

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE: **03 AGO 2011**
Const. Just. e Leg. Particip.
Pol. Urb., Metrop. e Meio Amb.
Administração Pública,
Transp., Transp., Al. Econ., Tur., Laz. e Gastron.
Finanças e Orçamento.

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PRESIDENTE
JOSE POLICENETO
Gabinete Vereador Milton Leite

Folha nº **01** do Anexo
do proc. nº **01-361** de 2011
ADELINA C. DE FORTES
Assistente Parlamentar
RF 160.406

PREJUDICADO
14 SET 2011
PRESIDENTE

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01- 00361/2011

Acresce o §6º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009 e da outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica inserido § 6º no art. 5º da lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, com a seguinte redação:

“Art. 5º (...).

§ 6º - para construção e operação das instalações mencionadas no caput, deverão ser respeitada a distância mínima de 200 m (duzentos metros) em relação a estabelecimentos de ensino seriado, faculdade, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e equipamentos públicos relevantes, não se aplicando essa exigência aos helipontos e heliportos situados em edificações destinadas a hospitais, órgãos públicos de policiamento, segurança ou defesa nacional, e sede dos governos municipal e estadual.

Art. 2º - Respeitando a anterioridade dos helipontos já licenciados.

Art.3º- As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

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

Sala das Sessões,


Milton Leite
Vereador

03 AGO 2011
ECM

15.9

DSP - SP.22 - 02/08/2011 - 17:22 - 00138 - 1/1

Folha nº 02 de anexo — fls. 1
do proc. nº 21-361 de 10 11
ADELINA C. PATTON
Assistente Legislativa
RÉTORIA



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Gabinete Vereador Milton Leite

JUSTIFICATIVA

A propositura deste Projeto de Lei visa o bem estar da população e atividades presentes no entorno de heliportos e helipontos, regulando a distancia em relação aos estabelecimentos, observando a aprovação da apresentação do Estudo de Impacto Ambiental ou do Estudo de Impacto de Vizinhança.

Destarte, o presente Projeto de Lei visa à garantia de qualidade de vida da comunidade e proteção do meio ambiente permitindo maior segurança de Vôo ou navegação aérea.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01-361 de 2011, 41, 8, 11 (a) 01

Adelina Cicone 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.

0510814011
Jader Augusto Pimenta

JADER AUGUSTO PIMENTA
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

0510814
[Signature]

16:00

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 04 A 29. 29/09/11

Sônia M. S. Ferreira
Assistente Parlamentar



PROCURADORIA

04

Processo nº 1363/11

Sonia Maria S. Ferr...

Reg. 100.995

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 0361/11

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

- Lei Municipal nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, que dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico (arts. 119 e 120);
- Lei Municipal nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, dispõe sobre parcelamento, uso e ocupação do solo, e dá outras providências (art. 264);
- Lei Municipal nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, que estabelece diretrizes e normas referentes à construção, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal, de acordo com a Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002. Regulamentada pelo Decreto Municipal nº 50.943/09;
- Portaria nº 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, do Ministério da Aeronáutica, que dispõe sobre Zonas de Proteção e Aprova os Planos Básicos de Zona de Proteção (arts. 66 e 70);
- PL 0323/03, do Vereador Wadih Mutran, que dispõe sobre a introdução de normas que disciplinam a construção de helipontos no Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 519/03, que institui normas sobre instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos, públicos e privados, civis, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

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, 15 de agosto 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

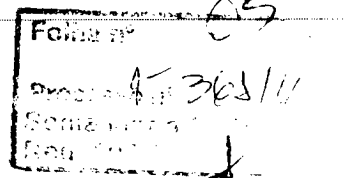
Caio Marcelo de Carvalho Giannini
Procurador Supervisor do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 55.289

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13430

Total de referências : 1



1/1

Título: LEI Nº 13.430 13/09/2002 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Plano Diretor Estratégico.

Projeto: Projeto de Lei Nº 290/2002 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.873/2003 - Regulamenta o direito de preempção, de acordo com os arts. 204 a 208 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 43.230/2003 - Regulamenta o Conselho Municipal de Política Urbana e a Câmara Técnica de Legislação Urbanística, criados por esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 43.231/2003 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado por esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 43.232/2003 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 43.300/2003 - Regulamenta a realização das Assembleias Regionais de Política Urbana, previstas nos arts. 272, inciso III, 276 e 279, inciso II, desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 43.384/2003 - Regulamenta a mediação, pelo Executivo, dos conflitos de interesses de que tratam os arts. 288 e 289 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 44.417/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 44.667/2004 - Regulamenta disposições desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 44.703/2004 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 deste Decreto.; (ver documento)

Decreto nº 44.844/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei, revogando o Decreto nº 44.417/2004.; (ver documento)

Decreto nº 47.145/2006 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelo artigo 251 e seguintes desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 47.522/2006 - Disciplina a categoria de manejo das Reservas Particulares do Patrimônio Natural, de que tratam os arts. 132, inciso II, alínea "e", e arts. 135 e 143, todos desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 47.661/2006 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado pelo art. 235 e seguintes desta Lei.; (ver documento)

Lei nº 15.003/2009 - Regulamenta os arts. 119 e 120 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 51.277/2010 - Regulamenta a emissão e demais características dos Certificados de Potencial Adicional de Construção, previstos no art. 230 desta Lei. (ver documento)

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

Revogação: Revoga a Lei nº 10.676/1988. (ver documento)

Notas complement.: - Decreto nº 42.871/2003 - Atribui a Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, por intermédio da Superintendência de Habitação Popular, a elaboração e a implementação do Plano de Urbanização do Complexo Paraisópolis, relativos as ZEIS 1-131, ZEIS 1-132, ZEIS 1-133, ZEIS 3-001 e ZEIS 3-002.

- Decreto nº 43.270/2003 - Cria a Comissão Permanente para Áreas Públicas - COMAP, conforme a Política de Áreas Públicas definida nos arts. 85 a 87 desta Lei.

- Decreto nº 45.726/2005 - Dispõe sobre a equivalência entre as zonas de uso definidas por esta Lei e pela Lei nº 13.885/2004, e as zonas de uso instituídas por legislação anterior.

- Decreto nº 45.952/2005 - Cria a Comissão do Patrimônio Imobiliário do Município de São Paulo, de acordo com o que dispõe o inciso V do art. 87 desta Lei.

- Lei nº 15.234/2010 - Institui os instrumentos para o cumprimento da Função Social da Propriedade Urbana no Município de São Paulo, nos termos estabelecidos nos arts. 199 a 203 desta Lei.

Alterações: Lei 13.575/2003 - Prorroga até 30/06/2003 o prazo previsto no art. 271 desta Lei.; (ver documento)

Lei 13.885/2004 - Estabelece normas complementares a esta Lei.; (ver documento)

Lei 13.885/2004 - Art. 3º - Acresce à Rede Estrutural Hídrica Ambiental, prevista nos termos do par. 3º do art. 106 do PDE, o disposto nos Quadros de nº 1 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; (ver documento)

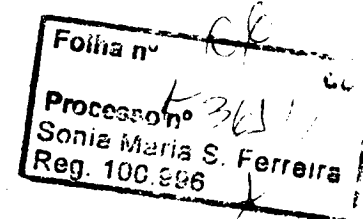
Lei 13.885/2004 - Art. 4º - Inclui no Quadro nº 3 anexo ao PDE as vias constantes dos Quadros 03A e 03B.; (ver documento)

Lei 13.885/2004 - Art. 5º - Acresce ao Quadro nº 11 do PDE melhoramentos previstos nos Quadros de nº 2 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; (ver documento)

Lei 13.885/2004 - Art. 7º - Acresce complementações ao Quadro nº 12 do PDE.; (ver documento)

Lei 13.885/2004 - Art. 18, par. 1º - Altera o "caput" do art. 201 desta Lei.; (ver documento)

Lei 13.885/2004 - Art. 19 - A Zona Industrial em Reestruturação - ZIR, de que trata o art. 162 do PDE, passa a denominar-se Zona Predominantemente Industrial - ZPI.; (ver documento)



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

Plano Diretor Estratégico.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 23 de agosto 2002, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

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

CAPÍTULO I

DA CONCEITUAÇÃO

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

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

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

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

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

II - zoneamento ambiental;

III - plano plurianual;

IV - diretrizes orçamentárias e orçamento anual;

V - gestão orçamentária participativa;

VI - planos, programas e projetos setoriais;

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

VIII - programas de desenvolvimento econômico e social.

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

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

II - planejamento da região metropolitana de São Paulo.

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

I - a política de desenvolvimento urbano do município;

II - a função social da propriedade urbana;

III - as políticas públicas do Município;

IV - o plano urbanístico-ambiental;

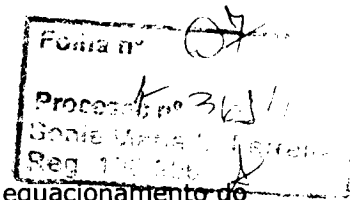
V - a gestão democrática.

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

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

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

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



estabelecimentos geradores de viagens deverão estar condicionados ao equacionamento do serviço de transporte coletivo e do sistema viário.

§ 2º - O Poder Executivo encaminhará, para apreciação e deliberação da Câmara Municipal, projeto de lei referido no "caput" deste artigo, num prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias após a data de publicação desta lei.

Art. 118 - A circulação e presença de cargas perigosas, em locais públicos ou privados, no território do Município deverão ser regulamentadas por ato do Executivo num prazo não superior a 360 (trezentos e sessenta) dias contados a partir da data de publicação desta lei.

Art. 119 - O Poder Executivo encaminhará para a apreciação e deliberação da Câmara Municipal, no prazo máximo de um ano, projeto de lei disciplinando a instalação, operação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos no território do Município, determinando:

I - horários de funcionamento, tendo em vista condições aceitáveis de bem estar da população e atividades presentes no entorno do aeródromo;

II - os horários de funcionamento a que se refere o inciso I deste artigo aplicar-se-ão não só a pousos e decolagens, como também a testes de motores e quaisquer outras atividades, exceto aquelas estritamente relacionadas a operações de emergência ou à segurança que não possam se valer de outro local que esteja em horário normal de funcionamento;

III - limites de intensidade, duração e frequência de ocorrência de geração de ruídos e vibrações a serem obedecidos durante seu horário de funcionamento;

IV - penalidades aplicáveis no caso de não cumprimento do disposto no ato do Poder Executivo de que trata o "caput" deste artigo, a serem arcadas em favor do Município pela autoridade responsável pelo aeródromo.

