

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

PROJETO DE LEI	01 - 0277 / 2011	DE	2011
-----------------------	------------------	----	------

MATÉRIA LEGISLATIVA:	PL	01 - 0277 / 2011	DE	01/06/2011
-----------------------------	----	------------------	----	------------

PROMOVENTE:	VEREADOR	DAVID SOARES
--------------------	----------	--------------

EMENTA:	DISPÕE SOBRE A UTILIZAÇÃO DE ÔNIBUS URBANO ELÉTRICO-HÍBRIDO NO TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, RENOVAÇÃO DA FROTA MUNICIPAL, E FIXA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
----------------	---

<i>Relatório da Comissão Especial nomeada para acompanhar o processo legislativo</i> AUDIÊNCIA PÚBLICA OBRIGATÓRIA <table> <tr> <td>Comissão</td> <td>data</td> </tr> <tr> <td>URB</td> <td>16/05/12</td> </tr> <tr> <td>URB</td> <td>30/05/12</td> </tr> </table>	Comissão	data	URB	16/05/12	URB	30/05/12
Comissão	data					
URB	16/05/12					
URB	30/05/12					

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO

USO EXCLUSIVO PARA PROTEÇÃO DE PROCESSO

Matéria PL 277/2011. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

Folha nº 01 do anexo 1
do proc. nº 01.277 de 20 11
ADELINA C. ANTOCHIO
Assistente Parlamentar
RE 100.496

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: 01 JUN 2011
Const., Just. e Leg. Partic.
Pol. Urb. e Meio Amb.
Trâns., Transp., Al. Econ., Tur., Laz. e Gastron.
Finanças e Orçamento
PRESIDENTE

PROJETO DE LEI nº, 01 - PL
01-00277/2011

"Dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências."

JOSÉ POLICE NETO

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica obrigatório a todas empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a utilização de ônibus com motor elétrico-híbrido e microônibus elétrico-híbrido no município de São Paulo.

Art. 2º A tecnologia de motorização elétrico-híbrido a ser utilizada é toda aquela que possui um motor de combustão interna, sendo a combustão de biodiesel e um motor elétrico que auxília o esforço do motor elétrico e assim reduz o consumo e as emissões de poluentes.

Art. 3º A renovação da frota por ônibus elétrico-híbrido e microônibus elétrico-híbrido será gradativa e anual.

Parágrafo único. A renovação da frota será regulamentada pelo Poder Executivo, sendo ao mínimo de 5% da frota existente por ano, até que toda a frota seja de veículo elétrico-híbrido.

Art. 4º As empresas concessionárias e permissionárias com atuação no município de São Paulo ficam proibidas de adquirirem veículos novos para utilização no transporte coletivo municipal que não seja elétrico-híbrido.

GRUPO DE PUBLICAÇÃO
01 JUN 2011
SGP.42

CMSP - SGP.22 - 01/06/2011 - 16:17 - 001083 - 1/1

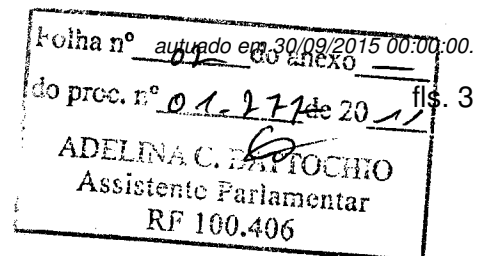
Segue(m) juntado(s), nesta data,
documenta(m) o(s) seguinte(s) sob nº
2 a 4 e 5 da informação
sob nº 5, 2.1.6.1.1.
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES



Art. 5º O descumprimento da presente lei na renovação da frota como dispõe o artigo 3º, acarretará multa mensal de R\$100.000,00 (cem mil reais) por mês, aplicado às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Art. 6º Os valores recebidos pelo Poder Executivo das multas pelo descumprimento da lei deverão ser destinadas a instituições que atendam pessoas com câncer de pulmão e doenças pulmonares e instituições que cuidam do meio ambiente.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

Sala das Sessões, em


DAVID SOARES
VEREADOR

Folha nº 03 do anexo fls. 4
do proc. nº 01.277 de 20 11
ADELINA C. MATTOCHIO
Assistente Parlamentar
RF 100.406



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

28º GV – VEREADOR DAVID SOARES

JUSTIFICATIVA

Tal propositura busca estabelecer parâmetros novos para o transporte coletivo da cidade de São Paulo afim de que os veículos que mais poluem a cidade que são os ônibus e os caminhões que circulam diuturnamente, aqui especificamente os ônibus, para que estes possam contribuir para um meio ambiente melhor e saudável.

Um veículo híbrido é um automóvel que possui um motor de combustão interna, normalmente a gasolina/alcool ou biodiesel e um motor elétrico que permite reduzir o esforço do motor de combustão e assim reduzir os consumos e emissões de gás carbonico na atmosfera. Como exemplo, tem-se um automóvel que combine motor a combustão e motor elétrico na realidade é um veículo elétrico alimentado pela energia cinética proveniente da queima de combustível. Este é o modelo mais difundido nas locomotivas e geradores diesel-elétrico. Embora o automóvel híbrido polua menos do que os automóveis somente com motor a combustão, seus custos são altos se comparados à diferença de emissão de poluentes, mas em se falando de transporte coletivo e a longo prazo e durabilidade dos veículos, assim sendo passamos a ter outro cenário, de que um veículo como ônibus híbrido estima-se os fabricantes que sua utilização dure por volta de 25 anos, o maior exemplo disso são os próprios trólebus da cidade de São Paulo, muitos da década de 60/70 e 80 ainda rodando.

Muitas autoridades de outros municípios buscam implantar essa tecnologia no transporte da população como em Curitiba, visando melhorar a qualidade do ar nos grandes centros urbanos, que é cada vez pior.

O ônibus híbrido diferem dos Trólebus por não possuírem fiação aérea para fornecer energia, podendo circular em qualquer lugar; o trólebus só pode trafegar onde exista esse suporte, o que por vezes causa transtornos nas vias.

A tecnologia utilizada nos híbridos para controlar a aceleração, a velocidade e o sistema de freios é mais moderna.

A emissão de fumaça é 90% menor em relação aos ônibus tradicionais.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****28º GV – VEREADOR DAVID SOARES**

Na cidade de São Paulo temos uma frota segundo dados da prefeitura de São Paulo por volta de 15 mil ônibus diariamente circulando.

Imaginemos 15 mil ônibus circulando despejando 90% a menos de poluentes diariamente na cidade, seria algo incrível para o meio ambiente e para a nossa saúde.

O principal empecilho na aceitação destes veículos por proprietários de empresas de ônibus é o valor. Eles são bem mais caros do que os ônibus comuns, porém a vida útil destes ônibus pode ultrapassar os 25 anos, talvez as empresas de ônibus não consideraram esses dados.

Hoje por cotações feitas um ônibus a gasolina tem custo médio de R\$300 mil, o ônibus a álcool por volta dos R\$400 mil esse ultimo recém adquirido por concessionária em São Paulo, visando diminuir a poluição adquiriram 50 ônibus mas a taxa de diminuição de poluente no ar do álcool para a gasolina é de 20% a menos; voltando a valores, um híbrido custará em torno dos R\$500 mil e cada veículo despeja no ar menos que 10% de poluentes; fora a manutenção diária dos ônibus a gasolina e álcool, diferentemente da manutenção dos elétricos que na verdade a manutenção só é elétrica.

Destarte, como já descrito o híbrido tem vida de no mínimo 25 anos, os de motor a álcool 10 anos e a gasolina de 12 a 15 anos no máximo, a partir daí já tem que trocar motor toda a parte elétrica, entre outros itens, diferentemente do híbrido; assim, o custo-benefício é excelente para as concessionárias de transporte coletivo que renovarão suas frotas de sempre a longo prazo contribuindo em muito para o meio ambiente.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente medida que se faz de relevante interesse social, político, qualidade de vida da população e ao meio ambiente.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 5

do processo nº 01.277 de 20.11.2011, 2.1.6.11 (a) Ad

Adelina Ciccone Batocchio
Assistente Parlamentar
RF 100.406

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

03/10/2011
Jader Augusto Pimenta

JADER AUGUSTO PIMENTA

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

seguem juntado(s) o(s) documento(s) de

6 / 28 S.P. 28 / 6 / 11

Danillo Nunes da Silva
Técnico Administrativo
RF. 11.313



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PROCURADORIA

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

Folha	6
Proc. N°	01-277/11
Danillo Nones da Silva	
RF. 11.313	

PL N° 0277/11

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

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Em seu art. 105, V, estabelece ser equipamento obrigatório dos veículos, entre outros, dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído;

- Lei Municipal nº 11.603, de 12 de setembro de 1994, que dispõe sobre a utilização de gás natural como combustível na frota de veículos oficiais, de transporte público e coletivo de passageiros, e da outras providências;

- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo de passageiros na cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução. Em seu art. 8º, III, "h" e "j", estabelece que é atribuição do Poder Público zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de segurança, manutenção dos equipamentos e atualidade tecnológica, e estimular a preservação do meio ambiente, e em seu art. 9º, V, VI e VIII, estabelece ser obrigação das operadoras utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes, promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico dos equipamentos, com vistas a assegurar a preservação do meio ambiente, e adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

- Lei Municipal nº 13.542, de 24 de março de 2003, que dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo no Município de São Paulo, e da outras providências;

- Lei Municipal nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo. Em seu art. 6º, estabelece que as políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos e do uso de combustíveis renováveis, e, quanto às emissões, implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores;

- PL 0111/03, do Vereador Toninho Paiva, que dispõe sobre a aquisição de veículos movidos a gás natural, para integrarem a frota municipal;

- PL 0186/03, do Vereador Gilberto Natalini, que dispõe sobre a instalação de transmissão automática nos veículos da frota do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 0216/03, do Vereador Gilberto Natalini, que dispõe sobre o uso de gás natural, de hidrogênio, de motor híbrido ou de qualquer fonte de energia com menor potencial poluidor



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha	7
Proc. N°	01-277/11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 1.313	

fls. 9

nos veículos integrantes da frota do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 0638/07, do Vereador Aurélio Nomura, que cria o Programa Municipal de Redução e Compensação de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) na Frota Municipal de Veículos e dá outras providências, com veto pendente.

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, 21 de junho de 2011.

Christiana S. Chebib

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

Caio Marcelo de Carvalho Giannini

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

Matéria PL 277/2011. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Folha	8
Proc. Nº	01-277/11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

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

CAPÍTULO
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

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

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

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

Folha	9
Proc. N°	01-27711
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

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

(...)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência,

Folha	10
Proc. N°	01.277.111
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

s. 12

com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

(...)

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

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

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a

Folha	11
Proc. N°	01-277/11
Danilo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

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

IV - (VETADO)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

Câmara Municipal de São Paulo

Folha	12
Proc. Nº	01-2771/11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

Base de dados : legis

Pesquisa : 11603

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.603 12/07/1994 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a utilização de gas natural como combustivel na frota de veiculos oficiais, de transporte publico e coletivo de passageiros, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 135/1993 ([ver documento](#))

Autor(es): Eder Jofre

[[Back](#)]

Folha	13
Proc. N°	01-277/11
Daniilo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

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

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

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

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

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

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de julho de 1994, 4419 da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSE ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos
CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças
WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Transportes

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

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha	14
Proc. Nº	01-277/11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a organizacao dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Sao Paulo, autoriza o Poder Publico a delegar a sua execucao, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/2001 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)

Decreto nº 42.736/2002 - 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.

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e gestao do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculacao de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veiculos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

[Back]

Folha	15
Proc. N°	01-277111
Danillo Nunes da Silva	
RF. 1.313	

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

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 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

Folha	16
Proc. Nº	01-277/11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
 - b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
 - c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
 - d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
 - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 - l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

- I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

Folha	12
Proc. Nº	01-27711
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

§ 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.

§ 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Câmara Municipal de São Paulo

Folha	18
Proc. N°	01-277/14
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

Base de dados : legis

Pesquisa : 13542

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): Alcides Amazonas

Regulamentação: Decreto nº 43.908/2003 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

Alterações: Lei 13.612/2003 - Acrescenta par. unico ao art. 1º desta Lei. ([ver documento](#)) [[Back](#)]

Folha	19	fls.	21
Proc. N°	01-27714		
Danillo Nunes da Silva			
RF. 11.313			

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha	20	fls. 22
Proc. Nº	01-27711	
Danillo Nunes da Silva		
RF. 11.313		

LEI Nº 13.612, DE 26 DE JUNHO DE 2003
(Projeto de Lei nº 221/03, do Vereador Antonio Carlos Rodrigues - PL.)

Acrescenta parágrafo único ao artigo 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março de 2003, que dispõe sobre a proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo, e dá outras providências.

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 11 de junho de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º- O artigo 1º da Lei nº 13.542, de 24 de março, passa a vigorar acrescido de um parágrafo único com a seguinte redação:

"Parágrafo único - Na hipótese em que for verificado pelo concessionário que a operação dos veículos com motor traseiro ou central não for tecnicamente adequada, conforme demonstrado por laudo técnico da SPTrans, será permitida a aquisição e operação de veículos dotados de motor dianteiro."

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de junho de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de junho de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha	21
Proc. Nº	01-2121-11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

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

[[Back](#)]



Folha	22	fls.	24
Proc. N°	01-277111		
Danillo Nunes da Silva			
RF. 11.313			

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

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

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

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

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

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

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

Folha 23	Is. 25
Proc. Nº 01-277/11	
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

TÍTULO III

META

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

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

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

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

I - de gestão e planejamento:

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

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

II - dos modais:

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

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

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

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

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

III - do tráfego:

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

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

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

IV - das emissões:

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

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

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

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

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

PROJETO DE LEI 01-0111/2003, do Vereador Toninho Paiva.

"Dispõe sobre a aquisição de veículos movidos a gás natural, para integrarem a frota municipal.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Os veículos novos que forem adquiridos a fim de integrarem a frota municipal deverão ser, obrigatoriamente, movidos a gás natural. Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0186/2003 do Vereador Gilberto Natalini (PSDB)

"Dispõe sobre a instalação de transmissão automática nos veículos da frota do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º As permissionárias e concessionárias, prestadoras de serviço de transporte coletivo integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, ficam obrigadas a substituir seus veículos dotados de transmissão mecânica ou convertê-los, dotando-os de transmissão automática, no prazo de 8 (oito) anos, contados da entrada em vigor desta lei.

Parágrafo único - A conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" desde artigo deverá efetuar-se na proporção mínima de 12,5% (doze e meio por cento) ao ano da frota existente na data do início da vigência desta lei.

Art. 2º O descumprimento do disposto nesta lei acarretará multa mensal de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por veículo não convertido, aplicada às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo.

Parágrafo único - A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice Geral de Preços Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

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

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

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

Sala das Sessões, abril de 2003. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0216/2003 do Vereador Gilberto Natalini (PSDB)
"Dispõe sobre o uso de gás natural, de hidrogênio, de motor híbrido ou de qualquer fonte de energia com menor potencial poluidor nos veículos integrantes da frota do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º. As permissionárias e concessionárias, prestadoras de serviço de transporte coletivo integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, deverão substituir seus veículos movidos a diesel ou converter seus motores por outros, movidos a gás natural, hidrogênio, motor híbrido ou qualquer outra fonte de energia com menor potencial poluidor, no prazo de 8 (oito) anos, contados da entrada em vigor desta lei.

§ 1º. A conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" deste artigo deverá efetuar-se na proporção mínima de 12,5% (doze e meio por cento) ao ano da frota diesel existente na data do início da vigência desta lei.

§ 2º. A conversão ou substituição dos veículos de que trata o "caput" deste artigo, que circulam no chamado Centro Expandido do município, deverá efetuar-se nas seguintes proporções na frota diesel existente na data do início da vigência desta lei: 20% (vinte por cento) ao ano, nos dois primeiros anos; e 10% (dez por cento), a partir do terceiro ano de vigência desta lei.

§ 3º. Considera-se Centro Expandido as vias que compõem o perímetro do Mini Anel Viário, conforme estabelecem os Anexos I e II integrantes do Decreto nº. 37.085, de 3 de outubro de 1997.

§ 4º. Os veículos não convertidos somente poderão circular após serem submetidos à inspeção anual, efetivada por órgão competente, que emitirá o Laudo de Inspeção Veicular.

Art. 2º. O descumprimento do disposto nesta lei acarretará multa mensal de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por veículo não convertido, aplicada à permissionária ou concessionária prestadora do serviço de transporte coletivo.

Parágrafo único - A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice Geral de Preços Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

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

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

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

Sala das Sessões, de abril de 2003. Às Comissões competentes."

Folha	28
Proc. N°	01-2772/11
Danillo Nunes da Silva	
RF. 11.313	

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

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

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 28/06/11 às 16:00h
RF: 11372
Leonardo Amara Pedrazzoli

RF: 11372
Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Para: Plenário
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação
Em 30/06/11

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

RECEBIDO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE PROTOCOLO E LEGISLAÇÃO
EM 30/06/11 às 16:12h
POR Jore
SAÍDA: 30/06 AS: 18h30 ASS: [Assinatura]

RECEBIDO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE PROTOCOLO E LEGISLAÇÃO
EM 30/08/11 às 16:22h
POR Jore
SAÍDA: 29/08 AS: 11h49 ASS: [Assinatura]

RECEBIDO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE PROTOCOLO E LEGISLAÇÃO
EM 01/09/11 às 16:23h
POR Jore
SAÍDA: 12/09 AS: 13:00 ASS: [Assinatura]

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
29 e 30 e folha de informação
sob nº —. 19 / 09 / 2011
Ass: [Assinatura]

Matthias da Silveira T. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.233



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 29 do anexo
do proc. nº 01-0277 de 2011 fls. 32
MATHIAS S. T. XAVIER
Técnico Administrativo
RF 11.233

São Paulo, 13 de setembro de 2011.

36 - OF-SGP12
36- 00427/2011

Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, solicito que nos envie subsídios ao Projeto de Lei nº 277/2011, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de Ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências", para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

JOSÉ POLICE NETO
Presidente

Anexo: Fotocópia do pedido da Comissão solicitante.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Gilberto Kassab
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Marlene Gimenes Giraldes Antonelli
RF: 548.582.2.00
SGM/ATL



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Senhor Presidente,

Encontra-se em trâmite nesta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, o projeto de lei nº 0277/11, de autoria do Nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico híbrido no transporte coletivo, bem como cuida da renovação da frota no Município de São Paulo.

Dessa forma, por sugestão do relator Vereador Dalton Silvano, diante da complexidade da propositura, solicito o envio de ofício ao Exmo. Sr. Prefeito para que esclareça, considerando o disposto no art. 6º, inciso IV, alínea "a", da Lei nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, quanto à viabilidade técnica para a implementação do sistema elétrico híbrido, constante da proposta, por meio de ônibus e micro-ônibus no Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Paulo.

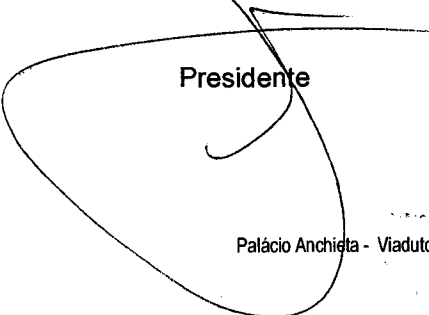
Esclareço que tais informações são indispensáveis ao seguro pronunciamento desta Comissão no projeto de lei em exame, e saliento a importância de se encaminhar, junto ao ofício de praxe, cópia do projeto de lei, de sua exposição de motivos e do presente pedido.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça e Legislação Participativa,


Arselino Tatto

**Vereador Presidente da Comissão de Constituição,
Justiça e Legislação Participativa**

DEFIRO
14/9/11


Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue ~~anexo~~ ~~com~~ ~~o~~ ~~original~~ ~~assinado~~ rubricado sob

folha n. 31 a 46

21/10/11

TH
Heloísa Takanashi
Reg. 11123



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 35

São Paulo, 19 de outubro de 2011.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 374/11 - C

Ref.: OF-SGP 15 nº 0427/2011

Folha nº 31	do
Processo 01-277/11	
Helei Hadeki Takahashi	
Reg. 11123	Th

15 - DOCREC
15- 02068/2011

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, referente ao Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que “dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências”, encaminho a Vossa Excelência cópia das manifestações da Secretaria Municipal de Transportes, concluindo pela inviabilidade da propositura.

