22 - 05/02/2013 - 18:48 - 000368 - 1/1

Matéria PL 69/2011. O arquivo migrado do ECM não contém assinaturas.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº ³³

do processo nº 01-69 de 20 11 01, 03, 2013 (a) Eliete L.S.

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

À SGP.33

Sra. Supervisora,

Encaminho o presente requerimento para o desarquivamento da propositura indicada no RDS 13-0036/2013.

28/02/2013

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

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-0036/2013, segue o presente expediente para volta à tramitação.

01/03/2013

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

RECEBIDO EM SGP-22

06/03/13

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100 406

A Comissão do: *Política Urbana*

13, 3, 13

[Assinatura]
 Secretário de Políticas Urbanas
 e Meio Ambiente
 RF 10.933

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

São Paulo, 13 / 03 / 13 às 17:44 h

[Assinatura]
 Lillian Bueno Alba
 RF 10.933

Ao Vereador / A Vereadora *B com 23/03*
POLICE NETO

Para relatar,
 Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
 e Meio Ambiente
 Em 20 / 03 / 2013

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 5 dias, nos
 termos do § 3º artigo 63 do RI.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 34^a 39 18/04/2013
[Assinatura]
 Anelton de Oliveira Sousa
 Assessor Parlamentar
 RF 100.823

69

FL. Nº 34
Proc. nº 01-69-2011
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.:100823



**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: 17-04-13

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da terceira audiência pública do ano de 2013.

Presente o Vereador José Police Neto.

Esta audiência está sendo transmitida ao vivo pela internet pelo portal da Câmara: www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara e Auditórios On-Line.

Esta audiência foi publicada no *Diário Oficial da Cidade*, no dia 12, 13, 16 e 17 de abril e no *Diário de São Paulo*, no dia 15 de abril, na *Folha S. Paulo*, no dia 16 de abril de 2013.

Passemos aos itens da pauta. A primeira audiência pública do Projeto 183/2012, que institui a Campanha de Educação Ambiental na Área Educacional no Município de São Paulo e dá outras providências. Autora Vereadora Edir Sales.

Indago se há alguma manifestação do mandato da Vereadora Edir Sales ou de algum representante.

Tem a palavra o Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, lembro de ter compartilhado há alguns anos, quando membro desta Comissão fui, que a realização das audiências públicas estabelecia um mínimo para a sua efetivação. Um dos elementos fundamentais era uma necessidade imposta pela direção dos trabalhos de que as matérias apresentadas para a audiência pública tivessem, no mandato ou no próprio proponente, uma defesa oral da matéria.

Imaginem só, chamamos a sociedade para um debate hoje aqui, é lógico que a gente não ganhou ritmo ainda, portanto, ainda não conseguimos chamar a sociedade para participar, mas não conseguimos nem apresentar a matéria que pretendemos receber sugestões.

A sugestão que quero fazer ao nosso Vice-Presidente, Presidente em exercício, é que realizemos o dia de hoje conforme tem sido a prática mais recente. Independentemente ter sustentação oral a audiência pública se realiza, embora ela não contribua em nada no processo legislativo. Porque somos incapazes de apresentar à sociedade a matéria e somos incapazes de receber contribuições.

Mas que a gente paute na nossa reunião subsequente a esta, que é a reunião ordinária da Comissão, um procedimento mínimo para a nossa audiência pública, para que a gente não traduza a audiência pública num mero formalismo: ela foi convocada, publicou em diário oficial, abriu a sessão, fechou a sessão e aconteceu. Mas, de fato, a contribuição que a sociedade é capaz de nos dar também fica no âmbito do formalismo material. No caso das do dia de hoje, do papel vazio.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Estou de pleno acordo, Vereador Police Neto, vamos apresentar esse assunto na reunião ordinária, acho importantíssimo, até porque a discussão do mérito na Política Urbana é geralmente polêmica e que envolve muito a sociedade.