Art. 120 - A instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos ficará condicionada à apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório - EIA/RIMA.

Parágrafo único - A instalação e operação de heliportos fica condicionada à apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

SUBSEÇÃO III

DA REDE ESTRUTURAL DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO

Art. 121 - Ao longo da Rede Estrutural de Transporte Coletivo Público deve-se estimular o adensamento populacional, a intensificação e diversificação do uso do solo e o fortalecimento e formação de pólos terciários - Eixos e Pólos de Centralidades - desde que atendidas:

I - as restrições de caráter ambiental, particularmente quando são coincidentes ou cruzam os eixos da Rede Hídrica Estrutural;

II - as diferentes características dos vários modos de transporte coletivo público, tais como o metrô, ferrovia, ônibus, veículos leves sobre pneus - VLP e veículos leves sobre trilhos - VLT;

III - a forma com que os eixos de Transporte Coletivo Público se apresentam na paisagem urbana, a saber, em superfície, em subsolo ou no espaço aéreo;

IV - medidas de políticas urbanas que promovam a equidade na distribuição de acessibilidade;

V - a compatibilidade entre a capacidade instalada de transporte e a demanda gerada pela ocupação lindeira e regional.

§ 1º - A Rede Estrutural de Transporte Coletivo Público, bem como as propostas específicas, constam do Quadro nº 12 e do Mapa nº 03, integrantes desta lei, refletindo estratégia de expansão em rede articulada.

§ 2º - São considerados transporte coletivo público de massa aqueles realizados por metrô, por ferrovia, por veículos leves sobre pneus (VLP) e veículos leves sobre trilhos (VLT).

Art. 122 - Ficam definidas como Áreas de Intervenção Urbana, áreas ao longo dos eixos das linhas de transporte público coletivo, com o objetivo de qualificar estas áreas e seu entorno e obter recursos para aplicação na implantação e melhoria das linhas de transporte público por meio da outorga onerosa do potencial construtivo adicional, delimitadas por:

I - faixas de até 300 (trezentos) metros de cada lado dos alinhamentos do sistema de

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13885

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 45.817/2005 - Regulamenta os arts. 153, 273; os pars. 1ºs dos arts. 155, 156 e 157; e os pars. únicos dos arts. 160 e 161, todos desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 45.904/2005 - Regulamenta o art. 6º desta Lei, no que se refere à padronização dos passeios públicos.; ([ver documento](#))Decreto nº 46.932/2006 - Regulamenta os arts. 184, 185 e 186 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 48.163/2007 - Regulamenta os arts. 116 e 127 desta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 49.969/2008 - Regulamenta os Capítulos I e II do Título IV - Parte III, desta Lei. ([ver documento](#))

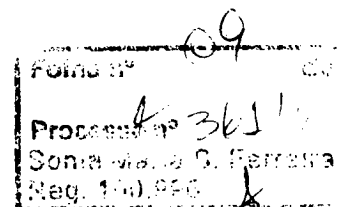
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complem.: - Decreto nº 45.726/2005 - Dispõe sobre a equivalência entre as zonas de uso definidas pela Lei nº 13.430/2002 e por esta Lei, e as zonas de uso instituídas por legislação anterior.

- Lei nº 14.242/2006 - Dispõe sobre a concessão de incentivos às construções novas e às reformas de hospitais, em atendimento ao §2º do art. 239 desta Lei.

- Lei nº 15.234/2010 - Institui os instrumentos para o cumprimento da Função Social da Propriedade Urbana no Município de São Paulo, nos termos estabelecidos no art. 18 desta Lei.

[\[Back \]](#)

**LEI N° 13.885, DE 25 DE AGOSTO DE 2004**

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

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

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de agosto de 2004, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

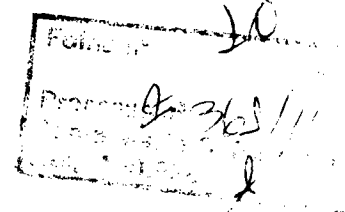
Art. 1º. Esta lei estabelece normas complementares à Lei nº 13.430, de 13.09.2002 – Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE) para instituição dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras (PRE) nos termos do disposto no inciso III do artigo 270 e do artigo 294 do PDE, dispõe sobre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

Parágrafo único. Esta lei está estruturada em três partes:

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

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

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



Parágrafo único. Deverá ser encaminhado à Câmara Municipal projeto de lei de revisão das leis a que se refere o "caput" deste artigo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias contados a partir da data de publicação desta lei.

Art. 263. O Executivo deverá coletar, sistematizar e atualizar periodicamente banco de dados com informações necessárias para a elaboração de indicadores ambientais para subsidiar a política de uso e ocupação do solo, a revisão do Plano Diretor Estratégico, políticas setoriais, programas e projetos de intervenção do município.

Art. 264. O Executivo deverá encaminhar à Câmara Municipal projeto de lei regulamentando procedimentos de análise e mitigação de impacto ambiental e de vizinhança relacionado a instalação e funcionamento de helipontos e heliportos.

Art. 265. Os Clubes Esportivo-Sociais - Z8-AV8 e os Clubes de Campo Z8-AV9, ficam enquadrados respectivamente, como EI-8 e EI-9, mantida a relação constante dos clubes referidos no Quadro nº 9B, anexo à Lei nº 8.328, de 02.12.1975, com as complementações introduzidas por legislação subsequente e pelos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.

Art. 266. O Executivo deverá desenvolver o Plano Diretor de Radiodifusão Comunitária, a ser incorporado ao PDE quando de sua revisão, abrangendo no mínimo os seguintes pontos:

I. definição das regras a serem observadas para instalação de rádios comunitárias, de acordo com a legislação própria e com base em processo participativo;

II. desenvolvimento de sistema público de controle e cadastro georreferenciado;

III. formas de participação do Executivo Municipal na produção de conteúdo a ser disponibilizado para veiculação.

Parágrafo único. As diretrizes para a elaboração do Plano Diretor de Radiodifusão Comunitária são:

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : helicoptero

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.003 23/10/2009 ([ver documento](#))

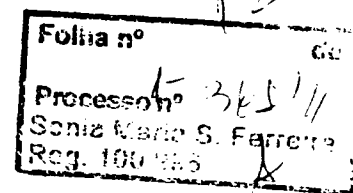
Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece diretrizes e normas referentes à construção, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal, de acordo com a Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 41/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Chico Macena

Regulamentação: Decreto nº 50.943/2009 - Acresce os arts. 40-A e 41-A ao Decreto nº 49.969/2008, para o fim de regulamentar disposições 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.Legislação explicativa: Lei nº 13.430/2002 - Plano Diretor Estratégico. ([ver documento](#))[[Back](#)]

**LEI Nº 15.003, DE 23 DE OUTUBRO DE 2009**

(Projeto de Lei nº 41/07, do Vereador Chico Macena - PT)

Estabelece diretrizes e normas referentes à construção, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal, de acordo com a Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 30 de setembro de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A construção, operação, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos localizados no território do Município de São Paulo serão aprovadas pela Prefeitura desde que atendam aos seguintes requisitos:

- 1 - apresente parecer favorável da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, de acordo com a Instrução de Aviação Civil nº 4.301, de 31 de julho de 2000;
- 2 - diretriz prévia de viabilidade urbanística a ser fornecida pela CTLU;
- 3 - (VETADO)
- 4 - não sejam implantados em edifícios residenciais em qualquer zona de uso;
- 5 - tenha aprovado, junto à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório - EIA-RIMA, no caso dos aeródromos ou heliportos e Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, no caso dos helipontos;
- 6 - a área de pouso e decolagem deve observar, em relação às divisas do lote, recuo de frente, de fundo e recuos laterais mínimos de 10,00 m (dez metros), seja no caso de implantação nova ou sobre edificação existente e regular;
- 7 - (VETADO)

Parágrafo único. A aprovação de qualquer projeto deve respeitar as condições de segurança, salubridade e conforto da população limdeira aos equipamentos de infraestrutura aeroportuária e o respeito às condições ambientais e urbanísticas das áreas de influência e do deslocamento das aeronaves.

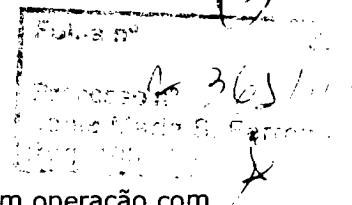
Art. 2º O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, exigido no item III do art. 9º desta lei, deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, dentre outras, das seguintes questões:

- a) adensamento populacional;
- b) equipamentos urbanos e comunitários;
- c) uso e ocupação do solo;
- d) geração de tráfego e demanda por transporte público;
- e) ruído emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto ou heliporto, com base no maior helicóptero previsto para o local;
- f) ruído de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para funcionamento do heliponto ou heliporto;
- g) ventilação e iluminação;
- h) paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- i) definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos.

Art. 3º O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV deve demonstrar, em planta, todos os helipontos existentes em um raio de 500,00 m (quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo.

Art. 4º O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV deverá abranger uma área de raio de 250,00 m (duzentos e cinquenta metros), cotados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto.

Parágrafo único. A avaliação do nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto ou do heliporto deverá obedecer ao disposto nas normas técnicas brasileiras, bem como às disposições legais referentes ao tema.



Art. 5º Aeródromos, heliportos e helipontos somente poderão entrar em operação com a licença prévia de funcionamento expedida pelo órgão competente de análise da Prefeitura.

§ 1º (VETADO)

§ 2º A licença de funcionamento será concedida a título precário, podendo ser cancelada a qualquer tempo, quando constatado uso destoante do projeto inicial.

§ 3º (VETADO)

§ 4º Para a renovação da licença deverá ser apresentada cópia dos relatórios trimestrais enviados à Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, contendo todos os pousos e decolagens que foram efetuados no período considerado.