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


NELSON HERVEY COSTA
Secretário do Governo Municipal

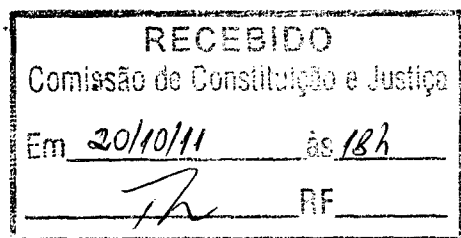
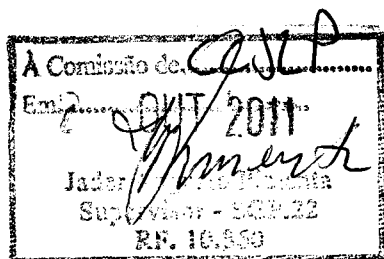
Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ POLICE NETO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/MRCPS/lcgs
Resp 277-11



HÉLIO MIDORI TAKAMASHI
Secretário - SCD-11,120

Do PA 2011 – 0.263.701-3 em 29/09/2011 (a)
Do EE-19488

CÓPIA

Maria Alafide Simi
Prot. 091.052-0

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa – Via SMT/GAB.

Assunto: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que “Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências”. Pedidos de subsídios.

Após análise do Projeto de Lei nº 277/11 do Vereador David Soares que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico híbrido no transporte coletivo no Município de São Paulo, fazemos as seguintes observações:

Em 05 de junho de 2009, foi promulgada a Lei Municipal nº 14.933, instituindo a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, e dentre as principais diretrizes estabelecidas pela respectiva Lei, com referência ao transporte público, no Artigo 50, fica determinado que:

“Os programas, contratos e autorizações municipais de transportes públicos devem considerar redução progressiva do uso de combustíveis fósseis, ficando adotada a meta progressiva de redução de, pelo menos, 10% (dez por cento) a cada ano, a partir de 2009 e a utilização, em 2018, de combustível renovável não-fóssil por todos os ônibus do sistema de transporte público do Município”.

Como podemos observar o artigo não especifica que temos que utilizar uma determinada tecnologia para toda a frota de ônibus, mas ressalta que essa frota deverá ser movida com combustível renovável não fóssil.

É atribuição da SPTrans, gerenciadora do sistema de transporte urbano de passageiros da Cidade de São Paulo, além da fiscalização do serviço, do seu planejamento e atividades afins, o fomento ao desenvolvimento tecnológico voltado ao veículos, equipamentos e demais elementos que compõem o sistema de transporte.

Nesse sentido a Secretaria Municipal de Transportes, em conjunto com a SPTrans, vem realizando estudos e pesquisas com alternativas energéticas e também com sistemas de tração em substituição ao diesel de petróleo. Dentre as alternativas pesquisadas, algumas despontam como promissoras, como por exemplo, o diesel de cana de açúcar, o etanol, os veículos elétricos híbridos e o biodiesel.

Do PA 2011 – 0.263.701-3 em 29/09/2011 (a)
Do EE-19488

Maria Adelaide Simi
Propt. 091052-0

CÓPIA

Atualmente, em cumprimento as metas estipuladas no Artigo 50, há em operação no Município de São Paulo, 1.200 ônibus movidos com a adição de 20% de biodiesel ao diesel convencional e 50 ônibus movidos a etanol. Até o final deste ano, teremos a introdução de mais 10 ônibus movidos a etanol e também a operação de aproximadamente 300 ônibus movidos com a adição de 10% do diesel de cana de açúcar ao diesel.

Em relação ao ônibus elétrico híbrido, essa tecnologia não é produzida em escala comercial, por isso, um fabricante trouxe da Suécia um veículo completo para demonstração que está em operação em uma das empresas de ônibus de São Paulo. Devido à baixa quilometragem percorrida os resultados operacionais obtidos até o momento são insuficientes para tomada de decisão sobre seu desempenho e conseqüentemente sobre a aplicação em larga escala.

Portanto, depreendemos que é salutar termos em nosso sistema de transporte, várias alternativas energéticas e sistemas de tração em substituição ao diesel de petróleo. A experiência tem demonstrado que não é conveniente estabelecer a utilização de uma única tecnologia em toda a frota de ônibus do Município de São Paulo por imposição legal. Ressalte-se a importância da diversificação em função da estratégia de fornecimento e distribuição de combustível para utilização em frota de ônibus de transporte coletivo, serviço essencial que não pode sofrer solução de continuidade.

Diante do exposto, somos de parecer contrário a propositura em questão.

São Paulo, 29 de setembro de 2011


IDÁRIO DE CAMARGO BRANCO
Gerente de Desenvolvimento Tecnológico


SIMÃO SAURA NETO
Superintendência de Serviços Veiculares

Do PA 2011 – 0.263.701-3 em 29/09/2011 (a)
Do EE-19488

Maria Alade Sim
Matr. 091.052.0

COPIA

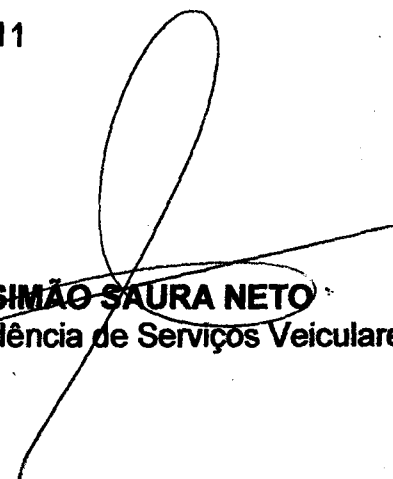
Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa – Via SMT/GAB.

Assunto: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências". Pedidos de subsídios.

Sr. Eliziário Ferreira Barbosa - DS

Segue o presente com nossas considerações sobre o processo acima.

São Paulo, 29 de setembro de 2011


SIMÃO SAURA NETO
Superintendência de Serviços Veiculares

Do EE 2011/19488
PA 2011-0.263.701-3

em 29/09/2011

Aurea Lacasa Alias Archina 35 do
122614-2
Processo 01-277/11
Hideo Hiroaki Takahashi
Reg. 11123

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa – via SMT/GAB

Assunto: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências". Pedido de subsídios.

CÓPIA

DT – Sr. Pedro Luiz de Brito Machado

Segue o presente para análise e manifestação, conforme sugerido às fls. 11, com trâmite direto à DR para o mesmo fim.

Em, 29 de setembro de 2011.

ELIZIÁRIO FERREIRA BARBOSA
Diretor de Serviços de Transporte

ADELINA NAKAJIMA
Pront. 82113-8

Do EE-2011/19488

30.09.11

Fis. 17	Folha nº 36	do
Processo 01-277/11		
Hélio Hiroshi Takahashi		
Rsg. 11123		

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo- Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa- via SMT/GAB

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências". Pedido de subsídios.

CÓPIA

À
DR- Cel. Sidney

Não somos favoráveis à propositura pelo mesmo motivo elencado pela Superintendência de Serviços Veiculares.

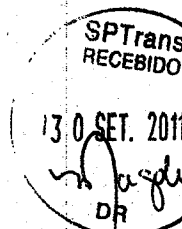
Complementamos, apenas, que com o ineditismo do projeto no Brasil ainda não nos permite concluir que os custos de transporte serão reduzidos.

Considerando que o orçamento para 2012 já está sendo encaminhado à CMSP, acreditamos que, se o Projeto de Lei, for aprovado, o início da vigência da Lei deve ocorrer somente em 2013.

DT-30.09.11



PEDRO LUIZ DE BRITO MACHADO
Diretor de Planejamento de Transportes
e de Gestão Corporativa





SPTTrans

Folha de informação nº 18

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa – vai SMT/GAB

Maria Elizabeth O. Cos
Secretária de Diretoria
Pront. 122.787-4
SPTTrans

CÓPIA

Folha nº 37 do
Processo 01-277/11
Hideo Hideo Takahashi
Reg. 11123

Assunto: Projeto de Lei 01-00277 / 2011 , do Vereador David Soares (PSC) “ *Dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências*”

Para: Sr. Roberto Antonio Diniz / Chefe de Gabinete da SPTTrans.

Em atenção ao pedido de manifestação sobre esse projeto de lei, temos a relatar:

Comentários Iniciais

Um projeto de lei que vise trazer benefícios diretos à população da região metropolitana desta capital, merece a devida atenção dos agentes públicos responsáveis pela sua administração, ainda mais quando o seu escopo é propiciar melhorias ao bem-estar e saúde da população. Assim, como pequena contribuição, fizemos alguns comentários de natureza econômica, que mereceriam ser apreciados pelo Executivo a respeito desse projeto de lei.

Considerações Técnicas

Esse projeto de lei prevê investimentos na renovação da frota de ônibus , com nova tecnologia conhecida como elétrico-híbrido, que deverão ser implementados ao longo dos próximos 20(vinte) anos.

Para tanto, relata uma série de vantagens quanto à durabilidade do ônibus com essa tecnologia (25 anos), o enorme ganho em matéria de poluição ambiental, aliado a um excelente ganho na relação custo-benefício. Informa ainda que o “ *...principal empecilho na aceitação destes veículos por proprietários de empresas de ônibus é o valor*”

Todavia, na “ *Justificativa*” feita pelo Sr. Vereador não se abordou alguns fatos que mereceriam ser discutidos pelo legislativo, antes de aprovar um projeto de lei que exigirá altos investimentos dos operadores. No ensejo, esclarecemos uma impropriedade dita pelo

Materia PL 277/2011. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



SPTrans

Folha de informação nº

44
Secretaria de Diretoria
Pront. 122.787-4
SPTTrans

Sr. Vereador, ao fazer analogia entre a durabilidade do ônibus elétrico-híbrido e a do trólebus. No seu discurso foi dito: " ...o maior exemplo disso são os próprios trólebus da cidade de São Paulo, muitos da década de 60/70 e 80 ainda rodando" - é necessário recordar um fato.

Folha nº 38
Processo 01-277/11
Hideo Hideo Takahashi
Reg. 11123

Esses veículos, datados de 1979 a 1985, passaram em 1.997, por uma grande reforma estrutural e de motores de energia de tração, resultando numa sobrevida estimada pela Engenharia da SPTrans em 10(dez) anos, após as referidas reformas. Por esse motivo é que esses trólebus estão rodando ainda hoje.

CÓPIA

Pela leitura efetuada na " Justificativa" , conclui-se que os parâmetros utilizados pelo Sr. Vereador nas suas análises, podem ser resumidos na tabela a seguir:

Parâmetros Utilizados pelo Sr. Vereador na " Justificativa" Apresentada

Modelo	Preço Estimado R\$	Vida Útil Anos	Valor Anual Depreciação R\$ / Ano	% Queda Poluição Relat. Veículo Diesel
Veículo Híbrido	500.000,00	25	20.000,00	- 90%
Veículo Etanol	400.000,00	10	40.000,00	- 20%
Veículo Diesel (*)	300.000,00	12/15	25.000,00	-

Nota: Alteramos as denominações utilizadas pelo Sr. Vereador de ônibus álcool / gasolina para ônibus a etanol / diesel

Sem entrar no mérito se os parâmetros(vida útil e preço) indicados pelo Sr. Vereador são adequados, vejamos alguns comentários a respeito:

- Admitindo-se as vidas úteis indicadas, por tipo de veículo, como factíveis, observa-se que o veículo elétrico- híbrido é o mais barato, tomando-se como referência a despesa média de depreciação anual, esta calculada com o valor residual zero.
- Como a vida útil prevista para o veículo híbrido é superior em 85%(oitenta e cinco) por cento à durabilidade média do veículo a diesel(13,5 anos), conclui-se que o preço efetivo do veículo híbrido ajustado pelo fator 1,85 (25/13,5) é de R\$270.270,00 .

As vantagens relativas indicadas acima, avaliadas por meio de simples aritmética, devem ser vistas com ressalvas, pois não considera o valor do dinheiro no tempo. Ou seja, são cálculos

Materia PL 277/2011. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



SPTrans

CÓPIA

Folha de informação nº 045

Secretaria de Diretoria
Front 122-767-4

incipientes para os fins a que se destina. Elaboramos apenas para termos uma idéia do assunto em discussão.

Na verdade, o escopo desse projeto de lei é complexo, pois trata da renovação de uma frota de 15 000 veículos, exclusivamente, com tecnologia elétrico-híbrido, cujos resultados, além de serem de longo prazo, dependem de inúmeras variáveis que podem vir a inviabilizar o seu êxito. Por essa razão, seria recomendável que análises bem elaboradas fossem realizadas antes, visando minimizar os riscos que venham a comprometer a sua observância.

Vejamos alguns fatos que merecem ser ditas aqui:

Processo 01-277/11
Helo Midori Takahashi
Reg. 11123

- é necessário ter a certeza que haverá oferta suficiente de veículos, com a tecnologia relatada, equivalente aos 5% (cinco por cento) da frota atual desta cidade, que é de 750 veículos anuais. Foi informado que “...*essa tecnologia não é produzida em escala comercial...*”, existindo apenas 1(um) veículo fornecido por um fabricante da Suécia, que está em testes atualmente;
- o ilustre vereador informou ainda que: “ *Muitas autoridades de outros municípios buscam implantar esse tecnologia no transporte da população como em Curitiba...*”, sendo oportuno que, antes de aprovar uma lei de tamanha envergadura, essas localidades fossem visitadas, fazendo pesquisas técnicas, coletando informações, que auxiliassem para se atestar a viabilidade de implementar essa tecnologia.
- as referidas pesquisas seriam úteis ainda para os empresários de ônibus se convencerem se haverá ganhos relativamente às demais tecnologias movidos a combustível renovável, não fóssil, existentes atualmente, que poderiam auxiliar a superar o “ *principal empecilho na aceitação destes veículos por proprietários de empresas de ônibus é o valor*”
- concluir também que “ *....o custo-benefício é excelente para as concessionárias...*” apenas com os ganhos relativos que as empresas obteriam na questão da durabilidade dessa tecnologia de veículos, é precário. Para asseverar a exequibilidade econômica de um projeto de tamanha envergadura, seria recomendável que estudos econômicos, bem fundamentados, tivessem sido feitos em complemento a esse projeto de lei, a fim de minimizar os riscos econômicos inerentes a projetos dessa natureza;
- é oportuno lembrarmos ainda que a *Lei Municipal nº 14.933*, vigente desde 05 de junho de 2.009, já contempla esse tipo de tecnologia prevista nesse projeto de lei, adotando-se “ *...a meta progressiva de redução de, pelos menos, 10%(dez por cento) a cada ano, a partir de 2.009 e a utilização em 2.018, de combustível renovável não-fóssil por todos os ônibus...*” deste Município. Essa lei em vigor é extensiva a todos os combustíveis, não



SPTTrans

Folha de informação nº 46

2015-00:00:00. 46
Secretaria de Diretoria
Pront. 122.787-4
Jans

fósseis, que reduzam os níveis de poluição, havendo flexibilidade na aplicação da política energética de não poluentes deste Município. Pelo contrário, se o projeto de lei em pauta for aprovado, haverá no longo prazo a monopolização do mercado de ônibus deste Município para uma tecnologia de energia não fóssil apenas, pois a renovação gradual nela prevista diz que “... toda a frota seja de veículo elétrico-híbrido”. Esse fato é prejudicial ao mercado de livre concorrência, que deve prevalecer numa economia de mercado.

Considerações Finais

CÓPIA

Folha nº 40 do
Processo 01-277/11
Helo Midori Takahashi
Rsg. 11123

Com base no exposto, conclui-se que, sob o ponto de vista econômico e demais fatos aqui relatados, esse projeto de lei não trouxe elementos suficientes que permitam confirmar as vantagens relativas indicadas na “JUSTIFICATIVA”, apresentada pelo ilustríssimo vereador, além do que, como exposto, haverá o risco de criar um mercado monopolístico de tecnologia veicular, razão pela qual, respeitosamente, discordamos do projeto de lei em pauta.

São Paulo, 3 de outubro de 2011.

Luiz K. Yshida

Assessoria de Estudos Econômicos

DR/AEE

João Sidney de Almeida

Diretoria de Gestão do Sistema Contratado/ DR



SPTrans

Folha de informação nº 22 fls. 47

Do EE 2011/19488
PA 2011-0.263.701-3

em 03/10/2011

Maria Elizabeth O. Costa
(a) Secretária de Diretoria
Pront. 122787-4

CÓPIA

SPTrans
Folha nº 41 do
Processo 01-277/11
Hélio Hideoi Takehashi
Reg. 11123

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Assunto: Projeto Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que “Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências”. Pedido de subsídios.

DP/GAB

Sr. Roberto Antonio Diniz

Segue expediente com a manifestação da Assessoria de Estudos Econômicos da qual acolho integralmente.

São Paulo, 03 de outubro de 2011

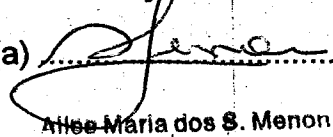
João Sidney de Almeida
Diretor de Gestão do Sistema Contratado

Folha nº	42	do
Projeto	01-277/11	
SPTrans		
Reg.	11123	

Folha de Informação nº 23

Do PA 2011-0.263.701-3
Registro SPTrans EE 2011/19488

em 04.V.10/2011

(a) 

Aline Maria dos S. Menon
Pront. 092.023-1
SPTrans

CÓPIA

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa

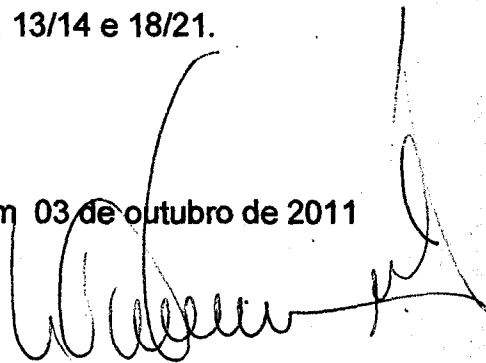
Assunto: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências". Pedido de subsídios.

SMT/GAB

Senhora Chefe de Gabinete

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pelas áreas técnicas desta Empresa, às fls. 13/14 e 18/21.

Em 03 de outubro de 2011



ROBERTO ANTONIO DINIZ
Chefe de Gabinete

/laci/



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete

Folha nº	43	do
Processo	01-277/11	
Mélio Hidaki Takahashi		
Reg.	11123	

fls. 49

Do Processo nº 2011-0.263.701-3

Folha de Informação nº 24
em 06/10/11 (A) *Gislene*

URGENTE

Gislene Campos
Resp. pela Seção Administrativa
SMT. 001
R.F. 315.384.3.01

Interessado: CMSP – Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa

Assunto: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de Ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências". Pedido de subsídios.

Inf. n.º 2574/11

CÓPIA

SMT-AJ

Sr. Procurador Chefe

Para conhecimento e providências.

RECEBIDO - SMT-AJ
Data 07/10/11
Valor 9244
Ass *Soze*

São Paulo, 04 de outubro de 2011

[Assinatura]
SANDRA GRAPPELLA
Chefe de Gabinete – SMT

mtf

Folha nº	44	de	Is. 50
Processo	01-277/11		
Hélio Hidetaki Takahashi			
Reg. 11123			



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha de Informação nº...25

Do processo administrativo nº 2011.0.263.701-3, em 10/10/2011

(a) *Moze*

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 277/11 de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outra providências.