Portanto, os temas que passam por aqui realmente devem ser tratados dessa forma. Vamos levar para a sessão ordinária às 13h.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – As primeiras matérias, nobre Vereador, a um, dois, três, quatro e cinco são primeiras audiências públicas, portanto teremos a oportunidade em segunda audiência pública realizar. As outras, duas matérias são de V.Exa., sei que fará a sustentação oral, então estou tranquilo quanto ao mínimo que realizaremos nas duas matérias que V.Exa. vai apresentar.

Temos apenas a matéria do Vereador Adilson Amadeu, se tivermos no plenário sendo acompanhados pela equipe do Vereador seria importante a presença dele, mais três matérias do Vereador Davi Soares, que, se tivermos assessores do Vereador, portanto, mandato representado, poderemos, nestas que são segundas audiências públicas, contar com uma mínima apresentação oral e quem sabe o estímulo do debate ainda no dia de hoje.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – V.Exa. concorda na continuidade.

Não havendo manifestação no projeto 183/2012, fica encerrada a primeira discussão, primeira audiência.

PL 286/2012, do Vereador David Soares. Dispõe sobre o procedimento administrativo do CADAN - Cadastro de Anúncios de Atividades sem Fins Lucrativos, e dá outras providências.

Está aberta a discussão, não havendo oradores inscritos, está encerrada a audiência pública do Projeto 286/2012.

PL 407/12, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu.

Esta aberta a discussão. Não há oradores inscritos. Está encerrada a audiência pública do 407/12.

PL 464/12, de autoria do nobre David Soares. Esta aberta a discussão. Não há oradores inscritos. Está encerrada a primeira audiência pública do 464/12.

PL 8/13, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu. Esta aberta a discussão. Não há oradores inscritos. Está encerrada a audiência pública do PL 8/13.

Segunda audiência.

PL 26/96, de autoria do nobre Vereador Wadih Mutran. Esta aberta a discussão. Não há oradores inscritos. Está encerrada a audiência pública do PL 26/96. Esse projeto, seria interessante, depois, pedir que retorne ao nobre Vereador Wadih Mutran, para que possamos não estar sobrepondo as regras da Covisa em São Paulo, que já prevê a mesma situação nos termos da vigilância sanitária no Município de São Paulo. Gostaria de que prosperasse o projeto uma vez que isso já é regra na Covisa. O projeto é de 96.

O SR. _____ - Portanto posterior ao nosso Código Municipal.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – De 2003. Não é isso?

O SR. _____ - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – PL 37/13, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu. Esta aberta a discussão. Não há oradores inscritos. Está encerrada a audiência pública ao PL 37/13.

- Assume a Presidência o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - Netinho) – PL 69/11, de autoria do nobre Vereador Paulo Frange. Essa lei trata do Polo Gerador de Tráfego. Lei essa iniciada nesta Casa Legislativa, portanto de autoria dos parlamentares que integravam à época a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, Sras e Srs. esse assunto que nos trás a propositura surgiu de uma visitação em locais onde os CEUs foram implantados. Historicamente, foram implantados exatamente onde havia uma exclusão muito grande social. Portanto não havia piscinas, teatros, cinemas, não havia nenhum equipamento de educação de porte para a região. Naquela ocasião, o Brasil vivia outro momento econômico, quando os primeiros CEUs foram implantados na Cidade de São Paulo. Apenas foram inseridos nesses espaços e nada mais, ao longo do tempo, com financiamentos de veículos 1.0, e os financiamento de longa duração essa população passou a ter veículos e o que observamos, no ano que apresentamos esse projeto, 2011, foi que acompanhando uma boa parte deles, o número de veículos no entorno aumentou demais, a quantidade de acidentes multiplicou e eles, sim, se transformaram em polos geradores de tráfego, como é por exemplo, uma escola privada de grande porte com é uma universidade. Não nos mesmos volumes, mas trata-se de um polo gerador de tráfego com certeza. Essas obras já estão implantadas. Como são de propriedade de domínio do Município, sugerimos, no seu Art. 2º, que passasse a utilizar de recurso do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito, lei de minha autoria, que está valendo desde 2010, que temos hoje no caixa mais de 900 milhões do dinheiro arrecadado das multas e que são especificamente destinados para policiamento, fiscalização, engenharia de campo, engenharia de tráfego e policiamento, pudéssemos utilizar desses recursos para recompor esses espaços onde os CEUs estão inseridos. Levei técnicos da Engenharia de Tráfego, eles realmente têm tentado remendar o que há por perto, colocam um semáforo, mas