§ 5º A responsabilidade de verificar interferências no tráfego aéreo é do Serviço Regional de Proteção ao Voo - SRPV/ SP.

Art. 6º (VETADO)

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º (VETADO)

Art. 7º Os heliportos e helipontos já instalados deverão comprovar situação de regularidade, no prazo máximo de 30 (trinta) dias da publicação da presente lei, sem prejuízo da incidência da atividade fiscalizatória pertinente.

§ 1º Os heliportos e helipontos já instalados que não comprovem situação de regularidade deverão solicitar à Comissão Técnica de Legislação Urbanística - CTLU a verificação da viabilidade de sua implantação, no prazo máximo de 90 (noventa) dias da publicação da presente lei, sem prejuízo da incidência da atividade fiscalizatória pertinente.

§ 2º O local onde a atividade não é permitida e/ou tiver despacho contrário à manutenção da atividade, será dado o prazo de 90 (noventa) dias para a cessação da mesma, sendo exigida pintura nas cores vermelha e amarela para o local, sinalizando que o mesmo não está aprovado e não poderá ser utilizado para a atividade.

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 10. A operação de helicópteros no heliponto fica condicionada a atender os procedimentos, métodos e técnicas de redução de ruídos, no âmbito do espaço aéreo e território municipais.

§ 1º O nível de pressão sonora produzido pela operação de pousos e decolagens diárias num heliponto ou heliporto deve condicionar o limite das atividades autorizadas para esses equipamentos.

§ 2º A quantidade desses equipamentos a serem implantados nas imediações do local que é impactado pela pressão sonora deverá, igualmente, condicionar o número de pousos e decolagens permitidos para a área objeto de análise.

§ 3º O ruído emitido pelo helicóptero não pode ultrapassar o limite máximo de 95 decibéis para pouso e decolagem, medido a uma distância da área impactada, a ser definida por ato regulamentador.

Art. 11. (VETADO)

Art. 12. Todas as irregularidades decorrentes da inobservância das normas desta lei implicarão a aplicação das penalidades administrativas próprias previstas na Lei nº 10.205, de 4 de dezembro de 1986, no Código de Obras e Edificações, Lei nº 11.228, de 25 de junho de 1992, Lei nº 13.477, de 30 de dezembro de 2002, respectivos decretos regulamentares e demais diplomas legais aplicáveis.

Art. 13. (VETADO)

Art. 14. A Comissão Técnica de Legislação Urbana - CTLU, levando em conta o bem-estar da população e das atividades exploradas no entorno dos heliportos ou helipontos, os limites de intensidade, duração e frequência da geração de ruídos e vibrações, evitando a poluição sonora e os incômodos à vizinhança, examinará e deliberará sobre os casos não previstos ou na interpretação dos dispositivos desta lei.

Art. 15. Haverá cobrança em dobro da multa estabelecida para o infrator, no caso de reincidência do não atendimento da intimação para regularizar a atividade ou modificações a ela propostas.

Art. 16. (VETADO)

Art. 17. As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

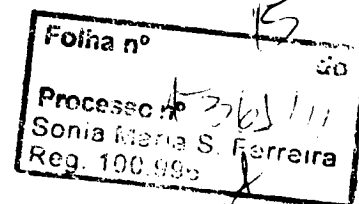
Art. 19. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

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

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal



DECRETO Nº 50.943, DE 23 DE OUTUBRO DE 2009

Acresce os artigos 40-A e 41-A ao Decreto nº 49.969, de 28 de agosto de 2008, para o fim de regulamentar disposições da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, que estabelece diretrizes e normas referentes à construção, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal, de acordo com a Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002.

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

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos procedimentos para licenciamento de heliportos e helipontos no Município de São Paulo, em face das disposições da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, respeitadas as condições ambientais e urbanísticas, bem como de segurança, salubridade e conforto da população linceira,

D E C R E T A:

Art. 1º. O Decreto nº 49.969, de 28 de agosto de 2008, que regulamenta a expedição de Auto de Licença de Funcionamento, Alvará de Funcionamento, Alvará de Autorização para eventos públicos e temporários e Termo de Consulta de Funcionamento, em consonância com as Leis nº 10.205, de 4 de dezembro de 1986, e nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, passa a vigorar acrescido dos artigos 40-A e 41-A, com a seguinte redação:

"Art. 40-A. O licenciamento de heliportos e helipontos dependerá do atendimento das seguintes exigências específicas:

I - obtenção de aprovação, pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV-RIV), no caso dos helipontos, ou de Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), no caso dos heliportos;

II - análise do empreendimento e do impacto previsto, pela Comissão de Análise Integrada de Projetos de Edificações e de Parcelamento do Solo - CAIEPS, e deliberação pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU, atendido o disposto no artigo 158 da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, no que se refere às diretrizes a serem observadas.

§ 1º. No EIV-RIV ou EIA-RIMA deverão ser atendidos, no mínimo, os seguintes pontos, sem prejuízo das exigências peculiares à regulamentação própria no caso de EIA-RIMA:

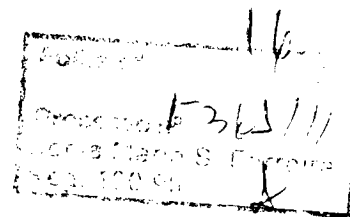
I - análise dos efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, inclusive das seguintes questões, dentre outras:

- a) equipamentos urbanos e comunitários;
- b) uso e ocupação do solo;
- c) ruído emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto ou heliporto, com base no maior helicóptero previsto para o local;
- d) ruído de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para o funcionamento do heliponto ou heliporto;
- e) definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos;

II - no caso dos helipontos, indicação de horário de funcionamento, dentro do período compreendido entre 6 e 23 horas, em função dos usos existentes e das características da região, de forma a minimizar a incomodidade;

III - no caso dos heliportos, demonstração da necessidade e justificativa para o horário de funcionamento;

IV - observância de raio de 300m (trezentos metros) em relação a estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e equipamentos públicos relevantes, não se aplicando essa



exigência aos helipontos e heliportos situados em edificações destinadas a hospitais, órgãos públicos de policiamento, segurança ou defesa nacional, e sede dos governos municipal e estadual;

V - demonstração, em planta, de todos os estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e demais equipamentos públicos relevantes, existentes em um raio de 500m (quinhentos metros) do heliponto ou heliporto objeto do estudo;

VI - demonstração, em planta, de todos os helipontos ou heliportos existentes em um raio de 500m (quinhentos metros) do heliponto ou heliporto objeto do estudo;

VII - avaliação do nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto ou heliporto, de acordo com o disposto nas normas técnicas brasileiras, bem como nas disposições legais referentes ao tema, não podendo o ruído emitido pelo helicóptero ultrapassar o limite máximo de 95 decibéis na operação de pouso e decolagem, medido na plataforma;

VIII - indicação do número de pousos e decolagens diárias, com análise dos helipontos e heliportos nas imediações do imóvel objeto de exame, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pela operação dos mesmos com o permitido para a região de implantação.

§ 2º. O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV-RIV deverá, ainda, abranger uma área de raio de 250m (duzentos e cinquenta metros), cotados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto, bem como incluir, na análise de que trata o inciso I do § 1º deste artigo, as seguintes questões: adensamento populacional, geração de tráfego e demanda por transporte público, ventilação e iluminação, paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

§ 3º. O responsável pela elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV-RIV e o proprietário do estabelecimento ou seu representante legal responsabilizar-se-ão, solidariamente, civil e criminalmente, pela veracidade das informações apresentadas em seus estudos técnicos.

§ 4º. Os pedidos de diretrizes de viabilidade urbanística serão protocolados na Secretaria Municipal de Habitação com os seguintes documentos, além dos referidos no artigo 22 deste decreto:

I - projeto de implantação do heliponto com dimensionamento da plataforma de pouso, observando um quadrilátero de, no mínimo, 18m (dezoito metros) por 18m (dezoito metros), ou 324m² (trezentos e vinte e quatro metros quadrados), cortes, recuos mínimos de 10m (dez metros) em relação a todas as divisas do lote e gabarito cotado em relação à cota geodésica de acesso ao imóvel;

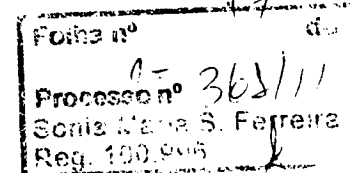
II - anuência registrada em cartório de, no mínimo, 2/3 (dois terços) dos condôminos, quando situado em edifício regularmente existente, sendo necessária a anuência da unanimidade dos condôminos caso seja construído novo pavimento, nos termos do artigo 1343 do Código Civil;

III - cópia do EIV-RIV ou EIA-RIMA, aprovado pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente;

IV - parecer favorável da Agência de Aviação Civil - ANAC, de acordo com a Instrução de Aviação Civil nº 4301, de 31 de julho de 2000.

§ 5º. A CAIEPS analisará a viabilidade da instalação, propondo eventuais diretrizes a serem observadas, além daquelas já constantes do EIV-RIV ou EIA-RIMA.

§ 6º. Caberá à CTLU estabelecer, além das exigências já estabelecidas no EIV-RIV ou no EIA-RIMA, outras diretrizes de viabilidade urbanística, especialmente quanto a horários mais restritivos, conforme a localização, o zoneamento e as condições de implantação e funcionamento do heliponto ou heliporto.



§ 7º. Caso verificada a viabilidade urbanística, os autos serão encaminhados à unidade competente para a expedição da licença, para prosseguimento da análise, nos termos deste decreto, observadas as diretrizes fixadas pela CTLU.

§ 8º. A alteração das características de operação do heliporto ou heliponto configurará desvirtuamento do uso licenciado, nos termos da alínea "c" do inciso II do § 3º do artigo 2º deste decreto."(NR)

"Art. 41-A. Os responsáveis pelo funcionamento das atividades referidas no artigo 40-A deste decreto deverão solicitar, a cada 5 (cinco) anos ou quando expirados os efeitos do parecer favorável da ANAC, de acordo com a Instrução de Aviação Civil nº 4301, de 31 de julho de 2000, a revalidação do Auto de Licença de Funcionamento, mediante requerimento padronizado, instruído com os seguintes documentos:

I - cópia do auto de licença de funcionamento ou de sua última revalidação;

II - cópias dos relatórios trimestrais, enviados à ANAC, contendo todos os pousos e decolagens que foram efetuados no heliponto ou heliporto, durante o período considerado;

III - documento comprobatório do pagamento da Taxa de Fiscalização de Estabelecimento - TFE;

IV - laudo, assinado por engenheiro especializado em estruturas, comprovando sua manutenção e estabilidade.