CÓPIA

SMT.CH.GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

Trata-se do Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, dispondo sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal e outras providências.

As disposições do Projeto de Lei foram, do ponto de vista técnico e econômico, devidamente analisadas pela São Paulo Transporte - SPTrans, fls. 07/21, tendo sido acolhida pelo Sr. Diretor de Gestão do Sistema Contratado, com manifestação contrária à proposta constante do referido projeto.

As objeções técnicas e econômicas suscitadas pela São Paulo Transportes me parecem bem fundamentadas e justificam, bem por isso mesmo, a manifestação desta Assessoria Jurídica contrária à aprovação do Projeto de Lei ora em análise.

Todavia, creio que o Projeto merece ainda uma análise mais acurada do ponto de vista de sua adequação quanto à constitucionalidade. Isto porque, ao estabelecer que os ônibus da frota de operadores do Município deverão ser elétrico-híbridos, alija todos os outros combustíveis, impedindo a livre concorrência, como ressaltado na manifestação da SPTrans. Assim, ofende as normas constitucionais a respeito da livre iniciativa, art. 1º, inciso IV, e da livre concorrência, art. 170, incisos II e IV, todos da CF/88.

Ademais, a matéria já é disciplinada na Lei Municipal 14.933/09, de forma mais adequada, abrangendo as mudanças que deverão ser implementadas ao longo do tempo no transporte coletivo nesta Cidade, de forma a propiciar melhorias no



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Gabinete do Secretário

Folha nº	45	de 51
Processo	01-277/11	
Hélio Hidaki Takahashi		
Reg. 11123		

CÓPIA

Folha de Informação nº.....²⁶

Do processo administrativo nº 2011.0.263.701-3, em 10/10/2011 (a)^{Vioze}
transporte de acordo com as exigências de proteção ambiental de nosso tempo.

Diante do exposto, entendemos que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido de que seja vetado o Projeto de Lei nº 277/11. É o que propomos.

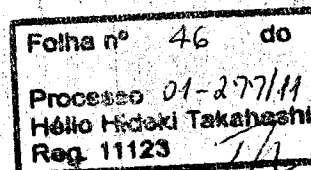
SP, 10/10/2011.

JOÃO BATISTA DA SILVA

Procurador do Município - OAB/SP 128.976
Chefe da Assessoria Jurídica - SMT



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
 Chefia de Gabinete
 Assessoria Jurídica



Folha de Informação nº 23

Do processo administrativo nº 2011.0.263.701-3, em 10/10/2011

(a) *Veto*

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 277/11 de autoria do Vereador David Soares, que "Dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outra providências.

CÓPIA

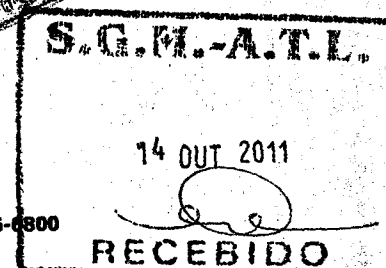
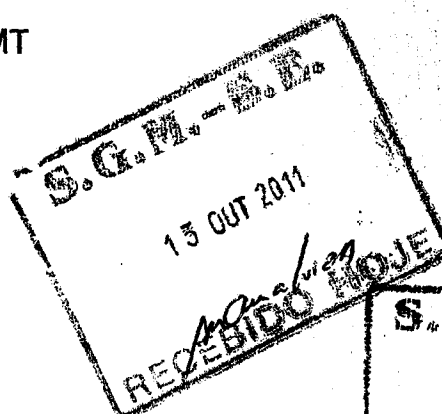
Inf. nº 2625 /11

SGM/ATL - CHEFIA
Sra. Assessora Especial,

Diante das manifestações da São Paulo Transportes – SPTrans e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, as quais acolho, manifesto-me pelo veto ao texto do Projeto de Lei nº 277/11.

São Paulo, 10 de outubro de 2011.

[Assinatura]
MARCELO CARDINALE BRANCO
 Secretário Municipal de Transportes - SMT



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

EM 21/10/11 ÀS 17:35h
POR JOSÉ

SAÍDA: — ÀS: — h — ASS: —

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

EM 16/11/11 ÀS 16:50h
POR M.

SAÍDA: 22/11 ÀS: 15 h 47 ASS: [Assinatura]

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue(m) juntado(s) a esta data o(s) rubricado(s)
sob nº 47 a 51 e form. de informação nº
em 10/12/11

Rubem Donizete Mancini
Técnico Administrativo
RF 11.257



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01932/2011

pl0277-11

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0277/11.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de ônibus elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo.

A propositura objetiva contribuir no combate à poluição do ar na Cidade de São Paulo, tendo-se em vista que a tecnologia utilizada nos veículos híbridos para controlar a aceleração, a velocidade e o sistema de freios é mais moderna, de forma a reduzir em 90% (noventa por cento) a emissão de fumaça quando comparada aos ônibus tradicionais.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta a tramitação do projeto, eis que a propositura foi apresentada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 30, incisos I e II, da Constituição Federal, 13, incisos I e II, 37, *caput*, e 181, parágrafo único, todos da Lei Orgânica do Município, considerando a natureza tipicamente local da matéria referida na propositura.

A matéria de fundo versada no projeto – preservação do meio ambiente – representa uma das maiores preocupações da atualidade, especialmente no tocante à necessidade de redução da emissão de poluentes, visando tentar conter o aquecimento global.

A manutenção de um meio ambiente saudável e equilibrado, além de se tratar de assunto que, por óbvio, é de total interesse da humanidade, uma vez que é imperiosa à sobrevivência humana e à sadia qualidade de vida, foi alçada à categoria de princípio constitucional impositivo, ao impor ao Poder Público em todas as suas esferas, Federal, Estadual e Municipal (artigos 225 e 23, inciso I, da Constituição Federal), o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Nesta esteira, o Poder Público, em todas as suas esferas, vem adotando as medidas possíveis a fim de cumprir o dever constitucional de preservação do meio ambiente.

Consigne-se que é inquestionável a competência do Município para zelar pela preservação do meio ambiente, conforme se verifica do dispositivo constitucional abaixo transcrito:

Art. 23 – É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: (...)

VI – proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas.

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0277-11

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

Já no artigo 158 da Lei Maior Municipal constata-se que o uso de bens públicos também deve ser norteado pela preocupação com a preservação do meio ambiente:

Art. 158 – Os bens públicos municipais dominiais não utilizados serão prioritariamente destinados, na forma da lei, a assentamentos da população de baixa renda e à instalação de equipamentos coletivos, assegurada a preservação do meio ambiente. (grifamos)

Igualmente, no art. 162 da Lei Orgânica vislumbra-se a diretriz traçada ao Poder Público para que adote medidas de proteção do meio ambiente, desta feita em uma vertente mais corretiva, ao estimular a mudança de comportamento das empresas que atuam no Município, para que utilizem práticas que acarretem menor impacto ambiental:

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

Poder-se-ia afirmar que a matéria constante da propositura estaria incluída na competência executiva, considerando referir-se a aspecto de organização administrativa, todavia, entre o princípio da separação entre os poderes, valor que a regra da reserva de iniciativa objetiva preservar, e a tutela efetiva do meio ambiente, privilegia-se esta última no caso concreto que ora se analisa, tendo em vista que a ponderação entre os princípios de igual hierarquia deve ser *prática*, o que significa dizer que apenas no momento da aplicação da norma é que se pode harmonizar os valores conflitantes, aplicando-se aquele que mais adequadamente realizar a vontade constitucional.

Por oportuno, registre-se o recente posicionamento do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo quando do julgamento da ADIN nº 157.126-0/6-00 (acórdão proferido em 28/05/2008), nos autos da qual se argüia a inconstitucionalidade de lei municipal, oriunda de projeto de lei de iniciativa do Poder Legislativo, sob o argumento de interferência na administração pública. No acórdão proferido nos autos da citada ação, restou consignado que, no embate entre questões procedimentais e tutela do meio ambiente, exercendo-se um juízo de ponderação, deve-se privilegiar a tutela da vida e, conseqüentemente, a tutela do meio ambiente, consoante segmentos extraídos do referido aresto:

“Ação Direta de Inconstitucionalidade – Lei Municipal que dispõe sobre a queima controlada de cana-de-açúcar para colheita (...) Matéria que não interfere na administração pública de competência do Prefeito – Ausência de vício de iniciativa – Ação improcedente.

Sustenta em síntese que o ato normativo (...) estabelecendo obrigações ao município, como fiscalização, aplicação de multas, sem que haja a devida demonstração da possibilidade, já que não há recursos humanos, nem materiais,



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0277-11

tratando-se, evidentemente, de matéria referente à administração pública, cuja gestão é de competência do prefeito. (...)

Na espécie, a Lei nº 6.675, de 19 de novembro de 2007, do Município de Presidente Prudente foi motivada com a finalidade precípua da garantia do bem estar da população do município (...)

Declaração de voto 13.614:

Ao examinar uma lide como a presente, impõe-se a cada julgador uma interpretação constitucional que leve em conta não apenas os valores procedimentais do processo, mas – de maneira efetiva e principalmente – as questões de princípios. (...)

O que a CF/88 quis dizer em relação ao meio ambiente? Converteu-o em direito fundamental. Não apenas isso. Explicitou-o como o primeiro direito intergeracional da ordem fundante no Brasil. O direito mais relevante, de maior dimensão, pois pertine à própria potencialidade de subsistência da vida no planeta. (...) E na ponderação de princípios, a primazia é de ser conferida à tutela da vida. Valor de maior relevância do que a visão estática e inflexível das competências repartidas pelo constituinte entre as entidades federais". (grifamos)

Destaque-se, ainda, o advento da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, que foi responsável por instituir a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, estabelecendo como diretrizes a promoção do uso de energias renováveis e a substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa (art. 3º, inciso III), além da adoção de procedimentos de aquisição e contratação de serviços pelo Poder Público Municipal com base em critérios de sustentabilidade (art. 3º, inciso X).

Tal diploma normativo ainda fixou que as políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como outros poluentes, com foco no uso de combustíveis renováveis (art. 6º, *caput*), promovendo, no que permite às emissões, determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis.

Assim, a presente proposta dá concretude às diretrizes fixadas pela Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009 ao fixar a importância da aquisição de ônibus e micro-ônibus com motor elétrico-híbrido.

Resta claro, em vista do exposto, que o projeto de lei apresentado encontra-se apto à tramitação, tanto em seu aspecto formal quanto material, estando em perfeita harmonia com os dispositivos da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

Por outro lado, impõe-se a manifestação das comissões competentes quanto à conveniência e oportunidade da pretensão, quais sejam, Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente e Comissão de Administração Pública (art. 39, incisos III e IV, do Regimento Interno).



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0277-11

A aprovação da proposta depende do voto da maioria absoluta dos membros da Câmara, conforme art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município, devendo ser convocadas durante a sua tramitação pelo menos 2 (duas) audiências públicas, nos termos do art. 41, inciso VIII, do mesmo diploma legal.

Pelo exposto, somos

PELA CONSTITUCIONALIDADE E LEGALIDADE.

Todavia, segundo as informações prestadas pelo Poder Executivo (fls. 31/46), caso o presente projeto de lei seja aprovado, haverá no longo prazo a monopolização do mercado de ônibus deste Município para uma tecnologia de energia não fóssil apenas, pois a renovação gradual nela prevista diz que toda a frota será de veículo elétrico-híbrido.

Diante disso, deve ser alterada a redação do parágrafo único do art. 3º bem como ser retirado o atual art. 4º do texto da proposta.

Dessa forma, bem como para adequar a propositura à melhor técnica de elaboração legislativa, é que sugerimos o seguinte substitutivo:

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0277/11.**

Dispõe sobre a utilização de ônibus e micro-ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica obrigatória a utilização de ônibus e micro-ônibus elétrico-híbrido por parte de todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano, no Município de São Paulo.

Art. 2º A tecnologia de motorização elétrico-híbrida a ser utilizada é toda aquela que possui um motor de combustão interna, sendo a combustão a biodiesel e um motor elétrico que auxilia o esforço do motor elétrico de forma a reduzir o consumo e as emissões de poluentes.

Art. 3º A renovação da frota por ônibus elétrico-híbrido e micro-ônibus elétrico-híbrido será gradativa e anual.

Parágrafo único. A renovação da frota, de que trata o "caput" deste artigo, será regulamentada pelo Poder Executivo, sendo de até 30% (trinta por cento) da frota existente, após o transcurso do prazo máximo de 10 (dez) anos.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0277-11

Art. 4º O descumprimento da presente Lei na renovação da frota, nos moldes do disposto no art. 3º, acarretará multa mensal de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), a ser aplicada às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Parágrafo Único. A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a substituí-lo.

Art. 5º Os valores recebidos pelo Poder Executivo das multas pelo descumprimento da lei deverão ser destinadas as instituições que atendam pessoas com câncer de pulmão e doenças pulmonares e as instituições que cuidam do meio ambiente.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 14/12/2011.

ABOU ANNI

ARSELINO TATTO

DALTON SILVANO

ADILSON AMADEU

FLORIANO PESARO

ADOLFO QUINTAS

JOSÉ AMÉRICO

AURÉLIO MIGUEL

MARCO AURÉLIO CUNHA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 17 / 12 / 11
Pág. 114 Col. 04

Conferido

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

A Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.

Em 21 / 12 / 11

Rubem Davi Romancini
Técnico Administrativo
RF 11.257

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

São Paulo, 19 / 01 / 12 às 12 h

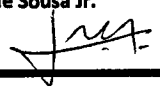
Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora
PAULO FRANGE
Para relatar
Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.
Em 19 / 01 / 12
Presidente
Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

Segue 11 juntados nesta data documental (11)
o papel de informação rubricado 5 sob folha
R°

Em 30 / 05 / 12

Inamar Alves de Sousa Junior
Secretário da Comissão
RF - 101204

Folha nº 52 do Processo nº 01-277/2011 Inamar Alves de Sousa Jr. RF: 101.204	
--	---



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE.

PRESIDENTE: TIÃO FARIAS

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 16 DE MAIO DE 2012

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Bom dia a todos e a todas. Na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente declaro abertos os trabalhos da 4ª audiência pública de 2012. Presentes os Srs. Vereadores Carlos Neder e Tião Farias. Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-line.

Esta audiência pública foi publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* nos dias 12, 14, 15 e 16 de maio; na *Folha de S. Paulo* no dia 14 de maio de 2012 e no *Diário de S. Paulo* no dia 15 de maio.

Esta audiência é para discutir os projetos de lei conforme a pauta. Há 25 itens. Peço ao nobre Vereador Carlos Neder para secretariar os trabalhos.

Peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura do primeiro item da pauta.

- PL 316/10, de autoria do Vereador Carlos Apolinario do DEM, que dispõe sobre o Pedágio Urbano Municipal, e dá outras providências. Está em primeira audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 277/11, do Vereador David Soares (PSD), que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Antes de passar ao próximo item anuncio a presença do Vereador Francisco Chagas que muito nos honra.

Passemos ao item seguinte.

- PL 471/11 do Vereador David Soares (PSD), que dispõe sobre a utilização do chuveiro com a tecnologia "flex" em todas as habitações construídas pela COHAB-SP - Companhia de Habitação de São Paulo e fixa outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 554/11 do Vereador Quito Formiga (PR), que dá nova redação ao artigo 2º da Lei nº 10.907, de 18 de dezembro de 1990, já alterado pelo artigo 10 da Lei nº 11.784, de 26 de maio de 1995, Ciclofaixas também no Dia Municipal Sem Carro, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 560/11 do Vereador Natalini (PV), que cria o Rótulo Descarte Padrão e o serviço de informação sobre pontos de descarte de materiais recicláveis e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 567/11 do Vereador José Rolim (PSDB), que dispõe a obrigatoriedade de ser realizada a compensação vegetal na mesma região da localização do imóvel em que se deu a supressão.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 574/11 do Vereador Aníbal de Freitas (PSDB), que determina a fixação de placa de orientação ao consumo sustentável nos estabelecimentos de ensino público e privado, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 586/11 do Vereador Paulo Frange (PTB), que dispõe sobre a apresentação de laudo técnico que comprove a inexistência de Cupins de Solo, para a expedição do Alvará de Aprovação de Reforma e Alvará de Aprovação de Edificação Nova ou Alvará de Execução de Reconstrução, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 588/11 do Vereador Aníbal de Freitas (PSDB), que estabelece a obrigatoriedade da neutralização das emissões de gases de efeito estufa decorrentes da realização da Copa do Mundo de Futebol, em 2014.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

- PL 597/11 do Vereador Paulo Frange (PTB), que dispõe sobre a implantação do manejo orientado de vetores e pragas sinantrópicas, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Quanto ao item seguinte, PL 606/11, do Vereador Francisco Chagas foi feita a audiência pública ontem na Comissão de Finanças e Orçamento e hoje não poderemos fazê-la novamente. Estou dando uma satisfação às Sras. Sílvia Rolim e Marta Virgínia que fizeram inscrição para falar sobre esse item. Como o prazo estava vencendo, foi feita a audiência ontem. O próprio Vereador Francisco Chagas veio comunicar que estava retirando da pauta.

Passemos ao item seguinte.

- PL 620/11 dos Vereadores Francisco Chagas (PT), Ítalo Cardoso (PT), Natalini (PV), Marta Costa (PSD), Aurélio Nomura (PSDB) e Sandra Tadeu (DEM) que proíbe o desempenho, no Município de São Paulo, de atividades que envolvam a manutenção de rejeitos radioativos em depósito, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos.

Comunico a presença do nosso sempre Presidente Paulo Frange que muito nos honra.

Passemos ao item seguinte.

- PL 15/12 do Vereador Wadih Mutran (PP), que institui normas sobre a coleta de medicamentos vencidos, a ser introduzido em todo território do Município de São Paulo, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Há uma oradora inscrita, a Sra. Renata Mendes Ritti Dias.

A SRA. RENATA MENDES RITTI DIAS – Sou da Covisa e gostaria de pedir ao Vereador que está apresentando esse projeto que esperasse um pouco, porque estamos, a nível nacional, discutindo a logística reversa de medicamentos. Está com um grupo técnico montado na Anvisa envolvendo o Ministério da Agricultura, o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério da Saúde, o Conselho Federal de Farmácia, o Conselho Federal de Medicina. Então, tem um grupo grande montado desde março do ano passado que está discutindo. Será feito um projeto piloto e talvez seja feito até aqui no Município de São Paulo também.

O pedido da Anvisa é para que os Municípios não façam nenhuma lei enquanto esse estudo não estiver acabado e a gente deve encerrar no final de dezembro. Então, se puderem esperar acabarem os nossos trabalhos para poder depois legislar seria melhor, ok?

O SR. PAULO FRANGE – A senhora é da Covisa?

A SRA. RENATA MENDES RITTI DIAS – Isso.

O SR. PAULO FRANGE – Apenas para esclarecimento, quando discutimos aqui na CPI sobre meio ambiente, acabamos recebendo informações de que a medicação vencida era recolhida pelos laboratórios, por uma empresa terceirizada, que depositava em outro espaço para destino final.

Nesse espaço onde os produtos vencidos são retornados, eles acabam passando por outra unidade terceira.

A SRA. RENATA DIAS – O senhor está falando das nossas unidades. O que estávamos discutindo aqui era sobre os medicamentos como um todo. Hoje há uma lei falando que tem de haver uma logística reversa, por isso foi montado esse grupo interministerial para se discutir como fazer isso.

Como é o procedimento? Os fabricantes mandam para todas as distribuidoras do País. Por exemplo, uma indústria produz medicamentos em Goiânia e fornece para distribuidoras de todo o país. O Município de São Paulo pode comprar de uma distribuidora do Rio de Janeiro, por exemplo.

Então, como fazer essa logística reversa? Como devolver para a distribuidora, para que esta leve de volta ao fabricante? Quem pagará por esse transporte? O Município de São Paulo é mais organizado nesse aspecto, pois só a Limpurb retira medicamentos e leva para incineração. Mas isso acontece somente em São Paulo, o resto do país não tem essa organização.