aí congestionam atrás, tentam fazer uma lombada em algum lugar, mas continuam tendo problemas. Ou seja, deveríamos tratar todas essas áreas com um projetinho para cada uma com polo gerador de tráfego e ver exatamente o que o Município pode fazer para evitarmos esses acidentes.

Foi muito bem acolhida essa discussão entre os técnicos da CET, mas eles não podem fazer nada exceto se aprovarmos uma mudança nessa situação. Não vamos ferir o artigo 320 do Código Nacional de Trânsito, estamos destinando recursos especificamente para as finalidades previstas nesse artigo. Encontramos essa solução para tentar financiar essa mudança, mesmo que instalados. E também prevê o projeto que, nos futuros CEUs, possamos tratá-los como polos geradores de tráfego que são. Nenhum dos CEUs tem menos de 1.800 alunos, então o volume circulante não é pequeno e nem sempre as crianças chegam a pé. Essa é a razão pela qual apresentamos esse projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Antes de encerrar os trabalhos quero dar uma contribuição. Sou absolutamente favorável à alteração preconizada pelo Vereador Paulo Frange, proponente da matéria que acresce a alínea "i" ao artigo 2º, para prever os estudos de polo gerador para equipamentos de educação unificados, e também imaginando qual o recurso que vai ser utilizado para esta finalidade.

Ao tratar de recursos quero fazer uma sugestão para reflexão do proponente, se não é hora de retirarmos a restrição, a limitação imposta pela lei de 5% do valor da obra para as outras atividades, que são atividades econômicas. Essa limitação tem se mostrado pouco eficiente quando o impacto do polo é superior e nós acabamos por definir uma regra, àquela época, que merecia – como esta merecendo neste momento – uma avaliação por parte desta Comissão.

É notório, neste momento, que o esforço para aproveitamento máximo de cada centímetro quadrado que a Cidade tem, ocasiona uma necessidade de melhoria não só no sistema viário para circulação de automóveis, mas vai também definir em alguns empreendimentos um investimento direto em transporte público coletivo, motivo pelo qual poderíamos, via Comissão, oferecer a esta propositura a reflexão para que a limitação hoje imposta de 5% seja excluída e que possamos também reconhecer a necessidade de, ao reconhecer polo gerador de tráfego, também permitir investimentos na área de transporte público coletivo, que muitas vezes pode ser uma solução mais barata, mais eficiente e que aponte para a sustentabilidade da Cidade, mas quero conferir o nosso apoio incondicional à matéria apresentada pelo Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Vereador Police Neto, respondendo, acho que é legítimo porque quando criamos o fundo, era Fundo Municipal do Desenvolvimento de Trânsito e Transporte. Então, depois do substitutivo do Governo ficou só desenvolvimento de trânsito, mas é importante lembrar essa situação. Acho que podemos fazer o substitutivo aqui, até porque além desses veículos populares que frequentam essas unidades, o transporte público se faz absolutamente necessário.

Portanto, se a Comissão de Política Urbana puder oferecer um substitutivo para que possamos contemplar essa situação, nada mais do que justo, até porque completa uma ansiedade da própria região em que está sendo tratado esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Não temos inscritos, portanto, vamos dar por encerrada a audiência pública ao projeto de lei 69/2011, de autoria do Vereador Paulo Frange.

Passo a palavra ao Presidente titular dos nossos trabalhos, porque a próxima audiência pública é também matéria de autoria do nobre Vereador Paulo Frange, a qual anúncio neste momento: Projeto de Lei 572/11, de autoria do Vereador Paulo Frange, do PTB. Dispõe sobre a obrigatoriedade da divulgação, no site oficial da Prefeitura, do relatório de avaliação de obras de arte localizados no município de São Paulo e dá outras providências.