§ 1º. A revalidação do Auto de Licença de Funcionamento somente será deferida caso não tenham ocorrido alterações referentes às características da operação do heliponto ou heliporto ou modificações na edificação utilizada, e desde que constatadas adequadas condições de segurança e estabilidade da edificação.

§ 2º. Verificada alteração substancial nas condições de utilização, novo Auto de Licença de Funcionamento deverá ser requerido, nos termos dos artigos 22 e 40-A deste decreto."(NR)

Art. 2º. A construção e reforma destinada à instalação de helipontos e heliportos dependerá do cumprimento das exigências estabelecidas no "caput" do artigo 40-A do Decreto nº 49.969, de 2008, com a redação dada pelo artigo 1º deste decreto, sendo dispensada nova comprovação de atendimento desses requisitos por ocasião do posterior requerimento de licença de funcionamento.

Art. 3º. Os licenciamentos efetuados anteriormente à data da publicação da Lei nº 15.003, de 2009, são considerados suficientes para fins de atendimento ao artigo 5º da referida lei, sem prejuízo da exigência de sua revalidação, nos termos do artigo 41-A do Decreto nº 49.969, de 2008, com redação dada pelo artigo 1º deste decreto.

Art. 4º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

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

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

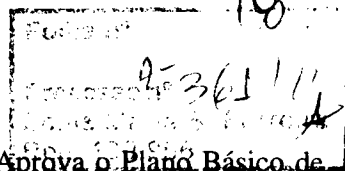
ELTON SANTA FÉ ZACARIAS, Secretário Municipal de Habitação

LUIZ LAURENT BLOCH, Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano - Substituto

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 23 de outubro de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

PORTARIA Nº 1.141/GM5, DE 8 DE DEZEMBRO DE 1987



Dispõe sobre Zonas de Proteção e Aprova o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea e dá outras providências.

O MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA, tendo em vista o disposto nos artigos 43 e 46 da Lei nº 7.565, de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica e a delegação de competência atribuída pelo Decreto nº 95.218, de 13 de novembro de 1987 e, considerando ainda:

- a – a necessidade de orientar e disciplinar a aplicação do disposto na Seção V do Capítulo II do Título III do Código Brasileiro de Aeronáutica;
- b – que para maior eficiência no cumprimento do disposto no citado Código, o Ministério da Aeronáutica necessita coordenar suas atividades com outras entidades públicas; e
- c – a necessidade de estabelecer responsabilidades para a fiscalização do cumprimento dos Planos de Zona de Proteção, resolve:

Art. 1º- Aprovar as definições e normas relativas às Zonas de Proteção.

Art. 2º- Aprovar o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos e o Plano de Zona de Proteção de Auxílios à Navegação Aérea, constantes na presente Portaria.

**CAPÍTULO I
DAS DEFINIÇÕES**

Art. 3º- Para efeito desta Portaria, os termos abaixo terão os significados que lhes seguem:

- 1– Aeródromo – Toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves.
- 2– Aeródromo Civil – Aeródromo destinado, em princípio, ao uso de aeronaves civis.
- 3– Aeródromo Militar – Aeródromo destinado, em princípio, ao uso de aeronaves militares.
- 4– Aeródromo Privado – Aeródromo civil que só poderá ser utilizado com permissão de seu proprietário, sendo vedada sua exploração comercial.
- 5– Aeródromo Público – Aeródromo civil destinado ao tráfego de aeronaves em geral.
- 6– Aeroporto - Todo aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas.
- 7– Altitude da Pista – Altitude medida, em cada ponto, sobre o eixo da pista de pouso do aeródromo.

- 8- Área I – Área do Plano de Zoneamento de Ruído, interior à curva de nível de ruído 1, onde o nível de incômodo sonoro é potencialmente nocivo aos circundantes, podendo ocasionar problemas fisiológicos por causa das exposições prolongadas.
- 9- Área II – Área do Plano de Zoneamento de Ruído, compreendida entre as curvas de nível de ruído 1 e 2, onde são registrados níveis de incômodo sonoro moderados.
- 10- Área III – Área do Plano de Zoneamento de Ruído, exterior à curva de ruído de nível 2, onde normalmente não são registrados níveis de incômodo sonoro significativos.
- 11- Área de Implantação Proibida – Área em que são proibidas implantações de qualquer natureza, sejam elas fixas ou móveis, temporárias ou permanentes.
- 12- Área de Implantação Restrita – Área cujo aproveitamento está sujeito a limites estabelecidos.
- 13- Área de Pouso e Decolagem para Helicópteros – Área de Helipontos ou heliporto, com dimensões definidas, onde o helicóptero pousa e decola.
- 14- Área de Pouso e Decolagem de Emergência para Helicópteros – Área destinada a pousos e decolagens de helicópteros, exclusivamente em casos de emergência ou calamidade.
- 15- Auxílios à Navegação Aérea – Equipamentos destinados a proporcionar apoio à navegação das aeronaves.
- 16- Aviação de Pequeno Porte – Tipos de aviação onde operam não regularmente aeronaves equipadas com motores turboélice ou pistão, com peso máximo de decolagem inferior a 9.000kg (nove mil quilos).
- 17- Aviação Regular – Aviação caracterizada por operações de caráter periódico das aeronaves pertencentes aos transportadores aéreos, com o objetivo de explorar as linhas que foram estabelecidas e aprovadas pelo Departamento de Aviação Civil – DAC.
- 18- Aviação Regular de Grande Porte – Tipo de aviação onde operam regularmente aeronaves equipadas com motores “turbofan”, turbo jato, jato puro ou turboélice, este com peso máximo de decolagem igual ou superior a 40.000 kg (quarenta mil quilos).
- 19- Aviação Regular de Médio Porte – Tipo de aviação onde operam regularmente aeronaves equipadas com motores turboélice ou pistão, com peso máximo de decolagem inferior a 40.000 (quarenta mil quilos).
- 20- Baliza – Artifício visual utilizado como meio auxiliar na sinalização de obstáculos.
- 21- Cabeceira da Pista – Limite da pista utilizável para pouso e decolagem, no seu sentido longitudinal.
- 22- Categoria I – Pista de Aviação Regular de Grande Porte de Alta Densidade – Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de grande porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja igual ou superior a 6.000 (seis mil) movimentos anuais ou que o número de operações, no período noturno destes tipos de aviação, seja superior a 2 (dois) movimentos.

23- Categoria II – Pista de Aviação Regular de Grande Porte de Média Densidade – Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de grande porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 6.000 (seis mil) movimentos anuais e que o número de operações, no período noturno destes tipos de aviação, não seja superior a 2 (dois) movimentos ou cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 3.600 (três mil e seiscentos) movimentos anuais e que exista operação noturna, porém com o número de operações deste tipo de aviação igual ou inferior a 2 (dois) movimentos.

24- Categoria III – Pista de Aviação Regular de Grande Porte de Baixa Densidade – Pista na qual haja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de grande porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 3.600 (três mil e seiscentos) movimentos anuais, sem operação noturna destes tipos de aviação.

25- Categoria IV – Pista de Aviação Regular de Médio Porte de Alta Densidade – Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de médio porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja igual ou superior a 2.000 (dois mil) movimentos anuais ou em que o número de operações, no período noturno deste tipo de aviação, seja superior a 4 (quatro) movimentos.

26- Categoria V – Pista de Aviação Regular de Médio Porte de Baixa Densidade – Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, a operação de aeronaves da aviação regular de médio porte, cuja soma de pousos e decolagens, existente ou prevista, seja inferior a 2.000 (dois mil) movimentos anuais ou em que o número de operações, no período noturno deste tipo de aviação, seja igual ou inferior a 4 (quatro) movimentos.

27- Categoria VI – Pista de Aviação de Pequeno Porte - Pista na qual haja ou esteja prevista, num período de até 20 (vinte) anos, somente a operação da aviação não regular de pequeno porte.

28- Curva de Nível de Ruído 1 – Linha traçada a partir dos pontos nos quais o nível de incômodo sonoro é igual a um valor predeterminado e especificado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC, em função da utilização prevista para o aeródromo. O nível de incômodo sonoro representado por esta curva é maior do que o representado pela Curva de nível de Ruído 2.

29- Curva de Nível de Ruído 2 – Linha traçada a partir dos pontos nos quais o nível de incômodo sonoro é igual a um valor predeterminado e especificado pelo Departamento de Aviação Civil – DAC, em função da utilização prevista para o aeródromo. O nível de incômodo sonoro representado por esta curva é menor do que o representado pela Curva de Nível de Ruído 1.

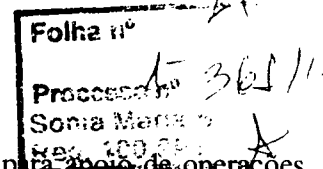
30- Desnível da Pista de Pouso do Aeródromo – Diferença entre a elevação do aeródromo e a altitude da pista num determinado ponto.

31- Elevação do Aeródromo ou do Heliponto – Altitude do ponto mais elevado da pista de pouso e decolagem do aeródromo ou da área de pouso e decolagem do heliponto.

32- Equipamentos Urbanos – Obras e serviços públicos ou privados que permitem o pleno desenvolvimento das atividades urbanas de uma comunidade.

33- Gabarito – Superfícies limitadoras de obstáculos.

34- Heliponto – Aeródromo destinado exclusivamente a helicópteros.