Hoje, se obrigarmos as drogarias a recolherem os medicamentos vencidos, as drogarias que custearão isso. Se elas devolverem ao fabricante, quem pagará o transporte? Mesmo porque deixa de ser transporte de medicamento, passa a ser transporte de resíduo, e há outra

legislação para isso.

Portanto, tudo isso está sendo discutido nesse grupo. Em maio, ficou estabelecido fecharmos um projeto piloto para algumas cidades do país. Em seguida, a Anvisa e os outros ministérios tentarão normatizar.

O SR. PAULO FRANGE – Então, em maio haverá um relatório final dessa comissão?

A SRA. RENATA DIAS – Acredito que sim. No próximo dia 25, haverá uma reunião do grupo técnico estadual, porque cada Estado já está montando um grupo.

O SR. PAULO FRANGE – Nobre Vereador Carlos Neder, V.Exa. tem informação profunda sobre esse assunto, não seria interessante, além de juntarmos as notas taquigráficas no próprio processo, que já é ato contínuo, que também pudéssemos receber da Covisa esse relatório e juntá-lo ao processo? Porque esse processo vai caminhando e, depois, perdemos essa informação que vem do Executivo para nós. Posteriormente, poderemos fazer um substitutivo ou, até mesmo, arquivar o processo se houver uma legislação específica.

A SRA. RENATA DIAS – Se houver interesse, tenho as atas das nossas reuniões, a maioria em Brasília, embora não tenhamos participado de todas, mas posso disponibilizá-las aos senhores.

O SR. CARLOS NEDER – Sr. Presidente, acho que já deveríamos conhecer aprovada a sugestão do nobre Vereador Paulo Frange, agilizarmos a expedição do ofício, como já foi feito em outras comissões, quando o tema envolveu também a Covisa.

O autor do projeto, nobre Vereador Wadih Mutran, deveria ser rapidamente informado, que tenhamos agilidade no envio da documentação e na transcrição das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Perfeito. Por coincidência, hoje também haverá reunião ordinária da Comissão. Será encaminhado o requerimento a partir de hoje mesmo.

A SRA. RENATA DIAS – Como faço parte da Comissão, se os senhores tiverem alguma dúvida e quiserem conversar conosco, fiquem à vontade.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Perfeito. E seria importante que a senhora conversasse com o nobre Vereador Wadih Mutran, proponente do projeto.

A SRA. RENATA DIAS – Até tentei falar com ele agora, mas acho que ele está em outra reunião. Conversei com a advogada dele e deixei recado.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Passemos ao item seguinte.

“PL 16/2012, do Vereador Aníbal de Freitas, que acresce as alíneas D e E ao item 3.6.2, e altera o item 3.7.2.1, ambos do Capítulo 3 da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, Código de Obras e Edificações, e dá outras providências”.

Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

“PL 463/09, do Vereador Alfredinho, que institui o Plano de Governança Sustentável nos órgãos e entidades da administração direta e indireta da cidade de São Paulo, e dá outras providências”.

Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

“PL 12/2010, da Vereadora Heida Li, que dispõe sobre o descarte de entulho de caçambas estáticas no âmbito da cidade de São Paulo, e dá outras providências”.

Em discussão. Não há oradores inscritos.

Passemos ao item seguinte.

“PL 33/2010, do Vereador Goulart, que cria o Museu da Água, a ser edificado e implantado na área livre à beira da represa Guarapiranga, com acesso pela rua Relva Velha – Cidade Dutra, âmbito da Subprefeitura da Capela do Socorro, e dá outras providências”.

Em discussão. Tem a palavra, para discutir, o Sr. Eduardo Melander Filho.

O SR. EDUARDO MELANDER FILHO – Nobres Vereadores, como já foi dito, na primeira audiência pública realizada em 02 de maio, representamos a Associação Movimento Garça Vermelha, cuja sede fica próxima – por coincidência – ao terreno citada no projeto do nobre Vereador Goulart.

Esse terreno está sub judice, localizado em APP, encontra-se em fase de julgamento no Tribunal de Justiça. Um terreno abaixo da linha d’água, da cota máxima de cheia da represa de

Guarapiranga.

Foram jogados 840 caminhões de entulho, repito, 840 caminhões de entulho, cada um com 20 toneladas. Tudo isso para aplainar o terreno, deixá-lo acima da linha máxima de cheia para que se colocasse um gradil no Parque Nove de Julho.

Além disso, corre outro processo no âmbito da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente justamente em cima da empreiteira, porque parece que não havia nem licença de transporte desse material.

Enfim, esse terreno encontra sob *judice*. Na última audiência pública pedimos para que fosse feito um substitutivo alterando a localização. Se é para existir um museu que seja em outro local. Na ocasião, a Sra. Nazeli, assessora do Vereador Goulart, disse-nos que já sabia dessa informação e já havia encaminhado a mudança de um substitutivo e iria confirmar. Não sei se confirmou ou não e que também já havia pedido à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente a mudança do local.

Ora, por que estamos insistindo em mais uma intervenção nesta segunda audiência pública? Porque entendemos que se está sendo apresentado em segunda audiência pública é porque não houve nenhuma alteração do *status* inicial da primeira apresentação. Então, voltamos a insistir.

Entregamos um documento a esta presidência que também foi encaminhado ao Vereador Goulart que diz o seguinte no seu final, que é o pedido que fazemos e insistimos: "O terreno situa-se em APP e encontra-se sob *judice*, com processo correndo no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo para que se remova o entulho ilegalmente despejado no terreno, fazendo com que seu nível volte a ser abaixo da cota máxima de cheia da represa, abaixo da linha d'água em termos literais e também a fim de que não se dê um mau exemplo à população de propor construção de prédios dentro de áreas de preservação permanentes, portanto, proibidos por lei num exemplo saudável e didático que o Poder Público deve dar requer a V.Exa. que sejam adotadas necessárias para que se elabore uma emenda ao projeto de lei apresentando e indicando outro local de construção do Museu d'Água e que respeite o cumprimento das leis ambientais vigentes.

Na impossibilidade e se não houver possibilidade pedimos que o referido projeto de lei obtenha parecer desfavorável por parte desta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Agradeço a todos.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Agradeço a presença do Vereador Juscelino Gadelha e passo-lhe a palavra.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Sr. Eduardo, por favor, o senhor é contra ou a favor da criação do Museu? Essa é a primeira pergunta.

O SR. EDUARDO MELANDER FILHO – Acho que ficamos bem claros que não somos contra a criação do Museu.

P – Vocês não são contra a criação do Museu? A segunda pergunta é a seguinte: nessa área que ele está propondo para o Museu que o senhor disse que tem invasão de entulho e tudo o mais, qual é a proposta de vocês para a ocupação desse terreno?

R – Esse terreno encontra-se sub *judice*. O processo no Tribunal de Justiça é o de nº 053.100.318.188. O propósito inicial desse terreno, que é uma faixa que fica entre o gradil do Parque Nove de Julho e as residências que ficam do outro lado é uma parte de mais ou menos 50m, por aí. Havia um projeto de construção de uma rua. Esse projeto caiu depois de negociações que a nossa associação efetuou com o Subprefeito Valdir Ferreira na ocasião da Subprefeitura da Capela do Socorro. Existe um projeto de construção nessa parte externa de uma calçada de caminhada e também de uma ciclovia. Existe a ideia desse projeto há dez anos, mas não foi apresentado até o momento. Nós, particularmente, estamos elaborando um projeto para que toda essa área, porque a área além de tudo era arborizada, foi desmatada. Então, estamos com o projeto que apresentaremos em breve de rearborização dessa área, de reflorestamento dessa área, que é o melhor para a região.

P – A terceira pergunta é: o senhor tem algum vínculo com esse terreno, de propriedade com esse terreno ou não?

R – Esse terreno é público.

P – E por que esta sub judice?

R – Está sub judice exatamente porque é área de APP em que foi jogado entulho. Área de APP fica situada a menos de 50m do nível máximo de cheia da Represa de Guarapiranga.

P – Só para terminar o meu raciocínio, então é o seguinte: só para o senhor compreender, as audiências públicas têm de ocorrer. É preciso que cada projeto passe por duas audiências públicas. Depois disso, alguém da Comissão irá relatar, ou o Vereador Paulo Frange... V.Exa. iria falar sobre isso? Desculpe, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Obrigado, Vereador Juscelino. Só para informar ao Sr. Eduardo, primeiramente, que já está anexado ao projeto um documento enviado pela entidade, Movimento Garça Vermelha.

E também me informaram que foi no dia 2 de maio, justamente o dia da primeira audiência. Já está anexado ao PL.

Informo ao senhor o seguinte: não designei ainda o Relator da Comissão. Mesmo que o proponente não mude, como disse a assessora que veio à primeira audiência, embora já esteja tudo documentado e seja anexado no PL, gostaria que o senhor deixasse o telefone. Pedirei ao Relator que ainda designarei entre em contato conosco para elaborar um substitutivo, está bem?

O SR. EDUARDO MELANDER FILHO – Nós da região agradecemos em nome da Associação, do Mogave. Peço desculpas pela nossa redundância. Agradeço a atenção que mais uma vez dispensaram.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – O Relator irá procurá-lo para que contribua ainda mais, pois o senhor e ninguém da Comissão também não é contra Museu d'Água. É evidente que as considerações feitas pelo senhor serão levadas em conta.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Sr. Eduardo, que lugar é do Jardim Dutra?

O SR. EDUARDO MELANDER FILHO – Não, na verdade, não é bem Cidade Dutra. Fica paralela à Avenida Frederico Rene de Jaegher. É perto da antiga Osec Unisa. Rio Bonito, na verdade, Jardim das Imbuías.

P – Só para entender, é aquele caminho que pegamos a Avenida Atlântica, viramos à direita para quem vai para a Unisa?

R – Isso. Exatamente.

P – Aí você passa por aquela pontezinha e continua à direita, é isso?

R – Isso. Tem a pontezinha, segue direto. Quando tem a bifurcação, fica bem à direita. É um parque grande, perto do Clube de Campo Castelo.

P – Já sei onde é. Já localizei, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Obrigado. Passemos ao item seguinte.

- PL 176/10 do Vereador Souza Santos (PSDB), que institui programas de reciclagem total, nas empresas de injeção de preformas, de sopragem de garrafas, de envasadoras de garrafas de tereftalato de polietileno (PET), como containeres de bebidas carbonatadas, águas minerais, óleos vegetais, e demais utilidades, e das distribuidoras destes produtos engarrafados, estabelecidas no município de São Paulo, as quais, por este Projeto de Lei, são incentivadas a desenvolver programas de reciclagem para reutilização desses produtos, na confecção das mesmas garrafas, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Não há oradores inscritos. Passemos ao item seguinte.

PL 223/10, do Vereador Floriano Pesaro (PSDB) e Vereador Antonio Carlos Rodrigues (PR), que acrescenta o item 16.2.4 à seção 16.2 do Anexo I da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, o Código de Obras e Edificações, de modo a estabelecer a obrigatoriedade de implantação de estacionamentos de bicicletas nas escolas públicas ou particulares localizadas no Município de São Paulo, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não há oradores inscritos (Pausa). Está encerrada a audiência pública.

Passemos ao item seguinte.

- PL 323/10, do Vereador Dalton Silvano (PV), cria o programa de reuso da água em postos de gasolina e lava-rápidos no Município de São Paulo e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não há oradores inscritos (Pausa). Está encerrada a

audiência pública.

Passemos ao item seguinte.

- PL 469/10, do Vereador Alfredinho (PT), que alteram as Leis 11.733, de 27 de março de 1995, que institui o programa de inspeção e manutenção de veículos em uso, e a Lei 14.717, de 17 de abril de 2008, para excluir da obrigatoriedade da inspeção veicular anual, todos os veículos com até cinco anos de uso, contados da data de sua fabricação e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não há oradores inscritos (Pausa). Está encerrada a audiência pública.

Passemos ao item seguinte.

- PL 488/10, da Vereadora Juliana Cardoso (PT), que altera a Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no tocante à mudança de Zoneamento do perímetro compreendido pela Rua Stela Marina, localizada no Bairro Brooklin Novo, Subprefeitura de Santo Amaro, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Tem a palavra o Sr. Sérgio Rezi.

O SR. SÉRGIO REZI – Bom dia. Na primeira audiência pública houve a manifestação de um representante dos moradores do Campo Belo a respeito desse PL. Hoje retorno para reforçar nossas convicções e falar sobre alguns aspectos relativos a essa questão.

O PL 488 é o exemplo de uma prática, que ao longo de muitos anos, foi construindo a cidade de São Paulo do modo caótico que estamos vivendo hoje, quase insustentável. Eram feitos projetos pontuais de alteração de zoneamento, fruto de desejos de pequenos grupos ou de interesses muito localizados.

Esse projeto modificaria o zoneamento de uma quadra, mas de modo bastante diverso do que é hoje. Então a Cidade foi construída assim, um monte de gente fazendo pequenos projetos, o que gerou esse caos.

No nosso entendimento e graças ao plano diretor de 2002, houve uma ampla discussão e foi criada uma organização melhor do zoneamento da Cidade. Acreditamos - até por força de decisão legal -, mas quero tratar agora do bom senso, olhando para a Cidade de uma forma global, quando das próximas discussões para o novo plano diretor, que se avizinham.

Inclusive, quero destacar a iniciativa do Vereador Neder em criar um fórum permanente e suprapartidário, que será um espaço para que toda a comunidade venha e discuta amplamente as questões relativas ao urbanismo, e como o zoneamento de São Paulo vai ser construído.

Então fica o nosso argumento, primeiro, no sentido do bom senso, não podemos alterar o zoneamento de forma pontual, porque se todo mundo quiser alterar do seu jeito, no seu quarteirão, a Cidade vai continuar crescendo de forma caótica.

E segundo, porque já existe uma decisão a partir de uma ação do Ministério Público, já transitada em julgado, de que a lei só pode ser alterada após um processo amplo de revisão, ou esse processo de construção do novo plano diretor.

Então solicitamos que esse projeto não seja votado e também nenhum outro projeto de alteração de zoneamento, e que nos concentremos nessas discussões vindouras.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Informo ao Sr. Sérgio que há um entendimento na Casa para não votarmos nenhuma mudança de zoneamento. Estamos apenas tramitando o projeto, mas não será feita nenhuma votação pontual de mudança de zoneamento, a não ser, evidente, quando entrarmos no global, na discussão do plano diretor em plenário. Agradeço sua fala.

Tem a palavra o Vereador Carlos Neder.

O SR. CARLOS NEDER – Recebi, em meu gabinete, duas manifestações alertando sobre a existência da ação civil pública, que o Movimento pela Preservação Urbanística do Campo Belo ajuizou referente a essa situação, na medida em que se trata de uma Z1 e estão propondo a alteração de zoneamento. Portando, são duas manifestações, uma antiga Z1, sub judice, para uma ZM3.

Por isso, solicitaram que eu alertasse a Vereadora Juliana, do meu partido, que talvez ela não estivesse devidamente informada sobre essa circunstância. Então, além do problema já levantado, de alterações pontuais referentes ao plano diretor, em que não houve ainda a revisão prevista, gostaria que os dois documentos que recebi falando sobre a impropriedade

dessa proposta, sejam anexados aos autos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Vereador, vou encaminhar à secretaria para que anexem aos autos.

Tem a palavra o Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, na mesma linha do Vereador Neder, apenas para tranquilizar, a Comissão de Política Urbana tem sido extremamente cautelosa nos últimos meses, em especial depois da discussão do plano diretor que terminou sub judice, mesmo com decisões agora parcialmente favoráveis, temos tratado todas as mudanças pontuais juntando esses processos todos num único e, talvez, será oferecido ao futuro plano diretor regional como informação da iniciativa, e isso não significa que seria contemplado, mas hoje o Sr. Sérgio falou exatamente sobre a nossa ansiedade. Ou seja, pontualmente hoje temos uma dificuldade muito grande de trazer benefícios. Temos de tratar toda essa região, com todo o seu entorno, com uma infraestrutura capaz de receber verticalização, com transporte, enfim, hoje esse cuidado está maior.

Então não temos nenhum problema de recepcionar, na Comissão, projetos dos Vereadores, porque quando esses projetos chegam à Comissão é porque houve um grupo que tem esse interesse pontual. Aqui o interesse público é contemplado, ou seja, o interesse da grande maioria, do que contempla realmente o ordenamento urbano da Cidade.

Acho que estamos falando a mesma linguagem, porque nesse momento não temos nenhuma iniciativa para votar algum projeto que altere pontualmente esse dado. Já tratamos de leis relativas a hospitais, que contemplam a discussão de escolas e universidades, que estavam no plano diretor apenas como regulamentação, mas nada mais além disso.

Então pode ficar tranquilo, Vereador Neder, pode falar com a colega de bancada, ela vai compreender tranquilamente, até porque é uma Vereadora bastante atuante e interessada nos temas da Cidade.

O SR. CARLOS NEDER – O Sr. Sérgio fez referência ao fórum que criamos por uma resolução aprovada nesta Casa, o Fórum Suprapartidário em Defesa de uma São Paulo Saudável e Sustentável. O movimento que originou essa proposta veio da sociedade civil, que elaborou uma minuta de regulamentação da resolução. Essa minuta foi encaminhada ao Presidente da Câmara e gostaria de pedir a V.Exa., na condição de Presidente da Comissão de Política Urbana, que intercedesse junto ao Presidente José Police Neto, para que agilize o mais rápido possível a regulamentação da resolução, de tal forma que o fórum possa ser colocado em funcionamento.

Muito obrigado.

O SR. SÉRGIO REZI – Agradeço os esclarecimentos e só quero dizer que a sociedade civil e o movimento Defende São Paulo estão aguardando ansiosamente a concretização desse fórum e estaremos participando, ao lado de vocês, com toda a força.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não só vou me empenhar ao máximo para que o Presidente regule o mais breve possível esse fórum suprapartidário, como também gostaria muito de participar e vou estar em todas as reuniões, se o Vereador Carlos Neder permitir. Muito obrigado, Sérgio.

Passemos ao item seguinte.

- PL 490/10, do Vereador Aurélio Miguel (PR), que dispõe sobre a priorização de construção de habitações de interesse social nas áreas de operações urbanas, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não há oradores inscritos (Pausa). Está encerrada a audiência pública.

Passemos ao item seguinte.

- PL 523/10, do Vereador Francisco Chagas (PT), que dispõe sobre o uso de sacolas descartáveis em todos os estabelecimentos comerciais do Município de São Paulo, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não há oradores inscritos (Pausa). Está encerrada a audiência pública.

Passemos ao item seguinte.

- PL 067/11, do Vereador David Soares (PSD), que dispõe sobre o reaproveitamento e reciclagem dos filtros de cigarro demais componentes de qualquer produto fumígeno, derivado ou não do tabaco, e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Em discussão. Tem a palavra o Sr. Rafael Henrique, representando a SOS Sustentabilidade.

O SR. RAFAEL HENRIQUE – Bom dia. O motivo do meu pedido de intervenção é porque temos, dentro da organização, a gestão de uma rede que se dedica à inclusão da bituca de cigarro na cadeia da coleta seletiva.

Então, conseguimos criar uma metodologia de trabalho que promove a inclusão desse item na cadeia da coleta seletiva de maneira verdadeiramente sustentável, gerando valor ao que entendemos por tripé básico, mínimo da sustentabilidade.

Apesar de eu não ter participado da primeira audiência pública, gostaria de verificar a possibilidade de integração de algumas referências neste texto, como, por exemplo, a priorização de medidas socioambientais para lidar com o resíduo. O texto diz sobre a necessidade de inclusão e a destinação correta, como o encaminhamento para a reciclagem, priorizando medidas de inclusão e socioambientais, conforme expõe a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Isso seria algo bastante proveitoso.