Tem a palavra o proponente, nobre Vereador Paulo Frange, para sua sustentação oral.

O SR. PAULO FRANGE – Senhoras e senhores, nobre Vereador Police Neto, este projeto também veio em decorrência de uma provocação dos assistentes que ouvimos ao longo dos tempos. Algumas obras de artes são noticiadas como trincadas, caindo ou gerando acidentes na cidade de São Paulo.

Percebemos que não temos um planejamento para conservação das nossas obras de arte. Por conta disso, trabalhamos com urgências. Apagamos um incêndio quando há alguma situação que gera notícia.

A propositura tem como finalidade receber um inventário, uma avaliação das obras de arte da cidade de São Paulo, com riscos de um a cinco, para que possamos ter, inclusive nesta Casa, e disponibilizado no *site* da Prefeitura, acesso a informações sobre a real situação delas. Sabemos que algumas das obras da cidade de São Paulo ainda correm risco, há problemas, e poderíamos passar a acompanhá-las. Com isso, poderíamos cobrar o Executivo, e essas obras poderiam ser objeto de emendas parlamentares. Muitas vezes são alterações pequenas, de risco pequeno, que se transformam, no decorrer de um ano para outro, em situações mais delicadas.

A ideia é tratar preventivamente, cuidar dos nossos bens. Em grande parte da atividade privada – indústria, comércio e até mesmo hospitais - hoje é moderno alocar um recurso de até 2,5% do valor do empreendimento privado para que, ao longo do ano, vá se fazendo manutenções periódicas, até que se tenha a conservação permanente do bem privado. Na área pública, percebemos que isso não ocorre. Só fazemos uma nova reforma quando está para cair; é uma situação delicada. Com esse acompanhamento via *site*, teríamos a sociedade informada de riscos de um a cinco na dependência da avaliação técnica da Prefeitura.

Essa é a propositura.

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Só lembrar a todos que nos acompanham que as obras de arte tratadas pelo Vereador Paulo Frange neste projeto são obras de arte viárias. Portanto, não vamos imaginar que são obras plásticas, são obras que permitem o deslocamento das pessoas pelo tecido urbano.

Esse projeto conta com nosso apoio. Quero perguntar à nossa equipe técnica se há inscritos. Como não há inscritos, está encerrada a segunda audiência pública ao projeto de lei 572/2011, de autoria do nobre Vereador Paulo Frange, que dispõe sobre a obrigatoriedade da divulgação no *site* oficial da Prefeitura do relatório de avaliação das obras de arte localizadas no município de São Paulo e dá outras providências.

Passo a palavra ao nosso Vice-Presidente, Presidente em exercício, nesta audiência pública.

- Assume a presidência o Sr. Paulo Frange.

O SR. PRESIDENTE (Paulo Frange) – Passemos à apreciação do item 10 da pauta, PL 264/2012, do nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a criação do programa de moradia sustentável e fixa outras providências.

Indago se há Vereadores inscritos. Não há oradores inscritos. Está encerrada a audiência pública ao PL 264/2012.

PL 368/2012, do nobre Vereador David Soares. Dispõe sobre a utilização do painel solar nas escolas públicas municipais para captação de energia solar e fixa outras providências. Indago se há oradores inscritos. Não há oradores inscritos, está encerrada a audiência pública a esse PL.

Peço à Assessoria Técnica que faça contato com o nobre Vereador David Soares. Nós apresentamos um projeto exatamente idêntico, que tratava de escolas públicas, hospitais, unidades de saúde, todos os equipamentos públicos quando da posse da Prefeita Marta Suplicy, que, em visita à Suíça, ficou encantada de ver como um país com tão pouca energia tinha tanta energia solar nos equipamentos públicos. A partir de uma entrevista de S.Exa. na Rádio Eldorado, ficamos estimulados a apresentar uma proposta que caminhou por aqui por um bom tempo. Está indo para dez anos. Nesses dez anos, tivemos aprovada, recentemente, uma lei, o nobre Vereador Police Neto deve lembrar disso, do Executivo, que veio

encaminhada pelo Eduardo Jorge e tratava de matéria idêntica e já está aprovada nesta Casa.