- 35– Heliporto – Heliponto público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de helicópteros, embarque e desembarque de pessoas e cargas.
- 36– Implantação de Natureza Perigosa – Implantação que produza ou armazene material explosivo inflamável ou cause perigosos reflexos, irradiações ou emanações que possam proporcionar riscos à navegação aérea.
- 37– Índice Ponderado de Ruído – Unidade de avaliação de incômodo sonoro calculada a partir dos dados operacionais do aeródromo e das aeronaves que o utilizam.
- 38– Nível de Incômodo Sonoro – Medida cumulativa do incômodo causado pelo ruído de aeronaves em IPR (Índice Ponderado de Ruído).
- 39– Obstáculo – Acidente físico ou objeto de natureza temporária ou permanente, fixo ou móvel, situado em Zona de Proteção e que tenha altura superior ao gabarito fixado pelos diversos Planos definidos nesta Portaria.
- 40– Operação IFR NÃO-PRECISÃO – Operação de aeronaves em aproximação sujeita às regras de voo por instrumento, que utilizam para orientação auxílios à navegação de não-precisão, tais como: NDB, VOR, RECALADA e RADAR DE TERMINAL.
- 41– Operação IFR- PRECISÃO - Operação de aeronaves em aproximação sujeita às regras de voo por instrumento, que utilizam para orientação informações de azimuth e rampa de planeio fornecidas por auxílios à navegação de precisão, tais como: ILS, RADAR DE APROXIMAÇÃO DE PRECISÃO e MLS.
- 42– Operação VFR – Operação de aeronaves sujeita às regras de voo visual.
- 43– Parcelamento do Solo – Subdivisão de gleba em lotes destinados a edificações.
- 44– Período Noturno – Período compreendido entre 22:00 e 07:00h
- 45– Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo – Documento de aplicação genérica que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um aeródromo.
- 46– Plano de Zona de Proteção de Auxílio à Navegação Aérea – Documento de caráter definitivo que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um auxílio à navegação aérea.
- 47– Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos – Documento de caráter definitivo e aplicação genérica que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de Proteção de um heliponto.
- 48– Plano Básico de Zoneamento de Ruído – Plano de Zoneamento de Ruído de aplicação genérica em aeródromos.
- 49– Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos – Documento de aplicação específica que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro da Zona de um determinado aeródromo.

50- Plano Específico de Zoneamento de Ruído - Plano Básico de Zoneamento de Ruído – Plano de Zoneamento de Ruído de aplicação específica a um determinado aeródromo.

51- Plano de Zoneamento de Ruído – Documento normativo do Ministério da Aeronáutica que estabelece as restrições ao uso do solo nas Áreas I, II e III, definidas pelas Curvas de Nível de Ruído 1 e 2.

52- Ruído de Aeronaves – Efeito sonoro emitido por aeronaves decorrente das operações de circulação, aproximação, pouso, decolagem, subida, rolamento e teste de motores.

53- Uso de Solo – Tipos de atividades urbanas ou rurais localizadas nas áreas abrangidas pelos Planos referentes às Zonas de Proteção.

54- Zona Livre de Obstáculos (“Clearway”) - Área retangular sobre o solo ou água, sob controle de autoridade competente e selecionada ou preparada como área disponível sobre a qual uma aeronave possa efetuar parte de sua subida inicial, até uma altura especificada.

55- Zona de Parada (“Stopway”) – Área retangular, definida no terreno, situada no prolongamento do eixo da pista no sentido da decolagem, destinada e preparada como zona adequada à parada de aeronaves.

56- Zona de Proteção – Conjunto de áreas nas quais o aproveitamento e o uso do solo sofrem restrições definidas pelos seguintes Planos: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, Plano Específico de Zona de Proteção de Aeródromos, Planos de Zona de Proteção de Auxílio à Navegação Aérea, Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos, Plano Básico de Zoneamento de Ruído e Plano Específico de Zoneamento de Ruído.

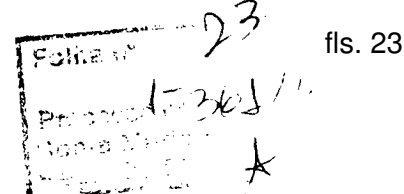
57- Zoneamento de Ruído – Delimitação de áreas para indicação das atividades compatíveis com os níveis de incômodo sonoro.

CAPÍTULO II PLANO BÁSICO DE ZONA DE PROTEÇÃO DE AERÓDROMOS

Art. 4º- Para efeito do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, os aeródromos são enquadrados, segundo o tipo de operação, em três classes, a saber: VFR, IFR- NÃO PRECISÃO e IFR- PRECISÃO.

Parágrafo 1º- As Classes destinadas neste Artigo estão divididas em códigos, conforme a tabela a seguir:

CÓDIGO DA PISTA	1	2	3	4
COMPRIMENTO DA PISTA	Menor que 800m	De 800m até 1.200m Exclusive	De 1.200m até 1.800m Exclusive	1.800m ou Maior



CAPÍTULO XII PLANO DE ZONEAMENTO DE RUÍDO

Seção I Da Aplicação

Art.64- Para efeito de aplicação do Plano de Zoneamento de Ruído, as pistas de aeródromos são classificadas, em função do movimento de aeronaves e do tipo de aviação, nas categorias I, II, III, IV, V e VI, definidas no Artigo 3º desta Portaria.

Parágrafo Único- O Departamento de Aviação Civil – DAC fornecerá os dados existentes ou previstos, referentes ao tipo de aviação, ao movimento de aeronaves e às dimensões de pistas e prestará a necessária assistência e orientação técnica às entidades públicas e privadas envolvidas, para cumprimento desta Portaria.

Art.65- O Plano Básico de Zoneamento de Ruído é estabelecido de acordo com a classificação especificada nos itens 22 a 27 do Artigo 3º e em função das normas de aproveitamento do uso do solo, nas áreas I, II e III, definidas nos Artigos 69 e 70 desta Portaria.

Parágrafo 1º- Os parâmetros para a Curva de Nível de Ruído 1, para as pistas de categoria II, III, IV, V e VI, estão especificados em anexo no Quadro 1 e na Figura 30.

Parágrafo 2º- Os parâmetros para a Curva de Nível 2, para as pistas de categoria II, III, IV, V e VI, estão especificados em anexo no Quadro 2 e na Figura 31.

Parágrafo 3º- A elaboração de um Plano Básico de Zoneamento de Ruído, visando a um aeródromo que possua duas ou mais pistas, considerará a composição das curvas de nível de ruído referentes a cada pista, de acordo com a Figura 32, em anexo.

Art.66- O Plano Básico de Zoneamento de Ruído aplicado em heliponto obedecerá ao estabelecido na Figura 33 e na Figura 34, em anexo, no que se refere às curvas de nível de ruído.

Art.67- O Plano Específico de Zoneamento de Ruído será obrigatoriamente ao aplicado aos aeródromos que contenham pistas categoria I, de acordo com o Artigo 3º desta Portaria, quando o tipo de aviação que opera no aeródromo não se enquadrar nas definições dos itens 16, 18 e 19 do Artigo 3º, ou em substituição ao Plano Básico de Zoneamento de Ruído para o aeródromo que, a critério do Departamento de Aviação Civil – DAC, apresente condições particulares.

Parágrafo Único- Um Plano Específico de Zoneamento de Ruído só poderá ser alterado ou revogado mediante ato do Ministro da Aeronáutica.

Seção II Das Restrições

Art.68- As restrições ao uso do solo estabelecidas pelo Plano Básico de Zoneamento de Ruído obedecerão aos parâmetros estabelecidos nos Artigos 69 e 70 desta Portaria.

Art.69- Na Área I são permitidos a implantação, o uso e o desenvolvimento das seguintes atividades:

Parágrafo 3º- A implantação, o uso e o desenvolvimento de atividades tratadas nos itens I - número 5, II - número 4, III - número 4, IV - número 3, V - números 1, 2 e 5 e VI só serão permitidos mediante aprovação prévia do Departamento de Aviação Civil – DAC.

Art.70- Não são permitidos a implantação, o uso e o desenvolvimento na Área II das seguintes atividades:

I- Residencial;

II- Saúde:

- 1- hospital e ambulatório;
- 2- consultório médico;
- 3- asilo; e
- 4- equipamentos urbanos equivalentes.

III- Educacional:

- 1- escola;
- 2- creche; e
- 3- equipamentos urbanos equivalentes.

IV- Serviços Públicos ou de Utilização Pública:

- 1- hotel e motel;
- 2- edificações para atividades religiosas;
- 3- centros comunitários e profissionalizantes; e
- 4- equipamentos urbanos equivalentes.

V- Cultural:

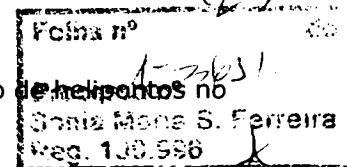
- 1- biblioteca;
- 2- auditório, cinema, teatro; e
- 3- equipamentos urbanos equivalentes.

Parágrafo Único- As atividades acima referidas poderão ser, eventualmente, autorizadas pelos órgãos municipais competentes, mediante aprovação do Departamento de Aviação Civil – DAC.

Art.71- As eventuais restrições ao uso do solo em Área III, decorrentes dos níveis de incômodo sonoro, serão estabelecidas em Plano Específico de Zoneamento de Ruído

Art.72- As restrições a que se referem os Artigos 69 e 70 desta Portaria poderão ser alteradas na elaboração de um Plano Específico de Zoneamento de Ruído, em função de necessidades locais, mediante ato do Ministro da Aeronáutica.

Art.73- Todo parcelamento do solo localizado em área do Plano de Zoneamento de Ruído observará as restrições estabelecidas nos Artigos 69 e 70 desta Portaria.



PROJETO DE LEI 01-0323/2003 do Vereador Wadih Mutran (PP)

"Dispõe sobre a introdução de normas que disciplinam a construção de helipontos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, decreta:

Art. 1º - Todos os alvarás de funcionamento que autorizam o funcionamento de helipontos, só poderão ser emitidos pelo Poder Público Municipal, quando da existência de laudo efetuado por técnicos municipais, constatando que as operações de pouso e decolagem das aeronaves não perturbem a tranqüilidade de moradores ou de estabelecimentos hospitalares.

Parágrafo único - Os alvarás de funcionamento mencionados neste artigo só serão fornecidos após o laudo de reconhecimento do Departamento de Aeronáutica Civil - DAC, que garante padrões mínimos de segurança do tráfego aéreo.

Art. 2º - Os edifícios que já possuem helipontos, deverão adequar-se através da solicitação, e posterior juntada no alvará de funcionamento, do referido laudo mencionado no artigo anterior, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta lei.