O texto também aborda a responsabilização da municipalidade e para tanto elenca alguns dispositivos, como a penalização do munícipe que joga bituca de cigarro no chão ou aquele que joga qualquer tipo de microlixo pela janela do carro. O que não percebi no texto foi menção a estabelecimentos. Por exemplo, o estabelecimento que é obrigado a disponibilizar coletor de bituca de cigarro na porta, porque não se pode mais fumar dentro do estabelecimento, está preocupado com o descarte correto desse lixo? Se agora temos como destinação final correta a reciclagem, como responsabilizar o estabelecimento que não encaminhar esse microlixo à reciclagem?

Por último, o texto aborda o dinheiro arrecadado das multas que serão aplicadas a quem não cumprir a lei. Segundo o texto, essa verba seria encaminhada a organizações que cuidam de pessoas vítimas do malefício do cigarro e desenvolveram câncer de pulmão e outras doenças. Por que não disponibilizar parte dessa verba a medidas socioambientais, como a que fazemos, por exemplo, ao batalharmos para que esse microlixo tenha menos impacto para todos os munícipes?

São 34 milhões de bitucas de cigarros descartadas por dia somente na cidade de São Paulo, número capaz de preencher uma sala de 70 m² com um pé direito de três metros. O problema parece pequeno, mas é grave.

Eram essas as observações que queria fazer. Obrigado.

Obrigado, Sr. Rafael. Como o senhor sabe, será anexado ao projeto de lei as suas considerações. Peço ao senhor que, se puder, deixe seu contato telefônico disponibilizado porque, ao designar um relator, gostaria que S.Sa. tivesse contato direto com ele afim de contribuir com a Comissão de Política Urbana.

O SR. RAFAEL HENRIQUE SIQUEIRA RODRIGUES – Excelente. Apenas como referência para V.Exas., esse projeto se chama Rede Papel Bituca e é justamente uma rede, porque o nosso papel é de gestor, formada por outras ONGs ou por negócios sociais, ou seja, aqueles que têm na sua causa gerar e distribuir lucros a seus acionistas.

Quem quiser conhecer o projeto Rede Papel Bituca é só acessar o site www.redepapelbituca.org.br.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Eu que lhe agradeço.

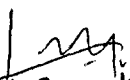
Informo que está presente a esta reunião o nobre Vereador Wadih Mutran.

Agradeço a todos a presença. Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada esta audiência pública.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

Segue 1 juntado 2 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha
n.º 61.269

Em 05/06/2012


Inamar Alves de Sousa Junior
Secretário de Comissão
n.º 01204



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

PRESIDENTE: TIÃO FARIAS

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 30 de maio de 2012

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Bom dia a todos. Estão abertos os trabalhos da 6ª audiência pública do ano de 2012 da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Estão presentes os Srs. Vereadores Carlos Neder, Juscelino Gadelha e Tião Farias.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo Portal da Câmara Municipal de São Paulo no endereço www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-line. Esta audiência pública foi publicada no *Diário Oficial do Município de São Paulo* nos dias 26, 28, 29 e 30 de maio; na *Folha de S. Paulo*, em 28 de maio de 2012; e no *Diário de S. Paulo*, no dia 30 de maio de 2012.

Pedi a gentileza de o nobre Vereador Carlos Neder secretariar a reunião de hoje.

O SR. CARLOS NEDER - Projetos em primeira audiência pública: PL 115/11, do nobre Vereador Wadih Mutran, dispõe sobre a proibição de utilização delareiras em todos os hotéis, motéis ou similares que funcionam no Município de São Paulo, e dá outras providências.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Acredito que esse projeto de lei do nobre Vereador Wadih é porque ocorreram aquelas mortes. As pessoas dormiram com a lareira acesa e por causa do tempo, sem ter oxigênio, isso deu problema. Foi um casal de namorados, inclusive. Acredito que esse projeto é para diminuir esses incidentes. É um projeto interessante.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Passemos ao próximo item.

O SR. CARLOS NEDER – Projeto de Lei 532/11, da Comissão de Administração Pública, dispõe sobre a instalação de bancas de jornal em logradouros públicos no Município de São Paulo e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não há oradores inscritos. Passemos ao próximo item, que já faz parte de itens em segunda audiência pública.

O SR. CARLOS NEDER – PL 316/10, do Vereador Carlos Apolinário, dispõe sobre o pedágio urbano municipal e dá outras providências.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Há a inscrição do Sr. Antonio Cunha, do Movimento Defenda São Paulo.

O SR. ANTONIO CUNHA – Meu nome é Antonio Cunha, do Movimento Defenda São Paulo. Estamos aqui para declarar a nossa radical oposição a esse projeto de lei. É público e notório que a carga tributária brasileira é quase que escorchantes, chegando a 38% do Produto Interno Bruto. Quando se diz que são 38% do PIB, significa que a classe média paga 55% de tudo o que ganha em tributos, genericamente falando, diretos e indiretos.

É uma carga tributária igual a da Suécia, dos países nórdicos. A diferença é que lá todo o dinheiro que é entregue ao Estado volta em benefícios sociais de qualidade e amplitude. Aqui é o contrário. É um dinheiro quase que totalmente desperdiçado, diante da extraordinária ineficiência e ineficácia do Estado brasileiro.

Então, é preciso dar um basta. É preciso chegar e repetir nosso lema: "Nenhum centavo a mais". A sociedade entrega ao Estado brasileiro recursos mais que suficientes para que ele cumpra com suas tarefas. Não cumpre porque é ineficaz, ineficiente, perdulário e desorganizado. Tendo em vista que já entregamos recursos mais que suficientes, se quiserem mais recursos para obras de transporte coletivo que, por favor, invistam na eficiência, eficácia e melhoria do gasto público para que sobre dinheiro para o transporte público, e não façam como é hábito useiro e vezeiro, sistemático, de simplesmente jogar nas costas da sociedade todo o ônus pela ineficácia.

Muito embora o objetivo possa ser meritório, mas terá de ser conseguido no âmbito do volume astronômico de recursos que a sociedade dá para o Estado brasileiro.

Portanto, mais uma vez, reiteramos nossa oposição ao projeto.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Registro a presença do nobre Vereador José Rolim.

Sem dúvida que esse PL 316/10 dará um bom debate nesta Casa. Temos a questão do trânsito, que é um problema hoje. O senhor está coberto de razão em relação à carga tributária. Mas esta audiência é para debatermos.

Espero que na segunda audiência pública tenhamos mais manifestações sobre essa questão, que é de interesse de todos os paulistanos.

Tem a palavra o nobre Vereador Juscelino Gadelha.

O SR. JUSCELINO GADELHA – Sr. Presidente, a respeito desse projeto de lei que integra o

pedágio urbano na cidade de São Paulo acredito que, primeiro, precisamos refletir sobre o que queremos para o Centro e o Centro expandido da Cidade.

Na questão do que fazer pelo Centro e Centro expandido, acredito que podemos fazer um plebiscito. Devemos ouvir, um pouco, a opinião pública para sabermos o que queremos para o nosso Centro.

Temos de tirar os carros do Centro. E por quê? Porque poderão ser criados calçadões; espaços para skate e bicicletas; as pessoas poderão andar a pé e, ainda, poderemos fazer uma integração de todo o bairro. O Centro é um bairro muito gostoso de se andar, e os carros, cada vez mais, atrapalham.

Ainda, o preço de um estacionamento, aqui no Centro, já é um pedágio urbano. Temos aqui, hoje, 20 reais a primeira hora; 8 reais a segunda hora. Quer dizer, isso já é um pedágio muito caro.

Portanto, primeiro temos de decidir o que queremos. Nesse sentido, temos de ouvir a Cidade como um todo.

A minha sugestão é no sentido de fazermos um plebiscito para discutirmos a questão do Centro.

A outra questão diz respeito à proposta do nobre Vereador Carlos Apolinario quanto à criação do pedágio urbano. Particularmente, sou radicalmente contra o pedágio urbano.

Inclusive, em sua proposta, ele coloca que o dinheiro arrecadado irá para o Metrô.

Para fazermos uma avaliação friamente aqui, sobre os impostos no Estado e na cidade de São Paulo, o metrô hoje paga 40% de seu investimento em impostos. Então, se conseguíssemos reduzir esse percentual... Aí há tributos federais, municipais e estaduais. Só aí haveria um grande investimento para o metrô, se fossem tirados todos esses incentivos. A indústria do automóvel tem incentivos, para comprarmos mais carros. Então, por que fazerem isso também com o metrô? Se investem "x" por quilômetro, poderiam trabalhar num quilômetro e meio numa linha de metrô.

Quanto a isso, poderíamos abrir um debate na Câmara, juntamente com a sociedade, para pensarmos sobre isso. Primeiro, poderia haver um plebiscito, para decidirmos o que queremos no centro. Poderíamos discutir também incentivos, para haver mais metrô na cidade de São Paulo. Com isso, poderia ser tirada uma via de circulação de automóveis. Nos corredores de ônibus, poderia haver ultrapassagens. Na cidade, em determinados momentos, um ônibus fica atrás do outro. Então, o congestionamento é muito grande. Por quê? Porque não há acesso de ultrapassagens. Se tirarmos uma via do transporte individual e a colocarmos em corredores, aumentar-se-ia ainda mais o congestionamento. A cidade de São Paulo está terrível.

Poderiam dar liberdade às pessoas que utilizam o transporte público, oferecendo-lhes transporte de qualidade. Cada vez mais, poderíamos deixar os carros em casa e andarmos de metrô e ônibus, fazendo integrações.

Então, Sr. Presidente, sou totalmente contrário a essa matéria. Na hora em que vier esse projeto para discussão na comissão, vou encaminhar, contrariamente, repito.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Quando disse segunda audiência, quis dizer quando essa matéria vier em plenário, em discussão. Digo isso porque já estamos na segunda audiência.

Tem a palavra o nobre Vereador José Rolim.

O SR. JOSÉ ROLIM – Criarmos mais um imposto aqui? Deus nos defenda. Quando o povo tiver transporte público de qualidade para que se deslocarem até aqui, aí tudo bem. Agora, sem haver transporte público, ao se criar um pedágio, mais um imposto, no momento em que o Governo do Estado está abaixando o preço dos pedágios, reconhecendo que houve um erro atrás, quando hoje estão acabando, vencendo as concessões e renovando... Cito um exemplo de dez reais, e o valor abaixou para quatro reais. Aí vão criar um novo imposto na cidade de São Paulo? Já abaixou o erro que cometemos aqui, de termos criado essa inspeção veicular, ao verem lâmpadas acesas de carros. Se alguma estiver acesa, na parte elétrica, não condenam o carro? Estão fazendo uma grande confusão. Em todo o mundo há a inspeção veicular, mas não desse jeito. Estamos falando da fumaça do carro poluidor. Aí, meu Deus do céu, esse projeto será pior do que o outro.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Passemos ao próximo item, PL 277/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 466/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 471/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 531/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 539/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 542/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 554/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 560/11.

Não há oradores inscritos.

Passemos ao próximo item, PL 567/11.

Há oradores inscritos, o Sr. Carlos Augusto Donini, professor, que usará a palavra.

O SR. CARLOS AUGUSTO DONINI – Bom dia a todos. Estou usando o meu direito de cidadania com muito orgulho, cumprimentando a mesa e os Vereadores pela iniciativa. Venho aqui contribuir como técnico da área, discutindo esse projeto. É mais do que uma compensação ambiental, no que diz respeito à colocação da vegetação no meio ambiente. Está aqui em discussão a sustentabilidade à vida de todos os indivíduos na natureza. Estamos mexendo com uma das maiores e mais importantes ações de políticas públicas que podem impactar o que chamamos de qualidade de vida. A umidade relativa do ar é um problema muito sério, pouco percebido, a não ser quando os problemas de saúde surgem.

Ultimamente, todo o mundo tem sido vítima de alterações climáticas muito importantes, inclusive a umidade relativa do ar mais baixa do que o crítico, preconizado pela Organização Mundial de Saúde, a níveis de 50% a 60%. Abaixo de 30% de umidade relativa do ar é a capacidade que ele tem em reter líquido. A partir daí, nós que respirarmos, ao incorporarmos esse líquido a nossa condição orgânica, inclusive todas as espécies animais, abaixo desse percentual, o índice de mortalidade cresce três vezes.

Há evidências que trago para compor a mesa e subsidiar as suas decisões, que demonstram, em pesquisas recentes, que o índice de mortalidade cresce três vezes, repito, quando a umidade relativa do ar cai abaixo de 30%. Da mesma forma, as evidências que trago aqui indicam que crianças e idosos são os mais perceptíveis, aumentando, conseqüentemente, em 30% o número de casos em nossos hospitais. Isso representa custos, desconforto e risco de vida. Trago todas essas evidências.

Estamos falando de umidade relativa do ar. Quando um vegetal recolhe água do solo, devolve ao ambiente, por meio de sua transpiração, 98% de água. Uma árvore de grande porte coloca, no ar, 300 litros de água por dia. Estou falando de uma árvore que alcança 30 a 40 metros. Um simples pé de milho consegue jogar água, importante para a nossa respiração.

Quando falamos de reposição compensatória de um elemento vegetal na mesma região onde o impacto ambiental foi determinado, pelo que diz a legislação, já bastante vantajada em seus propósitos, podemos dizer que estamos recuperando a capacidade de sustentação da vida naquela região. Estamos, literalmente, diminuindo, em 30%, o número de casos de doenças respiratórias e mortes de nossas crianças e nossos idosos. Estamos diminuindo aquilo que todos nós sentimos hoje. Duvido que não sintamos ardor nos olhos, problemas de pele, rinite, alérgicos, que podem parecer despercebidos, mas o nobre Vereador, que também é médico, sabe do que estou falando. Estamos falando de custos estimados, que não podem ser dimensionados, à semelhança de outros nossos problemas.

A aprovação desse projeto e a implementação dessa compensação estaria representando talvez uma das políticas públicas mais eficientes, no que diz respeito à sustentabilidade de vida; de ser justa, socialmente falando; de ser economicamente viável, por não implicar em custos adicionais, apenas de alocação de maneiras estratégicas e técnicas de se colocar o que a Secretaria Municipal do Meio Ambiente fazer, de forma brilhante, por meio de seus técnicos com a presença da sustentabilidade, ao se repor o meio ambiente danificado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Nós que agradecemos a sua exposição. O senhor tem algum documento a ser anexado?

O SR. CARLOS AUGUSTO DONINI – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Então, será anexado ao projeto do Vereador José Rolim. Tem a palavra o Sr. Antônio Cunha, para fazer considerações sob o projeto do Vereador José Rolim.

O SR. ANTÔNIO CUNHA – Extraordinariamente, havia me esquecido desse PL, mas hipoteco a nossa mais irrestrita solidariedade e aprovação dessa matéria, dando um exemplo nosso, do absurdo que aconteceu em nosso bairro, Campo Belo, simétrico ao Aeroporto de Congonhas. O aeroporto fica à esquerda, e, à direita, fica o bairro. Há uns anos, a Infraero construiu o edifício garagem na Praça Comandante Lineu Gomes. Para isso, derrubou, cortou 60 árvores gigantescas, com mais de 50 anos de existência. E para onde foi a compensação ambiental? Para o Parque São Domingos, perto, nas fraldas do Parque do Jaraguá, a 18 quilômetros do local que ocorreu isso. Nesse parque, há 33 metros quadrados de área verde por habitante. Há um agravante, as correntes aéreas, ventos, sopram no sentido noroeste. Então, em vez de trazer o oxigênio para cá, tiram. Triplicou-se o volume de veículos. Arrebataram 60 árvores e isso foi compensado no Parque São Domingos.

De um lado da Washington Luís, há o quartel do CPA-M2. Do outro lado, há uma área pública de 15 mil metros quadrados. A 200 metros da praça, em linha reta, há uma área pública municipal de 15 mil metros quadrados, que, infelizmente, é ocupada por um clube escola extremamente subutilizado. Ele é usado somente uma hora por dia, predominantemente, por crianças que moram na favela da Avenida da Água Espraiada. No piscinão, já existem sete quadras de esportes usadas pelas crianças. Nessa área, poderia haver um parque público para compensação. Ocorre que não conseguimos corrigir esse absurdo. Dou esse exemplo para reforçar e ilustrar a absoluta pertinência e assertividade desse projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Nós que agradecemos.

Tem a palavra o nobre Vereador José Rolim.

O SR. JOSÉ ROLIM – Parabenizo a nossa Assessoria. Quando fizemos o projeto do piso drenagem, de tijolinhos que capturam água de chuvas, a seguir, pensamos num projeto. Ao conversarmos com o Sr. Secretário, S.Exa. falou que, ao ser aprovado um projeto, negocia com a pessoa que vai fazer as obras. Às vezes, é feita essa compensação. Até compensação financeira poderia haver. Depois, o Sr. Eduardo Jorge não deixa fazer mais financeira. Então, a compensação tem de ser feita, às vezes, no Parque do Estado, nesse que o senhor citou em ou outros lugares, a exemplo da devastação que houve no Morumbi.

Até hoje, quem mais desmatou no Morumbi, a Camargo Corrêa, propôs fazer isso no Parque Paraisópolis. Estou falando de um projeto de minha autoria. Estou me referindo a Alfredo Volpi, no Burle Marx. Isso é para inglês ver. Houve uma conversa com a Sra. Gema, Presidente da Associação no Jaguaré, sobre isso. Ela disse: "Não, aqui, nos últimos cinco anos, nobre Vereador Rolim, construíram todos esses prédios e a compensação não foi feita aqui. Também foi feita no Parque do Estado ou em lugares para inglês ver".

Aí surgiu a ideia de criarmos uma lei, para que a empreiteira e esses ambiciosos do progresso, que estão tirando o nosso ar que respiramos, façam compensação. O professor Donini falou que, de cada dez pessoas, seis têm problemas de alergia na cidade. Digo isso porque respiram poluição, e não ar decente. O reflorestamento, no local, é justo? Quando aprovamos o piso drenante aqui, o povo do supermercado veio aqui me pressionar, perguntando quem iria pagar a conta. Disse: "Quero saber quem vai pagar a conta para os nosso netos. Como vão sobreviver se não colocarem pisos drenantes em supermercados e estacionamentos?". É preciso o canteiro drenante, para que a árvore receba água, em vez de construírem aquele muro atrás das árvores. Há um exemplo macro. O Butantã existe há 40 anos. As árvores plantadas, naquele morro, não têm copa de 2 metros quadrados. Por quê? Porque não recebem água. O local é cercado de asfalto, cimento. Existe um telhado de 24 mil metros quadrados que pega toda a água e manda para o Rio Pirajussara.

Nós não capturamos a água, as árvores não capturam a água e aí nós estamos com esse caos

no meio ambiente na cidade de São Paulo, porque, no momento, o Tatuapé é um dos lugares que mais tem pedidos para se fazer torres de cem apartamentos. E aí? Vamos fazer a reposição. Ontem eu estive no Tatuapé. Não há árvores. As ruas são todas sem árvores. Então, espero que exista um consenso para que a Prefeitura aprove para que o fortaleçamos um trabalho que já existe da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente desta cidade, um compromisso. Era pior do que está hoje, mas precisamos apresentar, conversar com as pessoas na rua, ouvirmos as pessoas para que nos tragam propostas como estas para serem votadas nesta Casa e que corresponda com a sociedade; que possamos dar um recado à sociedade que podemos; e incentivando também quem tem sua calçada para que coloque o piso drenante, plante árvores, porque eles vão receber a água da chuva, vão diminuir as enchentes e o solo úmido chama a chuva; a chuva diminui o efeito estufa e o solo úmido garante a reserva do nosso lençol freático e garante também a sustentação de que vamos ter água, pois nossas reservas estão abaixando, nós as estamos perdendo e temos de garanti-las. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) - Muito bem, Vereador José Rolim. Parabéns pela sua iniciativa.