Portanto, precisaríamos pegar o meu projeto, que é de 2003, porque foi logo que a Prefeita Marta assumiu. O projeto foi aprovado pelo Executivo e mais esse, ver se não estamos legislando sobre a mesma matéria, se já não existe, se a lei não contempla esta nossa situação. E se contemplar, fica depois a critério do vereador proponente tomar as providências, se retira ou se prospera.

PL 369/12, Vereador David Soares. Dispõe sobre a utilização de painel solar na rede Hospital Municipal para captação da energia solar e fixa outras providências. Indago se há oradores inscritos. (Pausa) Encerrado. Da mesma maneira foi colocada a mesma situação. (Pausa)

Para que não percamos amanhã mais uma informação preciosa desta cidade, a semana passada, visitei o Hospital Ermelino Matarazzo. Para minha surpresa, é dotado de todo um sistema de energia solar, está sobre o hospital. É moderno, muito interessante. O problema é que não está ligado ao Hospital; e o segundo - que parece piada - é que a caldeira do hospital é movida a energia elétrica. Talvez seja a maior conta de energia elétrica da cidade de São Paulo, com um gigante, um painel novinho instalado sobre o teto, nunca foi ligado.

Então, dentre as propostas e desmandos, vamos tentando encontrar uma solução. Lá vamos tentar achar uma saída para que faça a ligação da energia solar ao hospital e um boiler, que possa ser utilizado para o aquecimento, e tentar desativar as caldeiras elétricas lá existentes há quase 40 anos.

Nada mais havendo a ser tratado, indago se mais alguém quer se manifestar. (Pausa). Não havendo, está encerrada, portanto, a audiência pública de projetos da pauta de hoje, em primeira e em segunda discussão.

Tenham todos um bom dia.

Muito obrigado.

Segue um juntada 1 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 2 sob folha
n.º 40 a 42

Em 09/05/2013


Lilian Bueno Alba
RF 10.933



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 40 do proc. fls. 47

nº 01-0069 de 20 11

Lilian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

16 - PAR
16- 00596/2013

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 069/11.**

De autoria do nobre Vereador Paulo Frange, o presente projeto de lei *acresce a alínea "I" ao artigo 2º, inciso I e § 7º e § 8º ao art. 8º, ambos da Lei nº 15.150 de 06 de maio de 2010, e dá outras providências.*

Em suma, a propositura classifica o Centro Educacional Unificado (CEU) como Polo Gerador de Tráfego e autoriza a execução das obras e serviços relacionados à operação do sistema viário necessários para mitigar o impacto por ele provocado mediante a utilização dos recursos do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito (FMDT).

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** da propositura, afirmando que ela se insere no âmbito da competência municipal para legislar sobre assuntos predominantemente locais e encontra seu fundamento no poder de polícia administrativa do Município.

O Centro Educacional Unificado (CEU) consiste num espaço múltiplo, localizado em áreas periféricas da cidade, composto por equipamentos voltados à educação, esporte e cultura. Cada CEU possui: (i) Centro de Educação Infantil; (ii) Escola Municipal de Educação Infantil; (iii) Escola municipal de Ensino Fundamental; (iv) quadra poliesportiva; (v) teatro; (vi) playground; (vii) piscinas; (viii) biblioteca; (ix) telecentro; (x) espaços para oficinas, ateliês e reuniões.

Polo Gerador de Tráfego (PGT), de acordo com o Anexo 4, Seção 4.D, do Decreto nº 32.329, de 23 de setembro de 1992, que regulamentou o Código de Obras, é "a edificação permanente ou transitória que, pela concentração da oferta de bens ou serviços, gera grande afluxo de população, com substancial interferência no tráfego do entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque."

A Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos relacionados à execução de obras e serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário, oriundo de implantação de atividades, construção ou reforma de edificações, por sua vez, define no art. 2º, inciso I, como PGT as edificações que apresentem as seguintes características: (i) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais; (ii) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego – AET; (iii) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município; (iv) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável; (v) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável; (vi) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m² (sete mil e quinhentos metros quadrados); (vii) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou (viii) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais. Estabelecendo, ainda, que a execução das obras e serviços necessários à minimização de impacto no sistema viário será exigida do empreendedor, pela Secretaria Municipal de Transportes (SMT), por intermédio de certidão de diretrizes. Contudo, fixa limite de 5% do custo total do empreendimento para os gastos com as medidas mitigadoras.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Os recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito instituído pela Lei nº 14.448/07, constituído pela receita proveniente da arrecadação de multas de trânsito, nos termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), deverão ser aplicados exclusivamente em (i) sinalização; (ii) engenharia de tráfego e de campo; (iii) policiamento e fiscalização; e (iv) educação de trânsito.

Face ao exposto, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **Favoravelmente** à aprovação da propositura, contudo oferece **Substitutivo** para que seja exigido do empreendedor contrapartida proporcional ao empreendimento e equivalente ao tráfego por ele gerado.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI 069/11.

Dispõe sobre a alteração de dispositivos da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010, e dá outras providências.

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

Art. 1º Fica acrescida alínea i ao inciso I do art. 2º da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010, com a seguinte redação:

"i) complexos educacionais, esportivos e culturais caracterizados como espaço público múltiplo, denominados como Centros Educacionais Unificados - CEUs, independentemente da área construída computável." (NR)

Art. 2º Dá nova redação ao § 4º e acresce os §§ 7º e 8º ao art. 8º da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010, com a seguinte redação:

"Art. 8º

§ 4º Todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego, exceto os Centros Educacionais Unificados – CEUs, deverão recolher ao Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito para a realização de projetos específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessária imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 1% (um por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

.....



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 42 do proc.

nº 01-0069 de 20 11

Lillian Bueno Alba
RF 10.933 - SGP-12

§ 7º A Secretaria Municipal de Transportes fica obrigada a executar as obras e serviços de que trata o *caput* deste artigo quando os Centros Educacionais Unificados - CEUs já estiverem implantados.

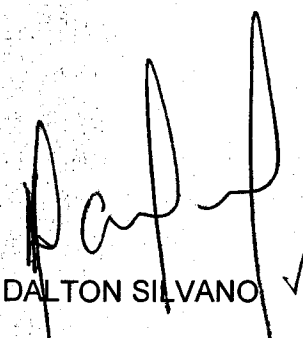
§ 8º Para execução das obras e serviços referidos no *caput* deste artigo, pelos Centros Educacionais Unificados – CEUs implantados e os que vierem a ser criados, poderão ser utilizados recursos do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, criado pela Lei nº 14.488, de 19 de julho de 2007.” (NR)

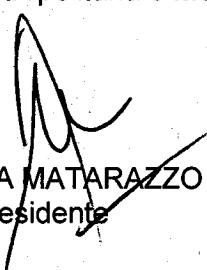
Art. 3º Ficam revogados os §§ 1º e 3º do art. 8º da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010.

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

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

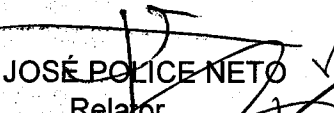
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 09/05/2013.

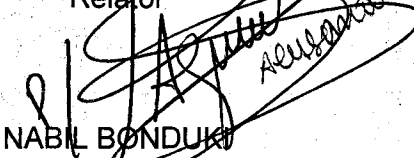

DALTON SILVANO ✓

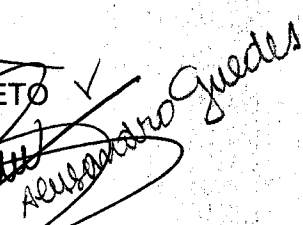

ANDREA MATARAZZO
Presidente


NELE RODOLFO ✓


PAULO FRANGE ✓


JOSÉ POLICE NETO
Relator ✓


NABIL BONDUKI ✓


Alexandre Guedes


TONINHO PAIVA ✓

17 - RELCOM
17- 00600/2013

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 09 / 05 / 2013
Pág. 93 Col. 2ª 3ª
Conferido lp