Art. 3º - O não cumprimento dos dispositivos desta lei implicará ao infrator a imposição de multa no valor de R\$ 3.800,00 (três mil e oitocentos reais), e em caso de reincidência o valor da multa duplicará e permitirá ainda que os técnicos municipais procedam o pedido de cancelamento da autorização do Departamento de Aeronáutica Civil.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0519/2003 dos Vereadores Paulo Frange (PTB) e Toninho Paiva (PL) 365/14
"INSTITUI NORMAS SOBRE INSTALAÇÃO, CONSTRUÇÃO, MANUTENÇÃO E UTILIZAÇÃO DE HELIPONTOS E HELIPORTOS, PÚBLICOS E PRIVADOS, CIVIS NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º - Esta lei estabelece requisitos e diretrizes voltados para o planejamento e regulamentação da instalação, construção, manutenção e utilização de helipontos e heliportos, públicos e privados, civis no âmbito do município de São Paulo, tendo em vista o Código Brasileiro do Ar, instituído pelo Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, alterado pela Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975 e as Regras de Tráfego Aéreo.

Art. 2º - Para efeito desta lei, serão regulamentadas as seguintes formas de edificação:

- 1- Heliponto - Toda área utilizada para pousos, decolagens e movimentação de helicópteros.
- 2- Heliponto Civil - Heliponto destinado, em princípio, ao uso de helicópteros civis.
- 3- Heliponto Elevado - Heliponto civil localizado sobre edificações.
- 4- Heliponto Privado - Heliponto Civil destinado ao uso de helicópteros de seu proprietário ou de pessoas por ele autorizadas, sendo vedada sua utilização em caráter comercial.
- 5- Heliponto Público - Heliponto Civil destinado ao uso de helicópteros em geral.
- 6- Heliporto - Heliponto Público dotado de instalações e facilidades para apoio de helicópteros e de embarque e desembarque, de pessoas e cargas.

Art. 3º - O local indicado ou pretendido para a instalação e construção de um heliponto e heliporto civil deverá, preliminarmente, obter a autorização prévia das Secretarias Municipais de Planejamento e Habitação, que se manifestarão sobre a viabilidade do pedido.

Parágrafo Único - A autorização prévia mencionada no caput deste artigo, deverá constar do pedido de obtenção da aprovação e registro do respectivo heliponto ou heliporto civil nos órgãos federais e estaduais competentes, que deverão dar ciência sobre a autorização do município.

Art. 4º - Após a prévia autorização municipal referida no artigo anterior e da respectiva aprovação da construção e utilização do heliponto ou heliporto civil nos órgãos federais e estaduais competentes, fica o município munido de toda esta documentação, devendo solicitar ainda os seguintes documentos, sem prejuízo de outros que achar necessários, para a expedição do respectivo Alvará de Construção:

- I- Certificado de Regularidade do imóvel;
- II- Registro de Propriedade do imóvel ;
- III- Projeto executivo padronizado;
- IV- ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) do engenheiro responsável pela obra;
- V- Localização geodésica do heliponto;

Parágrafo Único - Para a viabilização do pedido de aprovação do projeto de instalação e construção do heliponto ou heliporto civil, deverá o interessado recolher as devidas taxas e emolumentos pertinentes.

Art. 5º - As solicitações para a construção de helipontos e heliportos civis deverão ser encaminhadas para a Secretaria Municipal de Planejamento, mediante requerimento do interessado, acompanhadas das seguintes informações e documentos, sem prejuízo das exigências constantes da Portaria N-18/GM5 do Ministério da Aeronáutica, de 14 de fevereiro de 1974:

- I- Elevação: cota do terreno e altura do prédio (se elevado);
- II- Planta de Situação contendo os helipontos e heliportos existentes num raio de 500 metros;
- III- Coordenadas geográficas e/ou endereço onde está localizada a área de pouso;
- IV- Tipo de heliponto ou heliporto;
- V- Cópia autenticada do documento de propriedade da área onde ficará localizado o heliponto ou heliporto;
- VI- Nome e domicílio do proprietário;
- VII- Helicóptero de Projeto (maior helicóptero que será usado, quanto ao peso, dimensões e número de motores).

Parágrafo Único - Para helipontos elevados, além das informações e documentos elencados no caput deste artigo, deverão ser acrescidos os seguintes elementos:

- I- Corte transversal do prédio aprovado;
- II- Planta baixa das instalações onde estará a área de pouso;
- III- Planta das grades de proteção lateral da área de pouso;
- IV- Termo de Anuência dos locatários do imóvel;

V- Cálculo estrutural da última laje, considerando as cargas permanentes, acidentais comuns e as de impacto do helicóptero de projeto.

Art. 6º- Os órgãos municipais deverão analisar o impacto da instalação do heliponto ou heliporto civil, no local pretendido, observando:

- a) Se permitido no Plano Diretor;
- b) Se permitido pela Lei de Zoneamento;
- c) Se o nível de ruído, de acordo com o pedido, ocasionado pelas operações de pousos e decolagens dos helicópteros, é compatível com a região, evitando assim, incômodo à coletividade vizinha;
- d) Se o imóvel onde se pretende instalar o respectivo heliponto ou heliporto civil está em dia com as obrigações fiscais e se possui, se houver construções já existentes, o Certificado de Regularidade dessas edificações;
- e) O Projeto de instalação e construção do heliponto ou heliporto civil, mostrando as interferências ocasionadas, no imóvel e na região, e a devida obediência ao Código de Obras do Município;

Art. 7º- Os helipontos e heliportos civis deverão ser localizados de maneira que não venham trazer incômodo à coletividade, especialmente para a área vizinha, respeitados os limites sonoros estabelecidos na legislação pertinente.

Parágrafo 1º- As propriedades vizinhas aos helipontos e heliportos civis estão sujeitas a restrições especiais, de modo que o seu aproveitamento não gere conflitos ambientais ou prejudique as atividades e a infra-estrutura aeronáuticas.

Parágrafo 2º - Para que seja autorizada a construção ou instalação, o registro e a operação de helipontos e heliportos civis, as propriedades vizinhas nas áreas delimitadas pelo Plano Diretor deverão obedecer os gabaritos e demais limitações deles constantes, não podendo, portanto, ter implantações temporárias ou permanentes, fixas ou móveis, de objetos, edificações, estruturas ou obstáculos de qualquer natureza, culturas agrícolas que atraiam pássaros, instalações de vazadouros de lixo, matadouros, refinarias de petróleo, depósitos ou fábricas de materiais inflamáveis ou explosivos, torres irradiantes, redes de alta-tensão, cabos aéreos, postes, anúncios, balões cativos e outros similares que possam, direta ou indiretamente, produzir reflexos, irradiações, fumo, emanações que atraiam pássaros e outros inconvenientes, bem como provocar restrições às atividades aeronáuticas, embaraçar a segurança da navegação aérea, causar interferência nos sinais de radionavegação aérea e dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Parágrafo 3º- Para a construção de helipontos elevados deverá ser examinada a altura das edificações vizinhas, exigindo-se para a utilização deste tipo de heliponto a existência de locais que permitam um pouso de emergência ao longo de sua trajetória de aproximação ou saída.

Art. 8º- Caberá à Secretaria Municipal das Subprefeituras proceder a fiscalização da veracidade das informações constantes do pedido de instalação, construção e utilização dos helipontos e heliportos civis localizados no âmbito do município de São Paulo.

Art. 9º- Caberá à Secretaria Municipal da Habitação o fornecimento do respectivo Certificado de Regularidade do imóvel onde se localiza o heliponto ou heliporto.

Parágrafo 1º- Qualquer irregularidade observada após a construção e emissão do Certificado de Regularidade, implicará na cassação desse, ficando o proprietário sujeito às penalidades previstas nesta lei.

Parágrafo 2º- Para as construções já edificadas, os Certificados de Regularidade já concedidos serão reavaliados.

Art. 10º- Caberá ao município o fornecimento do respectivo "Alvará de Funcionamento" para o heliponto ou heliporto civil aprovado, sem prejuízo da autorização dos órgãos federais e estaduais competentes.

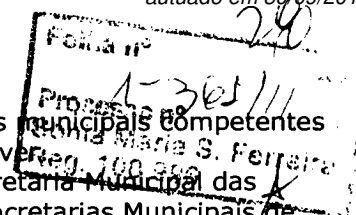
Art. 11º- Nenhum heliponto ou heliporto civil poderá ser instalado se não estiver devidamente aprovado, autorizado e registrado pelos órgãos municipais competentes.

Parágrafo Único - A autorização e o registro terão validade de 5 anos, desde que sejam mantidas as condições técnicas para as quais foram concedidos, podendo ser renovados por igual período, mediante novo requerimento do interessado à Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 12º- No caso de infração ao disposto nesta lei, poderão ser tomadas as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes e demais certificados, licenças, concessões ou permissões, se houver;



III - cassação da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes e demais certificados, licenças, concessões, ou permissões, se houver.

Art. 13º- Ocorrendo qualquer infração ao disposto nesta lei, a Secretaria Municipal das Subprefeituras deverá lavrar o respectivo auto, remetendo-o às Secretarias Municipais de Planejamento e Habitação para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

Art. 14º- Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de heliponto ou heliporto, que resulte em infração desta lei.

Art. 15º- A multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão ou cassação da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes, bem como de quaisquer certificados, licenças, concessões ou permissões existentes.

Art. 16º- A suspensão será aplicada para período não superior a 180 (cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogada uma vez por igual período.

Art. 17º- A suspensão ou cassação da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes e demais certificados, licenças, concessões ou permissões existentes, observado o disposto no artigo 12º, poderão ser aplicadas nos seguintes casos:

I - exploração dos serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com a violação das normas de segurança pertinentes;

II- cessão ou transferência da autorização ou do registro, sem licença dos órgãos municipais competentes;

III - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

IV - recusa de fornecimento de documentos contábeis, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;

V - prática reiterada de infrações graves;

VI- atraso no pagamento da multa imposta e notificada pela municipalidade.