Gostaria de comunicar a presença do Vereador Paulo Frange.

Agora vamos ao item número 13.

O SR. CARLOS NEDER – Também cumprimento o Vereador Rolim e as contribuições trazidas ao debate.

PL 574/ 2011, do Vereador Aníbal de Freitas Filho: "Determina a fixação de placa de orientação ao consumo sustentável nos estabelecimentos de ensino público e privado, e dá outras providências".

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) - Não há inscrições.

Vamos passar ao item 14.

O SR. CARLOS NEDER – PL 586/2011, do Vereador Paulo Frange: "Dispõe sobre a apresentação de laudo técnico que comprove a inexistência de Cupins de Solo, para a expedição do Alvará de Aprovação de Reforma e Alvará de Aprovação de Edificação Nova ou Alvará de Execução de Reconstrução, e dá outras providências".

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) - Tem a palavra a Sra. Rosmari.

A SRA. ROSMARI - Bom dia, Srs. Vereadores - obrigada. Bom dia a todos.

Gostaria de fazer duas intervenções. A primeira, Vereador Paulo Frange, faço em nome da equipe técnica do Instituto de pesquisas tecnológicas de São Paulo – IPT.

Tivemos a oportunidade de acessar, pelo portal aqui da Casa, que havia essa sua proposta de cupins de solo e também o PL 597, atinente a pragas sinantrópicas. A equipe do IPT acha extremamente importante e pertinente esse projeto de lei. Tivemos, inclusive, a oportunidade de, alguns meses atrás, receber um contato, da própria Prefeitura Municipal, consultando o IPT sobre o que achava a respeito e não houve a oportunidade de dar sequência a esse trabalho.

Então, gostaríamos, Vereador, em nome da equipe do IPT, de convidá-lo para uma conversa técnica sobre o assunto, porque é óbvio que não vou aqui discorrer sobre os cupins de solo, até para não cansar os colegas do Plenário, mas a nossa proposta é: se o senhor puder se reunir com a equipe que vem tratando desse assunto de pragas e cupins no IPT, nós gostaríamos muito, em função da pertinência da sua proposta, de que houvesse uma reunião técnica específica.

O SR. PAULO FRANGE - Sr. Presidente, apenas um comentário. Primeiro, quero agradecer, pois precisamos mesmo de ajuda. Temos tratado desse assunto junto com a Associação dos Controladores de Pragas Urbanas e ele foi tema, inclusive, de apresentação nossa em congressos internacionais da área. Nossa grande preocupação é exatamente o dano econômico das pessoas que hoje comprem apartamentos para pagar em 20 anos, 30 anos, mas logo depois de 2 ou 3 anos notam que o cupim está no 15º andar, 16º andar do edifício, destruindo todo o patrimônio.

Tentamos conversar com o pessoal da construção civil e percebemos que não há o menor interesse em se tratar cupim de solo, pois esse tratamento é oneroso. E, mesmo tratando, temos o problema do vizinho do cupim de solo. Ontem se tratou, nesta Casa, da destinação dos resíduos da construção civil, que vem sendo utilizados em algumas regiões de São Paulo

para realizar nivelamento em áreas com possibilidade de receber esse material. Em vez de terra somente, preenche-se o terreno com terra e madeira, levando-se o cupim aonde ele não existia. Nos Estados Unidos, não há esse problema. Lá as casas são de madeira e há todo um tratamento adequado, o que não acontece aqui. Tivemos, inclusive, um problema a tratar com os cartórios, pois queríamos que na venda de um imóvel usado fosse apresentado um laudo técnico, registrado juntamente com a escritura, atestando que aquele imóvel vendido não tem cupim no seu perímetro. Isso porque muitas pessoas compram imóveis usados e, depois, querem reclamar ou com o proprietário ou com a corretora, mas ninguém faz a descupinização, não há laudo técnico, e, aparentemente, é muito simples fazermos sumir os sinais do cupim: uma boa limpeza e um bom verniz, e tudo passa.

Quero muito essa assessoria, essa orientação técnica para que possamos fazer esse projeto prosperar, pois sentimentos que a Prefeitura tem interesse. O problema é a forma como vem sendo conduzida a construção.

Ontem mesmo concedi uma entrevista e afirmei que as igrejas construídas há quatro, cinco, sete, dez séculos estão absolutamente intactas, nem rachaduras têm. Elas foram feitas sem nenhuma orientação técnica ou cálculo estrutural, mas com tempo e com capricho. Aqui nós temos data para entregar obra e, no Poder Público, temos data para inaugurar, porque depende do calendário da eleição, então é tudo feito às pressas, na correria. Aí, cai viaduto, cai ponte, cai prédio. Antigamente não havia isso, apesar da falta de técnica.

Agradeço muito, ainda mais partindo de você. Estou à disposição, quero mesmo trabalhar não só esse projeto como também o próximo para que possamos aprimorá-lo.

A SRA. ROS MARI ZENHA – Exatamente. A nossa proposta, Vereador Paulo Frange, é uma visita sua ao IPT - com sua assessoria, logicamente –; e a equipe que trata das pragas estará à disposição, porque, como o senhor falou, outros países como Austrália e até mesmo países da Europa têm esse cuidado de não passar para o próximo imóvel a praga que está no seu, para, inclusive, não comprometer o meio ambiente. Depois, podemos conversar a respeito.

Quero aproveitar a oportunidade – e até peço licença aos Srs. Vereadores, já que estou com o microfone – para deixar com os senhores da Comissão de Política Urbana um documento e pedir que também fosse pautado futuramente assunto que diz respeito a um projeto de lei que acabou de entrar e está tramitando nesta Casa de Leis, relativo à concessão de mais tempo para os clubes que têm centros de treinamento. Vimos recentemente, pela mídia, que o Prefeito Kassab está estendendo esse tempo para 70 anos, 90 anos. Não vou entrar em detalhes, porque não é o caso, estamos apenas pedindo que seja colocado em pauta; mas temos dois centros de treinamento na zona Oeste, que são o do Palmeiras e o do São Paulo.

Falo, agora, não como pesquisadora do IPT, mas como representante, no Cades, da Região Macro-Oeste I, que abrange Lapa, Pinheiros e Butantã. Fiz parte da Câmara Técnica que elaborou o parecer técnico do EIA-RIMA da Operação Urbana Consorciada Água Branca. Participei de todas as reuniões, e uma das primeiras recomendações explicitadas nesse parecer técnico para o projeto de lei que virá do Executivo Municipal para esta Casa sobre a Operação Urbana Água Branca diz claramente o seguinte: que em 2020, quando finalizar o tempo de concessão para o São Paulo e o Palmeiras, dos centros de treinamento que há na Barra Funda, esses espaços seriam incorporados ao espaço contíguo da CET, criando, assim, um grande parque urbano para a cidade de São Paulo, e não só para a zona Leste.

Numa cidade onde os índices percentuais de lazer são extremamente baixos, ínfimos, e onde temos problemas sérios de falta de espaços de lazer para a população, achamos um total absurdo que agora, por uma questão talvez de natureza até política, venham a se estender prazos de concessão para um clube que está construindo uma arena multiuso enorme na zona Oeste, que pode ter, dentro dos seus próprios perímetros, como treinar futuros jogadores que vão ser vendidos a milhões de dólares depois no exterior; da mesma forma, o São Paulo Futebol Clube.

Não quero me estender mais, pois esta não é a pauta, mas vou deixar com os Srs. Vereadores da Comissão de Política Urbana um documento técnico detalhado, feito com todo esse processo da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, que, a meu ver, o Executivo literalmente desconhece, desrespeita e acaba propondo algo que lhe vem à cabeça não sei a partir de quais critérios. E, se possível, Srs. Vereadores, numa próxima reunião da Comissão de Política

Urbana, nós nos dispomos a estar aqui explicando isso em detalhes. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Nós é que agradecemos. Tem a palavra o nobre Vereador Carlos Neder.

O SR. CARLOS NEDER – Eu gostaria de sugerir que cópia desse documento fosse encaminhada a todos os líderes de bancada, uma vez que é um assunto da maior relevância.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – E não só os líderes: acho que a Casa poderia copiar para todos os Srs. Vereadores. Muito obrigado pelas suas considerações, Sra. Ros Mari.

Passemos ao item 15, PL 588/2011, do Vereador Aníbal de Freitas Filho, que estabelece a obrigatoriedade da neutralização das emissões de gases de efeito estufa decorrentes da realização da Copa do Mundo de Futebol em 2014. Item sem oradores inscritos.

Passemos ao item 16, PL 497/2011, do Vereador Paulo Frange, que dispõe sobre a implantação de manejo orientado de vetores e pragas sinantrópicas e dá outras providências. O autor declina de discutir o item e não há outros oradores inscritos.

Passemos ao item 17, PL 606/2011, do Vereador Francisco Chagas, que dispõe sobre a proibição do uso de caixas de papelão usadas para embalar compras no varejo e supermercados no Município de São Paulo. Inscrita, a Sra. Silvia Rolim.

A SRA. SILVIA ROLIM – Bom dia, Vereadores...

A SILVIA ROLIM – Bom dia, Vereadores. Bom dia a todos. É um prazer estar aqui. Represento o Plastivida – Instituto Sócio-Ambiental dos Plásticos. A Plastivida não tinha como deixar de manifestar apoio a esse projeto de lei, uma vez que boa parte da população desconhece os riscos de se usar caixa de papelão para embalar e transportar alimentos e produtos adquiridos em supermercados. Se a caixa de papelão é nova, ainda não foi usada, não apresenta riscos; mas as caixas reutilizadas, que ficam nos estoques ou estocadas muitas vezes em lugares sem controle, podem apresentar sérios riscos à saúde humana.

Daí o apoio da Plastivida à aprovação desse projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Não havendo mais nenhum inscrito para discutir o projeto, passemos ao item 18. PL 620/11, dos Vereadores Natalini, Francisco Chagas, Sandra Tadeu, Ítalo Cardoso, Aurélio Nomura e Marta Costa: "Proíbe o desempenho no Município de São Paulo de atividades que envolvam a manutenção de rejeitos radioativos em depósito, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, passemos ao item 19. PL 15/12, do Vereador Wadih Mutran: "Institui normas sobre coleta de medicamentos vencidos, a serem introduzidas em todo território do Município de São Paulo, e dá outras providências".

Como não há inscritos para discutir o projeto, passemos ao item 20. PL 16/12, do Vereador Aníbal de Freitas: "Acresce as alíneas 'd' e 'e' ao item 3.6.2, e altera o item 3.7.2.1, ambos do capítulo 3 da Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, Código de Obras e Edificações, e dá outras providências".

Não há inscritos para discutir esse que é o último item da pauta.

Tem a palavra o nobre Vereador Paulo Frange, que gostaria de fazer algumas considerações.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, quero me manifestar especificamente sobre a fala da Ros Mari, uma pessoa por quem temos o maior carinho, até porque estamos presentes sempre nos debates que envolvem a Operação Urbana, principalmente na região Oeste de São Paulo.

A Ros tem se manifestado de forma veemente contra situações que muitas vezes são equivocadas ou impostas de forma a não permitir um debate mais amplo. Seu trabalho tem feito uma diferença enorme no Legislativo do Município. Somos testemunhas do seu trabalho ao longo do tempo na discussão do EIA-RIMA, na discussão da Operação Urbana Água Branca. Se não fosse pelo trabalho de pessoas que acompanharam sua linha de pensamento, a Operação Urbana já teria passado aqui de qualquer jeito, atropeladamente, de qualquer forma.

Sendo uma Operação da década de 90, portanto, século passado, tinha avaliações feitas a caneta, de qualquer jeito, contratada pelo empreendedor; um negócio absolutamente equivocado. Não esperaríamos que no século XXI um assunto desses fosse tratado dessa forma.

Como morador da região, tenho sentido que estamos ficando asfixiados; nem sufocados mais,

asfixiados, porque não há mais ar na região, ou seja, a sobrevivência numa região tão nobre como aquela já está ficando difícil demais. Por isso teremos de tratar esse assunto da Operação Urbana com muito cuidado, até porque imaginamos que essa Operação vem para esta Casa para passar.

Em relação ao outro assunto que envolve a discussão técnica, dou outro testemunho, Ros, porque muitas entidades e pessoas que vêm a esta Casa, 100% das vezes, só trazem críticas e não fazem nenhuma proposição.

Quando recebemos da sociedade propostas, isso nos ajuda muito. Temos recebido na Câmara, de quase todos os Vereadores, projetos que caminham e que vão à sanção de comum acordo com o Executivo, com as áreas temáticas que tratam o assunto na sociedade e com as câmaras técnicas da própria Prefeitura.

Esta Casa também tem seus técnicos e por isso ficamos até tristes de ver que foi aprovado o Novo Código Florestal com tantos vetos, o que o descaracteriza completamente. Apesar disso, a Presidente teve uma postura firme e pelo menos vetou aquilo que era uma irresponsabilidade. Digo isto também como ruralista que sou: não acreditei que aquilo pudesse ter sido votado da forma como foi em pleno no século XXI.

Então, Ros Mari, sua contribuição, como a dos demais que observamos aqui, é muito importante para a Comissão e sempre muito bem-vinda.

Ontem, na reunião da CPI da Cantareira, ouvimos manifestações do pessoal do SOS Cantareira e ficamos impressionados de ver como eles têm muito mais informações do que nós mesmos que estamos aqui dentro, porque nós não conhecemos a Cantareira como eles que estão lá e militam pela causa.

Falo isto em nome de todos os membros da Comissão: todas as vezes que vocês trazem essas manifestações, elas agregam muito e gostaríamos muito de ver vocês sempre aqui conosco. Muito obrigado pela presença de todos os que vêm e se manifestam.

O nobre Vereador Neder, assim como o nobre Vereador Tião Farias, é defensor de que tenhamos nossas audiências públicas divulgadas à população via rádio, porque é muito barato e chega às pessoas. Quando informamos via *Diário Oficial* ou por *mailing*, buscamos um público muito específico. A TV Câmara já é um grande avanço, mas o rádio, com certeza, socializaria muito essa informação às pessoas interessadas em estar aqui para debater temas específicos de suas regiões.

Essa manifestação de carinho, Sr. Presidente, é dedicada às pessoas que vêm aqui, voluntariamente, estudam o tema e contribuem muito para o nosso trabalho na Casa.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Tem a palavra o nobre Vereador Carlos Neder.

O SR. CARLOS NEDER – Sr. Presidente, faço minhas as palavras do nobre Vereador Paulo Frange em respeito e consideração à presença de todos as pessoas que têm acompanhando as audiências públicas, em especial a Ros Mari, que foi nominada.

Gostaria de pedir à V.Exa., na condição de Presidente da Comissão, que interceda junto ao Presidente da Câmara e à Mesa Diretora para que agilizem a regulamentação da resolução que aprovamos, instituindo um fórum suprapartidário em defesa de uma São Paulo saudável e sustentável. Temos a Comissão Permanente de Política Urbana e temos subcomissões, mas é importante um instrumento novo de participação, que é a presença da sociedade civil organizada no âmbito do Parlamento de tal maneira que ela possa nos ajudar coletivamente nessa discussão que frequentemente temos. A qualidade da participação individual já está sendo agregada na medida em que temos um fórum com essas características funcionando.

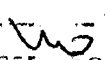
Peço a V.Exa., então, que converse com o Presidente Police Neto – e também peço a ajuda do nobre Vereador Paulo Frange – a fim de que tenhamos o mais rápido possível esse fórum instalado, tal a quantidade de propostas que tramitam hoje na Câmara que dizem respeito a Operações Urbanas e a temas correlatos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Tião Farias) – Nobre Vereador Carlos Neder, estou aguardando somente a agenda e a disponibilidade do nosso Presidente, porque S.Exa. também se interessou muito pela sua proposta.

Agradeço a todos a presença e, como não há mais nada a ser tratado, dou por encerrada esta reunião. Estão encerrados os nossos trabalhos.

Segue juntado nesta data documento(s)
e papel de juntado sob folha(s)
nº 70 Em 27 / 06 / 12


Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF. 11.372 - Técnico Administrativo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16- 00982/2012

Folha nº 70 do proc.

nº 01-277 de 20 11

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF. 11.372 - SGP. 12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 277/11.

De autoria do nobre Vereador David Soares, o presente projeto de lei dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências

A propositura obriga que todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano do município utilizem ônibus com motor elétrico-híbrido. Define, ainda, que a renovação da frota seja feita de forma gradativa e anual, à razão de, pelo menos, 5% (cinco por cento) a cada ano.

De acordo com o autor, a iniciativa visa estabelecer novos parâmetros para o transporte coletivo da cidade, a fim de reduzir as emissões de poluentes, contribuindo para um meio ambiente saudável.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, através do parecer nº 1932/11, manifestou-se pela **constitucionalidade e legalidade** da propositura.

O ônibus elétrico-híbrido trata-se de veículo destinado ao transporte de passageiros, que possui dois motores, um elétrico e outro a combustão, funcionando de forma independente. Segundo informações obtidas no sítio eletrônico da Associação dos Usuários de Transportes Coletivos - ABAS e no sítio eletrônico da Volvo, fabricante deste tipo de veículo, o motor elétrico é utilizado no momento da partida e em baixas velocidades, até 20 km/h (vinte quilômetros por hora), acima desta velocidade passa a funcionar o motor a combustão. Ainda de acordo com a Volvo, seu modelo, denominado "7900 Híbrido", possui capacidade para maior número de passageiros do que o ônibus convencional, reduz o consumo de combustível em até 37% (trinta e sete por cento) e diminui a emissão de poluentes que saem pelo escape, em torno de 40 a 50% (quarenta a cinquenta por cento).

Face o exposto, e entendendo que a propositura, sob o ponto de vista do meio ambiente, propiciará melhoria na qualidade do ar e consequentemente na saúde da população, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente a sua aprovação**.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 22/06/12

TIÃO FARIAS
Presidente

CARLOS NEDER

JUSCELINO GADELHA

CHICO MACENA

PAULO FRANGE

Relator

DALTON SILVANO

TONINHO PAIVA

17 - RELCOM
17- 00995/2012

1 de 1

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 29 / 06 / 12

Pág. 130 Col. 03

Conferido [assinatura]

Leonardo Amaral Pedrazzoli

RF: 11372

A Comissão de Trânsito

e Transporte

Em 29 / 06 / 12

Leonardo Amaral Pedrazzoli

RF. 11.372

RECEBIDO

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

Em 29/06/12 às 13h

Sandra Paula T. S. Horta

Técnico Administrativo

RF. 11.402

Ab Vereador / A Vereadora

[assinatura]

Para relatar.

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

Em 01/08/2012

Presidente

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

Segue lido, nesta data documento(s)

e papel de informação publicado sob folha(s)

nº - 71 - Em 30/10/12

Sandra Paula T. S. Horta

RF. 11.402 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 21

Do processo PL n.º 01-277/11 em 30/10/2012

Sp
Sandra Paula Tiemi de Souza Horie
Técnico Administrativo – RF: 11402

Redesignação

Ao Vereador

Oliveria. digo Kamie

Relatar

Sala da Comissão de Transito, Transportes, Atividade Econômica Turismo, Lazer e Gastronomia

Em 31/10 /2012

[Signature]
Presidente

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

Segue juntado , nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº 72 a 74 Em 29/11/12

Sandra Paula SPH M. S. Horie
RF. 11.402 - Técnico Administrativo


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

 16 - PAR
16- 01807/2012
Folha nº 72 deProcesso nº 01-277/11Sandra Paula J. S. Horie
RF. 11.402 - SGP-12
**PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE
ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
277/11**

Objetiva o presente Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do nobre vereador David Soares (PSD), tornar obrigatória a todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a utilização de ônibus com motor elétrico-híbrido e micro-ônibus elétrico-híbrido no município de São Paulo.

A tecnologia de motorização elétrico-híbrido é um motor elétrico auxiliando e recuperando a energia de frenagem do motor a combustão e utilizada nos percursos em que há aceleração.