Liliani Bueno Alba
RF 10.933

A Comissão de ECONOMIA

Em 09/05/13

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF. 11.372

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.
Em 09.05.2013 às 15:05

Inamar Alves da Silva Junior
Secretário da Comissão
RF - 101204

Ao Vereador / A Vereadora
Exmo Vte. Marcelo Miguel
Para relatar.
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 15 / 05 / 13

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

43 e 44

14/11/13

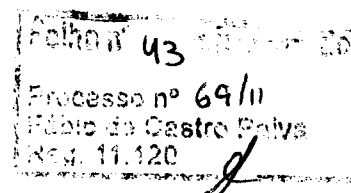
FABIO DAS REIS

RF 11.11

Secretaria



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



16 - PAR

16- 02502/2013

**DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 69/11**

Objetiva o presente Projeto de Lei nº 69/11, de autoria do nobre vereador Paulo Frange (PTB), alterar a Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010 (Dispõe sobre os procedimentos para aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego) com a seguinte redação.

"i. complexos educacionais, esportivos e culturais caracterizados como espaços públicos designados Centro Educacional Unificado – (CEU), independentemente da área construída computável."

Art.2º Fica acrescido o § 7º e § ao art. 8º da Lei nº 15.150 de 06 de maio de 2010 com a seguinte redação:

"Art. 8º (...)

(...)

§ 7º No caso dos novos equipamentos previstos na alínea "i", do inciso I, do artigo 2º, as obras e serviços de que se trata o caput poderão ser realizados com recursos de Fundo de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, criado pela Lei 14.488 de 19 de julho de 2007.

§ 8º No caso de equipamentos dos Centros Educacionais Unificados (CEUs) já implantados, fica a Secretaria Municipal de Transporte obrigada a realizar a execução dos serviços e obras necessárias a readequação do Sistema Viário, podendo utilizar-se dos recursos do Fundo de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT, criado pela Lei nº 14.488 de 19 de julho de 2007.

Justifica o Autor que a proposta apresentada prevê a utilização do dinheiro acumulado no Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - que reúne o valor das multas aplicadas em São Paulo estimado em mais de meio bilhão de reais, os quais devem ser aplicados somente na educação e sinalização semafórica vertical e horizontal do trânsito.

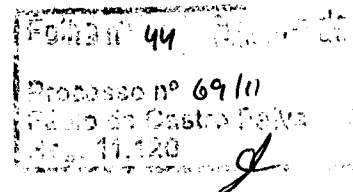
Foram realizadas duas audiências públicas, conforme disposto art. 41, VII, da Lei Orgânica Paulistana.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente apresentou um substitutivo onde inclui um dispositivo que exige do empreendedor contrapartida proporcional ao empreendimento equivalente ao tráfego por ele gerado.

Observando que a Lei 14.448/07 dispõe sobre a receita proveniente da arrecadação de multas de trânsito e esses recursos só poderão ser utilizados exclusivamente em sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



O projeto em análise reveste-se de elevado interesse público, motivo pelo qual esta Comissão posiciona-se favoravelmente, nos termos do substitutivo da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, pois se adotada, a medida proposta aumentará as opções das aplicações dos recursos proveniente das multas, consequentemente melhorando a qualidade de vida dos munícipes.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 13/11/13

SENIVAL MOURA
(Presidente)

AURÉLIO MIGUEL
(Relator)

RICARDO YOUNG

CLAUDINHO DE SOUZA

SOUZA SANTOS

CORONEL TELHADA

VAVÁ

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 14 / 11 / 13

Pág. 245 Col. 4

Conferido [assinatura]

FÁBIO DE CASTRO PALVA

RF 11.120

Secretário

À Comissão de FIN

Em 29 / 11 / 13

Fábio de Castro Palva

RF. 11.120 [assinatura]