Art. 18º- A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I- construir, instalar ou utilizar heliponto ou heliporto sem a necessária autorização e registro dos órgãos municipais competentes;

II- utilizar o heliponto ou heliporto na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;

III- explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizado;

IV- deixar de recolher, na forma e nos prazos de regulamentação respectiva, as tarifas, taxas, preços públicos e contribuições a que estiver obrigado;

V- recusar a exibir documento ou prestar informação sobre seus serviços, quando solicitados pela fiscalização;

VI- deixar de comprovar, quando exigido pela autoridade competente, a contratação dos seguros obrigatórios;

VII- inobservar termos e condições constantes da autorização e do registro concedidos pelos órgãos municipais competentes;

VIII- alterar projeto de tipo aprovado de heliponto ou heliporto sem que a modificação tenha sido devidamente autorizada e registrada;

IX- construir, reformar ou ampliar heliponto ou heliporto sem autorização;

X- explorar heliponto ou heliporto sem observar as condições regulamentares;

XI- deixar de cumprir solicitação de informações da Autoridade Administrativa nos prazos demandados ou descumprir suas determinações;

XII- explorar, exercer atividade ou edificar heliponto ou heliporto em área sujeita à restrições especiais, sem observância das normas pertinentes;

XIII- explorar serviços aéreos sem concessão, permissão ou autorização;

XIV- não observar outras normas e regulamentos estabelecidos por Autoridade Aeronáutica ou legislação pertinentes.

Art. 19º- Os valores das multas e sua graduação serão estabelecidos em regulamento próprio que deverá ser elaborado pela Secretaria Municipal de Planejamento, observado o disposto nos artigos anteriores.

Art. 20º- O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 21º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 22º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 26/08/2011 às 18h30
RF _____

Matias da Silva J. Xavier
Técnico Administrativo
RF: 11.213

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Ze Américo
Para Relatar
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 30/08/11

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

RECEBIDO LA PROPRIEDADIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Em 30/08/11 às 18:57
Jose'
SAÍDA 12/09/11 às 13:00
A / 12/09/11 - 125049

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Secretaria (seção) _____
Sala nº 29 a 31 e Sala de Informação nº _____
49/11

SOLANGE RAIMUNDO DOS SANTOS
R.F. 1001
Secretaria



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PI0361-11

29
nº 01-361
Solange Raina dos Santos
RF. 10241

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0361/11.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Milton Leite, que visa inserir § 6º ao artigo 5º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009 que estabelece diretrizes e normas referentes à construção, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal.

A alteração pretendida visa inserir requisito de distância mínima de 200 (duzentos metros) em relação aos estabelecimentos que especifica para a instalação de aeródromos, heliportos e helipontos.

A delimitação do referido raio de abrangência insere-se na órbita do poder de polícia, matéria esta de competência municipal, podendo ser fixada pelo Legislativo, sobre o tema vale transcrever a lição de Hely Lopes Meirelles:

"Para esse policiamento deve o Município indicar o proceder da administração, regulamentar a fiscalização e cobrar as taxas estabelecidas por lei. Nessa regulamentação se inclui a fixação de horário de comércio em geral e das diversificações para certas atividades ou estabelecimentos, bem como o modo de apresentação das mercadorias, utilidades e serviços oferecidos ao público. Tal poder é inerente ao Município para a ordenação da vida urbana, nas suas exigências de segurança, higiene e bem-estar da coletividade" (in "Direito Municipal Brasileiro", 7ª ed., pág. 373, grifo nosso).

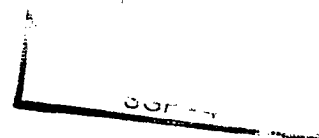
Portanto, não extrapola da competência do Município tal dispositivo, ademais, cumpre observar que o próprio Executivo regulamentou no Decreto nº 50.943/2009, art. 1º, que acresce o art. 40-A ao Decreto nº 49.969/08, no inciso IV a observância de raio de 300 metros em relação a tais estabelecimentos.

Dessa forma, com fundamento no Poder de Polícia, é possível, sim, instituir medida restritiva acerca da instalação de tais equipamentos, notadamente se levarmos em conta o ruído que produzem e o incômodo que podem causar para a população estabelecida no entorno.

Por outro lado, cumpre também observar que nos termos do art. 23, I da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre direito aeronáutico.

Dessa feita, é preciso que se esclareça que ao Município compete a ampliação da restrição para a instalação de tais equipamentos, normatizar acerca dos horários de funcionamento, os locais onde é possível a sua instalação, tudo com fundamento na competência municipal para legislar sobre assunto de interesse local e na preservação do bem estar da população domiciliada no entorno de tais equipamentos, ao passo que à União compete a edição de normas atinentes à segurança na aviação.

Sendo assim, na forma do Substitutivo ao final proposto que preserva a competência federal, o projeto reúne condições para ser aprovado.





CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PI0361-11

Fls. 31
nº 01-361-11
Selange Raimundo dos Santos
RETOURNA

Trata, ainda, de norma de uso e ocupação do solo e zoneamento, na medida em que, conforme leciona Hely Lopes Meirelles "a lei de uso e ocupação do solo urbano, como geralmente é denominada, destina-se a estabelecer as utilizações convenientes às diversas partes da cidade e a localizar em áreas adequadas as diferentes atividades urbanas que afetem a comunidade. Para tanto, classifica os usos e estabelece a sua conformidade com as respectivas zonas em que se divide o perímetro urbano, visando a equilibrar e harmonizar o interesse geral da coletividade com o direito individual de seus membros no uso da propriedade particular, na localização e no exercício das atividades urbanas e até na utilização do domínio público" (Direito Municipal Brasileiro, Ed. Malheiros, pág. 405).

Cumpra observar ainda que apesar do disposto no art. 119 do Plano Diretor Estratégico, Lei nº 13.430/02, que estabelece que o Poder Executivo encaminhará, no prazo máximo de um ano, projeto de lei disciplinando a instalação, operação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos no território do Município, determinando horários de funcionamento, limites de ruído e penalidades aplicáveis, nada obsta a iniciativa legislativa da matéria por parte de membro do Poder Legislativo.

Com efeito, a distribuição de competências legislativas é feita pela Constituição Federal e, em simetria com o disposto na Constituição Federal, pela Lei Orgânica do Município.

Assim, lei ordinária não tem o condão de sobrepor-se ao disposto na Constituição Federal e Lei Orgânica, razão pela qual a proposta não porta qualquer vício de iniciativa.

Por se tratar de projeto de lei que versa sobre matéria afeta ao Código de Obras e Edificações e uso e ocupação do solo é obrigatória a convocação de pelo menos duas audiências públicas durante a sua tramitação pela Câmara, nos termos do art. 41, VII, da LOM.

O projeto está amparado nos arts. 13, I e XIV e 70, VIII da Lei Orgânica do Município, devendo ser submetido à apreciação do Plenário nos termos do art. 105, incisos XXVII e XXXII do Regimento Interno.

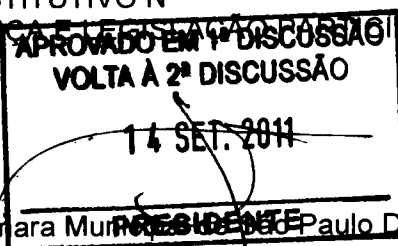
Pelo exposto, somos

PELA LEGALIDADE, na forma do seguinte Substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,

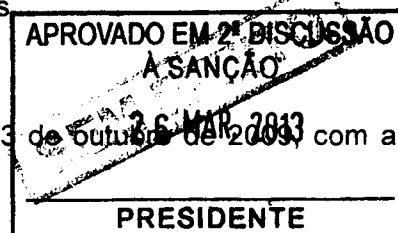
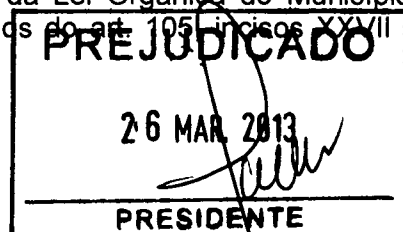
JUSTIFICATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0361/11.



Acresce § 6º ao art. 5º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica inserido § 6º ao artigo 5º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, com a seguinte redação:





PI0361-11

Folha nº 31 do proc.
nº 01-361 de 2011
Selango Raimundo dos Santos
RE. 10.800

Art. 5º ...

§ 6º para construção e operação das instalações mencionadas no *caput*, deverá ser respeitada a distância mínima de 200 m (duzentos metros) em relação a estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e equipamentos públicos relevantes, não se aplicando essa exigência aos helipontos e heliportos situados em edificações destinadas a hospitais, órgãos públicos de policiamento, segurança ou defesa nacional e sede dos governos municipal e estadual.

Art. 2º Fica inserido § 7º ao artigo 5º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, com a seguinte redação:

Art. 5º ...

§ 7º Liberado em sábados, domingos e feriados e em horários de estabelecimentos com o não funcionamento de ensino escolar.

Art. 3º Respeitando a anterioridade dos helipontos já licenciados.

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 14-9-11

ABOU'ANNI

ADILSON AMADEU

ADOLFO QUINTAS

AURÉLIO MIGUEL

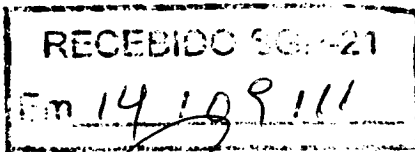
ARSELINO TATTO

DALTON SILVANO

FLORIANO PESARO

JOSÉ AMÉRICO

MILTON LEITE



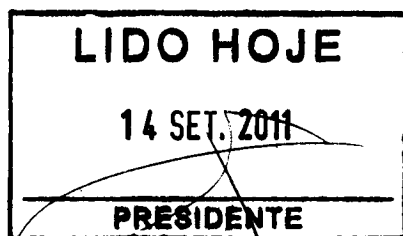
[Signature]
Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

[Large diagonal line across the page]

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°(s)
32 a 36 e folha de Informação
sob n° Z. 20/10/2011

[Signature]
Eduardo Azeiteiro
Técnico Administrativo
RF 11.325 - SGP.31

Matéria PL 361/2011. Não foi possível extrair as informações de assinatura do arquivo migrado do ECM.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 361/11

Trata-se do **Projeto de Lei nº 361/11** de autoria do nobre Vereador Milton Leite, que visa inserir § 6º ao artigo 5º da Lei 15.003, de 23 de outubro de 2009, que estabelece diretrizes e normas referentes à construção, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal.