A renovação da frota de ônibus elétrico-híbrido e micro-ônibus elétrico-híbrido será gradativa e regulamentada pelo Poder Executivo, sendo no mínimo de 5% (cinco por cento) da frota existente por ano, até sua renovação total.

Fica proibido para as empresa concessionárias e permissionárias com atuação no município de São Paulo adquirir veículos novos para transporte coletivo que não seja elétrico-híbrido.

O descumprimento da exigência desta lei quanto à renovação da frota acarretará multa mensal de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por mês até a sua adequação a legislação.

Justifica o Autor que incorporada a proposta desta lei irá contribuir para um meio ambiente melhor e saudável e reduzirá a emissão de fumaça produzida pelos ônibus em 90% (noventa por cento).

Foram solicitadas informações ao Executivo visando à obtenção subsídios para auxiliar na relatoria.

Os órgãos especializados da Secretária Municipal de Transportes, SPTRANS Gabinete foram unânimes na decisão pela inviabilidade da propositura.

Comissão de Constituição e Justiça e Legislação Participativa elaborou um substitutivo a fim de adaptar à melhor técnica de elaboração legislativa.

Como a propositura versa sobre matéria - política municipal de meio-ambiente - Lei Orgânica do Município de São Paulo, foram realizadas duas audiências públicas.

Tendo em vista melhor ajuste do texto no seu Art. 2º aspecto técnico, sugerimos o substitutivo que segue:

 17 - RELCOM
17- 01829/2012

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 79 doProcesso nº 04.277/11Sandra Paula T. S. Harde
RF. 11.402 SGP-12

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTROMOMIA AO PROJETO DE LEI Nº
0277/11.

Dispõe sobre a utilização de ônibus e micro-ônibus urbano elétrico-híbrido
no transporte coletivo do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica obrigatória a utilização de ônibus e micro-ônibus elétrico-híbrido
por parte de todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no
sistema de transporte coletivo urbano, no Município de São Paulo.

Art. 2º A tecnologia de motorização elétrico-híbrida a ser utilizada é toda
aquela que possui um motor de combustão interna, sendo a combustão a biodiesel, e um
motor elétrico que auxilia o esforço do motor a combustão de forma a reduzir o consumo
e as emissões de poluentes.

Art. 3º A renovação da frota por ônibus elétrico-híbrido e micro-ônibus
elétrico-híbrido será gradativa e anual.

Parágrafo único. A renovação da frota, de que trata o "caput" deste artigo,
será regulamentada pelo Poder Executivo, sendo de até 30% (trinta por cento) da frota
existente, após o transcurso do prazo máximo de 10 (dez) anos.

Art. 4º O descumprimento da presente Lei na renovação da frota, nos
moldes do disposto no art. 3º, acarretará multa mensal de R\$ 100.000,00 (cem mil reais),
a ser aplicada às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte
coletivo até sua adequação a legislação.

Parágrafo Único. A multa de que trata o "caput" deste artigo será atualizada
anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado
pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, acumulada no exercício
anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será aplicado outro que venha a
substituí-lo.

Art. 5º Os valores recebidos pelo Poder Executivo das multas pelo
descumprimento da lei deverão ser destinadas as instituições que atendam pessoas com
câncer de pulmão e doenças pulmonares e as instituições que cuidam do meio ambiente.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60
(sessenta) dias a contar de sua publicação.

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 74 fls. 86
Processo nº 0-277/11
Sandra Paula T. S. Horde
RF. 11.402 - SGP-12

O projeto em análise reveste-se de elevado interesse público, motivo pelo qual esta Comissão posiciona-se favoravelmente, pois adotada a medida proposta, provavelmente haverá um grande economia de combustível e grande redução da fumaça lançado na atmosfera.

Assim sendo, para adequar texto a técnica legislativa apresentamos o presente substitutivo apresentado. 28/11/12

SELEÇÃO
Ver. OLIVEIRA
Relator

Ver. AURELIO NOMURA
Presidente

Ver. LAMIA
Relator

Ver. DAVID SOARES

Ver. RICARDO TEIXEIRA

Ver. GOULART

Ver. SENIVAL MOURA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 29 / 11 / 12
Pág. 114 Col. 04
Conferido [assinatura]
Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

À Douta Comissão de
Finanças em 29/11/12

[assinatura]
Sandra Paula T. S. Horie
Técnico Administrativo
RF. 11.402

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 29/11/12 às 15:00
RF

[assinatura]
André Marcondes
Técnico Administrativo
RF 11.264

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora
Aurelio Miguel
Para tratar
da Lei Complementar nº 10, de 1996, e do Decreto
Em 30/11/12
Obs: o prazo para manifestação é de 5 dias, nos
termos do § 3º, artigo 63 da R.R.

A SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 277 do Regimento Interno.
Data Recb. 02 / 01 / 2013
Nome Vee
RF. 101123 SGP-12

[assinatura]
Vera Nice Rodrigues Ribeiro
Assistente Parlamentar
RF.

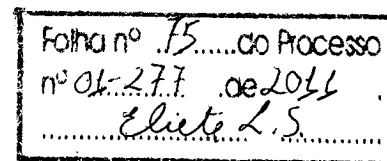
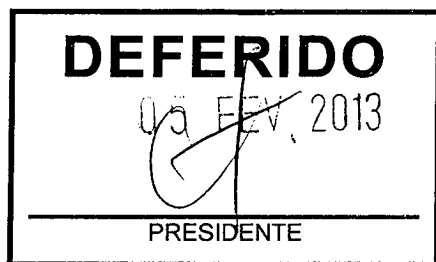
MAN: 123237

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Proc. encerrado com FG fls.
Arquivado em 04/01/13
O Func.º Ubirajara

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

Segue(m) junta(m), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 75 e ficha de informação
sob nº 76 de 20 / 02 / 2013
[assinatura]

Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33



Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33

REQUERIMENTO

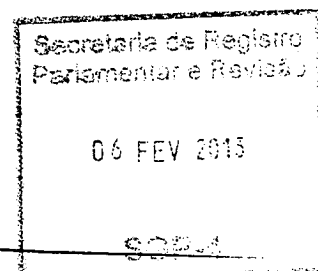
13 - RDS
13- 00011/2013

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PR nº 07/2011, PL nº 44/2011, PL nº 53/2011, PL nº 67/2011, PL nº 101/2011, PL nº 108/2011, PL nº 118/2011, PL nº 165/2011, PL nº 176/2011, PL nº 195/2011, PL nº 196/2011, PL nº 225/2011, PL nº 253/2011, PL nº 277/2011, PL nº 295/2011, PL nº 363/2011, PL nº 392/2011, PL nº 423/2011, PL nº 446/2011, PL nº 471/2011, PL nº 495/2011, PL nº 503/2011, PL nº 513/2011, PL nº 539/2011, PL nº 559/2011, PL nº 582/2011, PL nº 611/2011, PR nº 2/2012, PL nº 25/2012, PL nº 28/2012, PL nº 35/2012, PL nº 77/2012, PL nº 86/2012, PL nº 91/2012, PL nº 120/2012, PL nº 163/2012, PL nº 180/2012, PL nº 239/2012, PL nº 264/2012, PL nº 268/2012, PL nº 285/2012, PL nº 286/2012, PL nº 333/2012, PL nº 338/2012, PL nº 339/2012, PL nº 342/2012, PL nº 368/2012, PL nº 369/2012, PL nº 393/2012, PL nº 421/2012, PL nº 438/2012, PL nº 464/2012, PL nº 466/2012, PL nº 486/2012, PL nº 493/2012, PL nº 518/2012, PL nº 519/2012, PL nº 529/2012, PL nº 530/2012, PL nº 542/2012, todos de autoria do Exmº Sr. Vereador David Soares.

Sala das Sessões, 31 de janeiro de 2013

Vereadora Edir Sales
Líder do PSD



CMSP - SGP.22 - 01/02/2013 - 16:59 - 003240 - 1/1

Matéria PL 277/2011. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 76

do processo nº 01-277 de 20 11 / 20 / 02 / 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 13-0011/2013.

20/2/13

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

À SGP.-22

Sra. Supervisora,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-0011/2013, segue o presente expediente para volta à tramitação.

20/02/2013

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

Recebido em SGP-22.

29/2/13
Adelina

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

A Comissão de: Finanças

05/03/2013

Solange

Solange Planone dos Santos
Supervisora - SGP.22
RF. 10.80110

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 05/3/13 às 18:00 RF

Cezar

Cezar Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.267

Ao Vereador / A Vereadora

RICARDO MUNEZ

Para relatar.
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento.

Em 14/03/2013

Ricardo

Presidente

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

Segue em junto 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 77080 Em 201513

Cezar Cesar Rodrigues
RF. 11.267 - Técnico Administrativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 77 do proc.
nº 01-277 de 20 11

Calo César Rodrigues
RF 11.267 - SGP-12

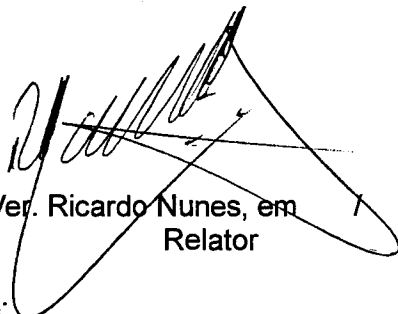
Senhor Presidente:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Poder Executivo, pela Secretaria Municipal de Saúde, responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 277/2011:

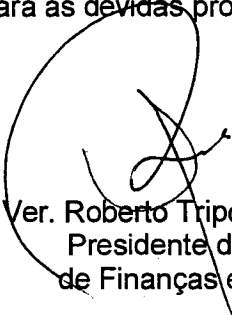
1º) Qual o impacto na saúde pública gerado pela emissão de gases pelos veículos utilizados no transporte público?

2º) Quais doenças são relacionadas à poluição causada pelos veículos utilizados no transporte público?

3º) Qual o valor anual é gasto no tratamento das doenças causadas pela poluição de veículos utilizados no transporte público?


Ver. Ricardo Nunes, em
Relator

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.


Ver. Roberto Tripoli, em
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46, inciso VIII, do Regimento Interno.


Ver. José Américo, em 12 / 04 / 13
Presidente



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 78 do proc.

nº 01-277 de 20 11

Calo César Rodrigues
RF 11.267 - SGP-12

São Paulo, 11 de abril de 2013.

36 - OF-SGP12
36-00086/2013

Senhor Prefeito,

CÓPIA

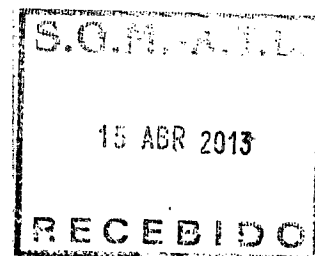
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, solicito que nos envie subsídios ao Projeto de Lei nº 277/2011, de autoria do Vereador David Soares, que *dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal, e fixa outras providências*, para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

JOSE AMÉRICO
Presidente

Anexo: Fotocópia do pedido da Comissão solicitante.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Eliene Corvello Pinha
RF: 553.462-1.00
SGM/AT



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

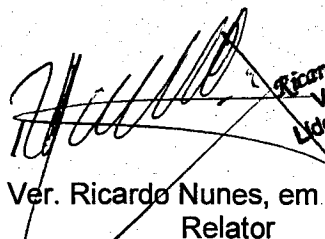
Folha nº 79 do proc.
nº 01-277 de 20 11

fls. 93

Calo César Rodrigues
RF 11.267 - SGP-12

Senhor Presidente:

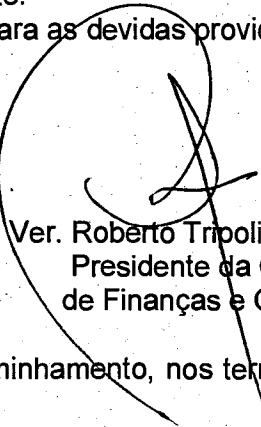
Requeiro a V.Exa. as providências cabíveis a fim de que seja solicitado ao Professor Doutor Paulo Saldiva, da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo – Departamento de Patologia, o encaminhamento de estudos existentes sobre a relação custo – benefício da implantação deste Projeto de Lei 277/2011, assim como com as repercussões para o poder público com atendimentos na saúde relativos a esse assunto.


Ver. Ricardo Nunes, em
Relator

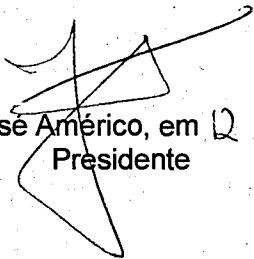
Ver. Ricardo Nunes
Vereador
Lider do PMDB

04/04/2013

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.


Ver. Roberto Tripoli, em
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46, inciso XIII, do Regimento Interno.


Ver. José Américo, em
Presidente

12/04/13



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 80 do proc.
nº 01-277 de 20 11
Calo César Rodrigues
RF 11.267 - SGP-12

São Paulo, 11 de abril de 2013.

36 - OF-SGP12
36- 00087/2013

Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, solicito que nos envie subsídios ao Projeto de Lei nº 277/2011, de autoria do Vereador David Soares, que *dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do município de São Paulo, renovação da frota municipal, e fixa outras providências*, para que a Comissão possa emitir parecer a respeito.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.

JOSÉ AMÉRICO
Presidente

Anexo: Fotocópia do pedido da Comissão solicitante.

A Sua Excelência o Senhor Professor
Doutor Paulo Saldiva
Departamento de Patologia
Faculdade de Medicina da USP
Av. Dr. Arnaldo, 455 – 1º Andar – Sala 1103
Bairro Cerqueira César – CEP: 01246-903 – São Paulo/SP

11:21 07/04/2013 000066 FIC. MEDICINA USP - SENHO - PROT.

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 81 a 95 Em 30 / 08 / 13

Vinicius Moreira do Nascimento
RF. 11.251-507-12



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 96

São Paulo, 28 de agosto de 2013.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 296/13-C

Ref.: OF-SGP 12 nº 0086/2013

Folia nº 81

Processo nº 01-277/11

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

15 - DOCREC
15- 00539/2013

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atendimento ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a essa Presidência, por cópia, as manifestações da Secretaria Municipal da Saúde acerca do Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e dá outras providências.

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

ANTONIO DONATO MADORMO
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MNS/drs
Resp 277-11

12:49 29/08/2013 00:39 - Protocolo Legislativo - SGP 22

À Comissão de:

Finanças

29.08.2013

J. Pimenta

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em *29/8/13* às *18:45*
RF *10.45*

8

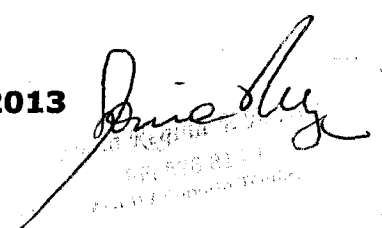
Caio Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.267

CÓPIA

Folha de Informação nº 79

Do Processo Nº 2011.0.230.701- 3

em 09/05/2013



Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências.

SMS/Coordenação de Vigilância em Saúde – COVISA
Srª Coordenadora,
Dra. Rejane Calixto Gonçalves

Encaminhamos o presente expediente, com escusas pelo tempo decorrido na resposta, fato esse devido à necessidade de pesquisa referente à temática apresentada. Os autos foram remetidos pela Área Técnica de Saúde do Trabalhador da SMS-G pela coordenação da Atenção Básica da SMS-G.

Em face dos três quesitos que a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo solicita que a Secretaria Municipal de Saúde responda (fls 34), preliminarmente transcreverei o teor dos quesitos 1º, 2º e 3º, a saber:

1º) Qual o impacto na saúde pública gerado pela emissão de gases pelos veículos utilizados no transporte público;

2º) Quais doenças são relacionadas à poluição causada pelos veículos utilizados no transporte público?

3º) Qual o valor anual é gasto no tratamento das doenças causadas pela poluição de veículos utilizados no transporte público.

Considerando o objeto de semelhante solicitação, especialmente o dos quesitos 1º e 2º, e o encaminhamento do Assessor Parlamentar da SMS-G, Marco Antonio Hernandez em fls 38, propomos o seguinte encaminhamento:



Do Proc 2011-0.230.701-3

SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE
Área Técnica de Saúde do Trabalhador

Folha nº 83 fls. 99

Processo nº 01.277/11

Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

Folha de Informação nº 80

1. anexar, a título de contribuição, material cedido pelo autor, de caráter técnico-científico que consta da publicação Licenciatura em Ciências – USP / UNIVESP, Módulo 5, intitulado "Poluição do Ar Ambiental e de Ambiente Internos e Efeitos na Saúde", com autoria do Dr. Ubiratan de Paula Santos, médico pneumologista do Instituto do Coração do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (fls 39 a 78);

2. no que se refere ao objeto do quesito 3º, a princípio não localizamos documentação específica na Secretaria Municipal de Saúde, que trate desta questão;

3. remeter o presente expediente à coordenadora da Coordenação de Vigilância em Saúde – COVISA, conforme o indicado nas fls 38.

Atenciosamente,

Ricardo Fernandes de Menezes

Ricardo Fernandes de Menezes

Assessor do Gabinete

Coordenador de Saúde do Trabalhador

SMS-G

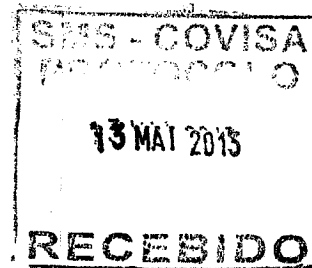
CÓPIA

Sandra Regina de A. G. B. Tavares

Assistente Técnica em Saúde do Trabalhador

Cecília Martins

Assistente Técnica em Saúde do Trabalhador





Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal da Saúde
Coordenação de Vigilância em Saúde

autuado em 30/05/2015 00:00:00
Folha nº 84

Processo nº 01-237/11
fls. 100
Vinculo: Prefeitura do Município
IV, 11.261, SSP-12

Do Processo 2011-0.263.701-3

Folha de informação nº 81
em 13/05/2013 (a)

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - SGM. ATL/III

CÓPIA

Assunto: Solicita análise e manifestação fundamentada sobre a Lei nº 277/11, de autoria do Vereador David Soares, que dispõe sobre a utilização de Ônibus Urbano Elétrico-Híbrido do transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal, e fixa outras providências.

Gerência de Vigilância em Saúde Ambiental
Sra Gerente

Em atenção ao solicitado pelo Senhor Assessor Parlamentar de SMS, em folha 38, e ao exposto em folhas 79/80, pela Área Técnica de Saúde do Trabalhador de SMS, encaminhamos o presente para ciência e manifestação, **com retorno a este Gabinete até o dia 16 de maio de 2013, impreterivelmente.**

São Paulo, 13 de maio de 2013.


REJANE CALIXTO GONÇALVES
Coordenadora de Vigilância em Saúde
COVISA-SMS

/efs



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
Secretaria Municipal da Saúde
Coordenação de Vigilância em Saúde
Gerência de Vigilância em Saúde Ambiental
Subgerência de Vigilância de Riscos e Agravos à Saúde
Relacionados ao Meio Ambiente

atualizado em 30/08/2015 00:00:00

Processo nº 01-277/11
Vinícius Moreira do Nascimento
RF. 11.261 - SGP-12

Fls. nº 141

Thelma Pedrosa LÔ
RF. 78.445 - AGPP

CÓPIA

Do Processo N° 2011.0.263.701-3
Interessado: Câmara Municipal de São Paulo
Assunto: Projeto de Lei N° 277/11

Em face do solicitado as Fls 79 Temos a informar dentro do exíguo prazo disponibilizado:

1. Em rápida revisão no PUBMED das publicações recentes não foram encontrados estudos epidemiológicos populacionais de exposição a diesel no transporte público particularmente. Os estudos encontrados são experimentais, uma vez que é difícil separar a exposição aos poluentes do diesel frente às demais fontes de poluição a que está exposta a população. Foi encontrada uma revisão da literatura com metanálise referente a motoristas profissionais a qual não temos acesso pois não contamos com assinatura para revistas científicas eletrônicas na COVISA. Colocamos abaixo o resumo e referência do estudo que conclui por um excesso de 18% de cânceres em profissionais do tráfego (potencialmente expostos a diesel). (fls 83)
2. Estudo realizado pelo Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da USP, a partir dos dados de inspeção veicular na cidade de São Paulo, conclui que a redução das emissões dos veículos a diesel foram responsáveis pela prevenção de 1.515 internações hospitalares e 584 mortes por problemas respiratórios e cardiovasculares, resultando em uma economia de 160 milhões ao sistema de saúde na Grande São Paulo (ref na pág 84).
3. O Health Effects Institute, em seu Special Report 17 de janeiro de 2010 realiza revisão da literatura sobre emissões, exposição e efeitos na saúde relacionados à poluição veicular. Neste relatório, o qual se anexa o resumo executivo as fls 85 a 95), os estudiosos chegam à conclusão de que vários aspectos epidemiológicos e toxicológicos da poluição relacionada ao tráfego permanecem pouco estudados e



2011-0263701-3

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
Secretaria Municipal da Saúde
Coordenação de Vigilância em Saúde
Gerência de Vigilância em Saúde Ambiental
Subgerência de Vigilância de Riscos e Agravos à Saúde
Relacionados ao Meio Ambiente

fls. 102
Thalita Rezende LÔ
RF: 781445 - AGPP
86

Processo nº 01-277/11
e poluentes.
Vinculação do Nascimento

CÓPIA

incompletos, apesar de apontarem para relação entre adoecimento e emitidos pelos veículos.

4. Estudo realizado pela Faculdade de Saúde Pública da USP, em parceria com a COVISA e Centro de Vigilância Epidemiológica e financiado pela FAPESP, relacionando a densidade de veículos total, por veículos movidos a gasolina e álcool e veículos movidos a diesel na cidade de São Paulo, conclui em seu relatório preliminar que o risco de internação por doenças respiratórias em crianças e idosos e o risco de internações por doenças cardiovasculares em adultos é similar nas três modalidades de combustível. Anexamos o relatório da FAPESP em que nas páginas 33, 34 e 35 do relatório são apresentadas as OR para cada modalidade e grupo de doenças. Pode-se observar que, exceto para os idosos, há aumento do risco à medida em que aumenta a densidade de veículos independente da categoria de combustível. (anexo fls 96 a 140)

Conclusão: é difícil de calcular o impacto na saúde e seu custo quando se isola os veículos movidos a diesel do transporte público. No entanto, a literatura é farta no que tange os efeitos da poluição do ar na saúde da população (ver fls 39 a 68). Limitações metodológicas tem dificultado o isolamento de um tipo de combustível e ainda mais quando se restringe a abrangência para uma função específica.

Técnicos:

Clárice Umbelino de Freitas
Clárice Umbelino de Freitas
RF: 529883

Marli Ribeiro Gomes Codognoto
Marli Ribeiro Gomes Codognoto
RF: 806780

Mirta A Ferro Rodrigues Silva
Mirta A Ferro Rodrigues Silva
RF: 616595

Pablo Santos Lira
Pablo Santos Lira
RF: 806778



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal da Saúde
Coordenação de Vigilância em Saúde

Folha nº 87

Processo nº 01-277/11

Vinícius Moreira do Nascimento
 11.261-502-12

143

folha de informação nº 142

Thalita Pedroza Lô
 RE. 781445 - AGPP

Do Processo nº 2011.0.263.701-3
 Interessado: Câmara Municipal de São Paulo
 Assunto: Projeto de Lei nº 277/11.

Em 16/05/2013

CÓPIA

A
 GVISAM
 Sra. Gerente

Segue em anexo juntadas às folhas de informação 141 a 142, parecer técnico da equipe do VIGIAR/SVRAMA, referente ao Projeto de Lei nº 277/11, d a Câmara Municipal de São Paulo.

Nelson Figueira Júnior
 SVRAMA



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
SAÚDE

Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal da Saúde
Coordenação de Vigilância em Saúde

autuado em 30/05/2015 00:00:00.
Folha nº 88 do
fls. 104
Processo nº 01-277/11
Vincício Moreira do Nascimento
11.261 - SGP-12

Folha de informação nº 144

Do Processo 2011-0.263.701-3

em 16/05/2013

Thelita Pedroza Lô
RF. 781445 - AGPP

Assunto: Solicita manifestação sobre Projeto de Lei nº 277/2011.

CÓPIA

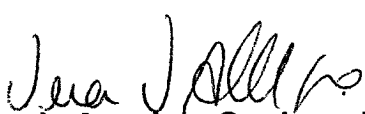
A
COVISA.G

Senhora Coordenadora

Em resposta ao solicitado em fls. 81, segue anexos e manifestação técnica em fls. 82 à 142.

Atenciosamente

São Paulo, 16 de maio de 2013.


Vera Lucia Anacleto Cardoso Alegre
Gerente da Vigilância em Saúde Ambiental
COVISA - SMS

/tpl



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal da Saúde
Coordenação de Vigilância em Saúde

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 89

fls. 105
Processo nº 01-277/11
vinicius victor da Natividade
RF 11.261 - SGP-12

Do Processo nº 2011.0.263.701-3

Folha de informação nº 145
em 17/05/2013 (a)

Maria Aparecida De Lima Santos
RF 501.352
COVISA/G

Interessado: SGM. ATL/III

Assunto: Solicita análise e manifestação fundamentada sobre o PL 277/11 que dispõe sobre a utilização de ônibus Urbano Elétrico-Híbrido do transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da Frota Municipal.

CÓPIA

SMS

Dr. Ricardo Fernandes de Menezes

Sr Coordenador de Saúde do Trabalhador

Restituímos o presente com a manifestação da Gerência de Vigilância Ambiental desta Coordenação, para ciência e o que mais couber.

São Paulo, 17 de Maio de 2013.


REJANE CALIXTO GONÇALVES
Coordenadora de Vigilância em Saúde
COVISA-SMS

/mals.

20/05/13
do
16:28 hr



SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE
Área Técnica de Saúde do Trabalhador

Folha nº 90 fls. 106

Processo nº 01-277/11
Vincício Moreira do Nascimento
RF. 11.261 SGP-12

Folha de Informação nº.146

Do Processo Nº 2011.0.269.701- 3

Em 12 de agosto de 2013

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº. 277/11, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências.

Sonja Regina D. Barros
RF: 526.814.1
AGP / Suporte Técnico

SMS/Assessoria Técnico-Legislativa
Assessor do Gabinete
Sr. Marco Antonio Hernandez

CÓPIA

Trata o presente expediente do Projeto de Lei nº. 277/11, de autoria do nobre vereador David Soares, do Partido Social Cristão – PSC, que dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências.

Os autos foram remetidos à Área Técnica de Saúde do Trabalhador da SMS-G pela Coordenação da Atenção Básica da SMS-G.

Preliminarmente, cumpre reconhecer a nobreza da preocupação do parlamentar proponente do projeto de lei em questão, qual seja, a preocupação com os danos que a poluição ambiental pode acarretar para a saúde individual e coletiva das pessoas que residem e ou trabalham no Município de São Paulo.

O Projeto de Lei nº. 277/11, em fls. 04, torna "obrigatório a todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a utilização de ônibus com motor elétrico-híbrido e micro-ônibus elétrico-híbrido no Município de São Paulo" (Art. 1º). Define "a tecnologia de motorização elétrico-híbrido" como "toda aquela que possui um motor de combustão interna, sendo a combustão de biodiesel e um motor elétrico", a qual, no limite, reduz "as emissões de poluentes" (Art. 2º). Ou seja,

a finalidade dessa proposição é a renovação total da atual frota de veículos das empresas concessionárias e permissionárias com atuação no Município de São Paulo, a qual seria substituída por uma frota de "ônibus elétrico-híbrido e micro-ônibus elétrico-híbrido" (Art. 3º).

No mais, são estabelecidos dispositivos para assegurar a transição "gradativa e anual" (Art. 3º) da frota atual "até que toda a frota seja de veículo elétrico-híbrido" (parágrafo único, Art. 3º).

Em síntese, esse é o espírito do projeto de lei.

Dada a menção ao câncer de pulmão e às doenças pulmonares no corpo do projeto de lei (Art. 7º), o que revela a preocupação implícita do seu autor com efeitos negativos da emissão de poluentes sobre a saúde das pessoas, antes de remeter o presente expediente à coordenadora da Coordenação de Vigilância em Saúde - COVISA, conforme o indicado em fls. 38, a título de contribuição, anexamos material de caráter técnico-científico, em fls. 39 a fls. 78, de autoria de Ubiratan de Paula Santos, médico pneumologista do Instituto do Coração do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, que consta da publicação Licenciatura em Ciências - USP / UNIVESP, Módulo 5, intitulado Poluição do Ar Ambiental e de Ambiente Internos e Efeitos na Saúde.

Registramos que a Comissão de Finanças e Orçamento da Câmara Municipal de São Paulo solicita que a Secretaria Municipal de Saúde responda (fls. 34) a três quesitos, cujo teor passamos a transcrever, a saber:

1º) Qual o impacto na saúde pública gerado pela emissão de gases pelos veículos utilizados no transporte público;

2º) Quais doenças são relacionadas à poluição causada pelos veículos utilizados no transporte público?

3º) Qual o valor anual é gasto no tratamento das doenças causadas pela poluição de veículos utilizados no transporte público?

Da manifestação da Gerência em Vigilância em Saúde Ambiental da COVISA

Os profissionais da equipe técnica da Gerência em Vigilância em Saúde Ambiental da COVISA, em manifestação em fls. 141 e fls. 142, destacam:

a) em revisão no PUBMED das publicações recentes não foram encontrados estudos epidemiológicos populacionais de exposição a diesel no transporte público particularmente. E acrescentam: estudos encontrados são experimentais, uma vez que é difícil separar a exposição aos poluentes do diesel frente às demais fontes de poluição a que está exposta a população (fls. 141);

b) estudo realizado pelo Laboratório de Poluição Atmosférica da Faculdade de Medicina da USP, a partir de dados de inspeção veicular na cidade de São Paulo, conclui que a redução das emissões dos veículos a diesel foram responsáveis pela prevenção de 1.515 internações hospitalares e 584 mortes por problemas respiratórios e cardiovasculares, resultando em uma economia de 160 milhões ao sistema de saúde na Grande São Paulo (fls. 84);

c) o Health Effects Institute, em seu Special Report, de 17 de janeiro de 2010, realiza revisão da literatura sobre emissões, exposição e efeitos na saúde relacionados à poluição veicular. Nesse Relatório, do qual se anexa o resumo executivo (fls. 85 a fls. 95), os estudiosos chegam à conclusão de que vários aspectos epidemiológicos e toxicológicos da poluição relacionada ao tráfego

permanecem pouco estudados e incompletos, apesar de apontarem para relação entre adoecimento e poluentes emitidos pelos veículos;

CÓPIA

d) estudo realizado pela Faculdade de Saúde Pública da USP, em parceria com a COVISA e o Centro de Vigilância Epidemiológica da Secretaria de Estado da Saúde de São Paulo, financiado pela FAPESP, relacionando a densidade de veículos total, por veículos movidos a gasolina e álcool e veículos movidos a diesel na cidade de São Paulo, conclui em seu relatório preliminar que o risco de internação por doenças respiratórias em crianças e idosos e o risco de internações por doenças cardiovasculares em adultos é similar nas três modalidades de combustível. Anexado o relatório da FAPESP (fls. 96 a fls. 140) em que em fls. 128, 129 e 130 são apresentadas as OR – Odds Ratio – para cada modalidade e grupo de doenças. Pode-se observar que, exceto para os idosos, há aumento do risco à medida em que aumenta a densidade de veículos independente da categoria de combustível (fls. 96 a fls. 140), e

e) chama a atenção a equipe técnica da Gerência em Vigilância em Saúde Ambiental da COVISA: "a literatura é farta no que tange os efeitos da poluição do ar na saúde da população", sendo, nesse sentido, referido o estudo Poluição do Ar Ambiental e de Ambiente Internos e Efeitos na Saúde, que consta em fls. 39 a fls. 78, especialmente suas fls. 39 a fls. 68.

À luz do exposto, o centro da conclusão a que chega a equipe técnica da Gerência em Vigilância em Saúde Ambiental da COVISA é o seguinte:

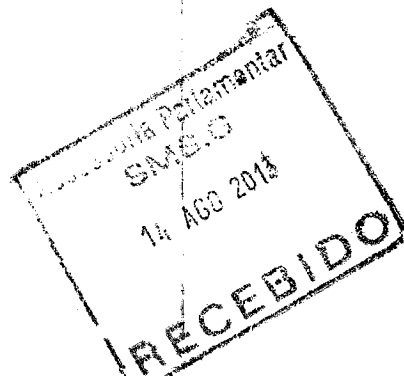
"é difícil de calcular o impacto na saúde e seu custo quando se isola os veículos movidos a diesel do transporte público. (grifamos) [...] Limitações metodológicas tem dificultado o isolamento de um tipo de combustível e ainda mais quando se restringe a abrangência para uma função específica.

Nestes termos, nos parece razoável considerar que, os estudos citados anteriormente, nos colocam frente a um quadro, atual, de desenvolvimento tecnológico e científico no qual não se apresenta, ainda, estudos conclusivos que permitam justificar, com máxima segurança tecnológica e científica, a substituição de uma frota de milhares de veículos de transporte coletivo, que emprega um dado tipo de combustível, por outra frota que emprega um outro tipo de combustível.

Atenciosamente,

CÓPIA


Ricardo Fernandes de Menezes
Assessor do Gabinete
Coordenador de Saúde do Trabalhador
SMS-G





PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
SECRETARIA MUNICIPAL DA SAÚDE
Assessoria Parlamentar

fls. 111

Folha nº 95
 Processo nº 01-277/11
 Início: 11.261 - SGP-12

Folha de informação nº 151.

Do Processo nº 2011.0263.701-3 em 14.08.2013

a)
 William Hélio e Souza
 Rf:729753

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 277/11, de autoria do Legislativo, que “dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico.híbrido no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências”. Pedido de subsídios.

À
SGM/ATL - Chefia
Senhora Assessora Especial

CÓPIA

Em atendimento à solicitação de V.Sa., segue o presente com as informações prestadas pela Equipe Técnica VIGIAR/SVRAMA da Coordenação de Vigilância em Saúde e Área Técnica de Saúde do Trabalhador da Coordenação de Atenção Básica, juntadas às fls.82/142/79/80/146/147/148/149 e 150.

São Paulo, 14 de agosto de 2013.

Osvaldo Misso
 Chefe de Gabinete
 SMS - G

Marco A. Encinosa
 Assessor Parlamentar
 SMS-G

S.G.M.-A.T.L.
 22. AGO 2013
RECEBIDO

S.E.
 22. AGO 2013
RECEBIDO

MAE/whs

Seguem juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricados sob folha(s)
nº 96 e 97 Em 17 / 12 / 2013

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

CP



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 96 de
Processo nº 01-277/11
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

16 - PAR
16- 02840/2013

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 277/2011

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador David Soares, visa obrigar todas as empresas concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a utilização de ônibus e micro-ônibus com motor elétrico-híbrido no Município de São Paulo.

Prevê que a renovação da frota será regulamentada pelo Poder Executivo, sendo ao mínimo de 5% da frota existente por ano, até que toda a frota seja de veículo elétrico-híbrido. Dessa forma, proíbe que sejam adquiridos veículos novos para o transporte coletivo municipal que não utilizem a tecnologia elétrico-híbrida.

O descumprimento da norma de renovação da frota acarretará multa mensal de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por mês, sendo que tais valores deverão ser destinados a instituições que atendam pessoas com câncer de pulmão e doenças pulmonares e instituições que cuidam do meio ambiente.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor ao projeto, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Contudo, a fim de ajustar o texto do art. 2º da propositura original em relação ao aspecto técnico, além de ampliar o tipo de veículo elétrico, apresentamos o seguinte substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº

AO PROJETO DE LEI Nº 277/2011

Dispõe sobre a utilização de ônibus urbano elétrico-híbrido ou ônibus elétrico a bateria no transporte coletivo do Município de São Paulo, renovação da frota municipal e fixa outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica obrigatório a todas as empresas concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano a utilização de ônibus com motor elétrico-híbrido ou ônibus elétrico a bateria e micro-ônibus elétrico-híbrido ou elétrico a bateria no Município de São Paulo.

Art. 2º A tecnologia de motorização elétrico-híbrida a ser utilizada é toda aquela que possui um motor de combustão interna, sendo a combustão a biodiesel, e um motor elétrico que auxilia o esforço do motor a **combustão** de forma a reduzir o consumo e as emissões de poluentes.

Art. 3º A renovação da frota por ônibus elétrico-híbrido ou elétrico a bateria e micro-ônibus elétrico-híbrido ou elétrico a bateria será gradativa e anual.

Parágrafo único. A renovação da frota será regulamentada pelo Poder Executivo, sendo ao mínimo de 5% da frota existente por ano, até que toda a frota seja de veículo elétrico-híbrido ou elétrico a bateria.

Art. 4º As empresas concessionárias e permissionárias com atuação no município de São Paulo ficam proibidas de adquirirem veículos novos para utilização

17 - RELCOM
17- 02891/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 97 de
Processo nº 01-277/11
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12

no transporte coletivo municipal que não sejam do tipo elétrico-híbrido ou elétrico a bateria.

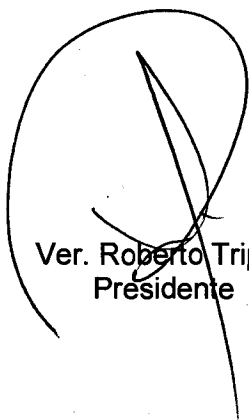
Art. 5º O descumprimento da presente lei na renovação da frota como dispõe o artigo 3º, acarretará multa mensal de R\$100.000,00 (cem mil reais) por mês, a ser aplicada às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação à legislação.

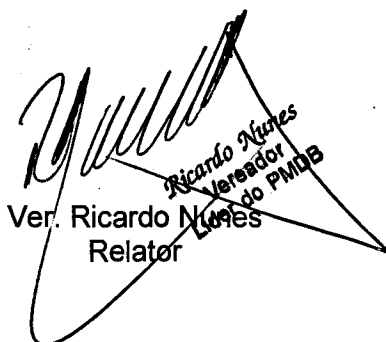
Art. 6º Os valores recebidos pelo Poder Executivo das multas pelo descumprimento desta lei deverão ser destinados a instituições que atendem pessoas com câncer de pulmão e doenças pulmonares e a instituições que cuidam do meio ambiente.

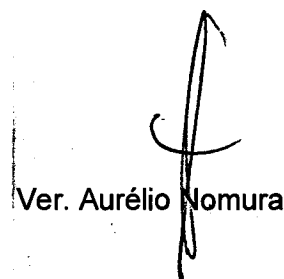
Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

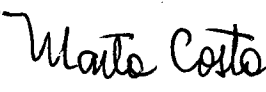
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 11-12-2013.


Ver. Roberto Tripoli
Presidente


Ver. Ricardo Nunes
Relator
Ricardo Nunes
Vereador
Linha do PMDB

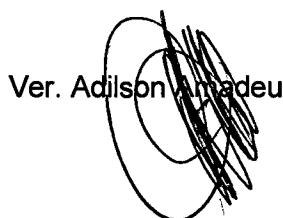

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Jair Tatto


Ver.ª Marta Costa

Ver. Milton Leite

Ver. Paulo Fiorilo


Ver. Adilson Amadeu

Ver. Wadih Mutran

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 19 / 12 / 13
Pág. 03 Col. 2ª
Conteúdo all
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197

À SGP-21

São Paulo 20 / 12 / 13

all

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197

Recebido em 12/12/13
Protocolo 11.197