A alteração pretendida visa inserir requisito de distância mínima de 200 (duzentos) metros em relação aos estabelecimentos que especifica para a instalação de aeródromos, heliportos e helipontos.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** deste Projeto de Lei, na forma de um **Substitutivo** que preserva a competência federal, considerando que à União compete a edição de normas atinentes à segurança na aviação.

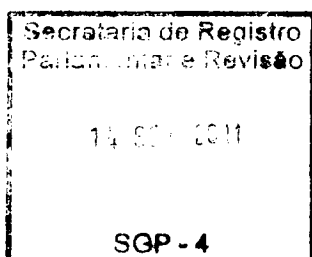
A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente entende que a presente medida busca preservar as atividades especificadas na presente propositura das repercussões da implantação e operação de aeródromos, heliportos e helipontos, manifestando-se favoravelmente à presente medida, na forma do Substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Administração Pública, dentro de sua competência específica de opinar sobre todas as proposições e matérias relativas aos serviços públicos realizados ou prestados pelo município, entende como meritórios os objetivos desta propositura e manifesta-se também **favoravelmente ao Projeto de Lei nº 361/11**, na forma do Substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, considerando a sua competência de opinar sobre todas as proposições e matérias relativas à disciplina das atividades econômicas desenvolvidas no município entende meritórios os objetivos da presente propositura e manifesta-se favorável à sua aprovação na forma do Substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

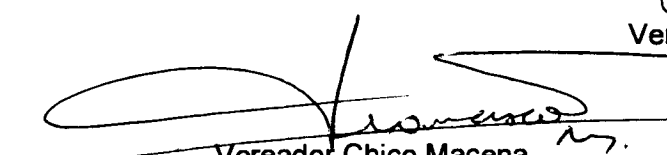
Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento, considerando que as despesas com a execução desta Lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário, posiciona-se também **favoravelmente ao Projeto de Lei nº 361/11**, na forma do Substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa..

Sala das Comissões Reunidas, em 14/09/11



PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 361/11

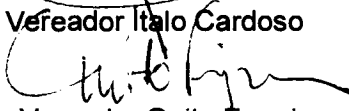
COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE —OK


Vereador Chico Macena


Vereador Paulo Frange
Presidente


Vereador Italo Cardoso


Vereador Juscélino Gadelha


Vereador Quito Formiga

Vereador Tião Farias

Vereador Toninho Paiva

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA OK


Vereador Carlos Neder
(11/09/2011)


Vereador Eliseu Gabriel
Presidente


Vereadora Edir Sales

Vereador José Ferreira Zelão

Vereador José Rolim

Vereadora Marta Costa

Vereador Souza Santos

Folha nº 34 do Prc
nº 01-361 de 2011
Eduardo Azeiteiro
Técnico Administrativo
RE: 11.325

**PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;
TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE
LEI Nº 361/11**

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA** *etc*


Vereador Aurélio Nomura

Vereador Domingos Dissei


Vereador Senival Moura

Vereador Gilson Barreto
Presidente

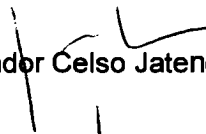

Vereador David Soares

Vereador Jamil Mura

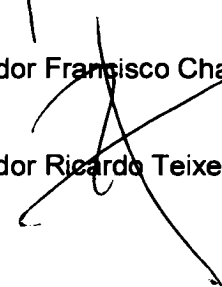
Vereador Wadih Mutran

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO *etc*

Vereador Atilio Francisco


Vereador Celso Jatene

Vereador Francisco Chagas

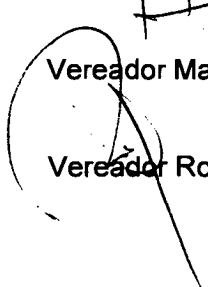

Vereador Ricardo Teixeira


Vereador Antonio Carlos Rodrigues
Presidente

Vereador Aníbal de Freitas


Vereador Donato

Vereador Marco Aurélio Cunha


Vereador Roberto Tripoli



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 35
nº. 01-21
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325
fls. 37
Arquivado em 30/09/2015 00:00:00.

LIDO HOJE

14/09/11

PRESIDENTE

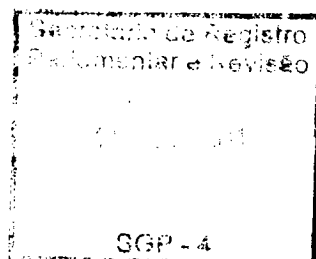
REQUERIMENTO

REQUEIRO, nos termos regimentais, a inclusão do PL 361 / 11 na pauta da Ordem do Dia da presente sessão.

Sala das Sessões,

Sancho Pedre

Vereador



CAM.MUNIC.DE S.PAULO - 14-Ser-2011-16:09-000106-1/1

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

Folha nº 36 do Proc.
nº 01-361 de 20 11
Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF: 11.325

SESSÃO: 228-SE fls. 38
DATA: 14/09/2011
FL: 12 DE 30

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) –

Há sobre a mesa requerimentos, que serão lidos:

- São lidos os seguintes: (requerimentos de inclusão na Ordem do Dia, autoria Floriano Pesaro, do PDL 58/11 e PL 491/10; requerimento de inclusão na Ordem do Dia, autoria Sandra Tadeu, do PL 361/11).

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – A votos os requerimentos de inclusão. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Estão aprovados.

Segue(m) (unidade(s)), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº(s)
37 a 1 e folha de informação
sob nº 20 09 12/11


Eduardo Azeiteiro
Técnico Administrativo
RF 11.925 - SOP.21

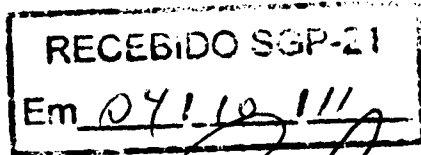
Passemos ao item seguinte.

- “PL 361/11, do Vereador MILTON LEITE (DEMOCRATAS). Acresce o § 6º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009 e dá outras providências. (Estabelece distância mínima de 200 metros dos locais que especifica como exigência para construção e operação de novos helipontos e heliportos). FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA. HÁ SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA.”

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura do Substitutivo ao PL 361/11.

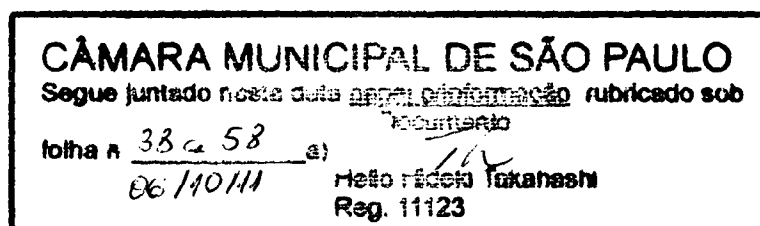
- É lido o seguinte: (Parecer de Constituição e Justiça com *Substitutivo ao PL 361/11*)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o Substitutivo ao PL 361/11. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovado.



Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

pedido
05 10 2011



Folha nº 38
do Processo nº 01-361/2011
Hélio H. Takahashi - RF: 11.123
SGP-12

Th



SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: ARSELINO TATTO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 21 de setembro de 2011

OBSERVAÇÕES:

- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

12253

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Bom dia a todos. Na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, neste momento, substituindo o Sr. Presidente, Vereador Arselino Tatto, declaro aberto os trabalhos desta audiência pública convocada para a apreciação dos seguintes projetos de lei: PL 233/2010 de autoria do Vereador Arselino Tatto, PT; PL 456/2010 de autoria dos Vereadores José Police Neto e Nabil Bonduki, PT; PL 209/2011 de autoria dos Vereadores Floriano Pesaro, PSDB e José Police Neto; PL 414/2011 do Executivo; PLO 03/2009 de autoria do Vereador Eliseu Gabriel, PSB; PL 342/2008 de autoria do Vereador Aurélio Nomura, PV; PL 331/2011 de autoria do Vereador José Police Neto; PL 361/2011 de autoria do Vereador Milton Leite, DEM; PL 425/2011 do Executivo e PLO 006/2010 de autoria do Vereador Ushitaro Kamia, DEM.

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.

Havia um pedido do Vereador José Police Neto, Presidente desta Casa, porém, V.Exa. abriu mão da palavra.

Tem a palavra o Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, solicito uma inversão da pauta de discussão, para que seja considerado como primeiro item o PL 361/2011.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Atendendo ao pedido do Vereador Milton Leite, de ofício, esta Presidência faz a inversão de pauta. Portanto, passaremos a apreciar o PL 361/2011 do Vereador Milton Leite, que acresce o §6º da Lei 15.003 de 23 de outubro de 2009 e dá outras providências. Primeira audiência pública.

Tem a palavra o Vereador Milton Leite, autor do projeto de lei, se assim julgar necessário.

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, Srs. Vereadores e senhoras e senhores presentes, o projeto trata de regulação dos helipontos da cidade de São Paulo. É de conhecimento público que foi votado, recentemente, na Câmara Municipal de São Paulo, o projeto de lei que teve alguns artigos vetados pelo Sr. Prefeito desta Cidade, principalmente, os que regulam a distância da localização de escolas, hospitais, creches, prontos-socorros e maternidades estabelecendo 300 metros.

Elaborei um projeto determinando 200 metros e que fosse observado, no mesmo projeto de lei, o respeito à anterioridade. São três pontos: primeiro reduz de 300 para 200 metros, vamos discutir por que; sábado, domingo e feriados, permaneceriam livres, porque não há aulas e o respeito ao princípio da anterioridade para que haja segurança jurídica.

Por que o princípio da anterioridade? Se não houver o respeito a esse princípio, o cidadão faz qualquer tipo de construção, sob a égide de qualquer lei e independente de ser heliponto ou outro equipamento e após os investimentos e planejamentos necessários, vem alguém e faz uma lei modificando e dizendo que, a partir de amanhã, não vale mais isso. Dessa forma, acaba a segurança jurídica na cidade de São Paulo e a segurança do investimento. É o que houve no decreto do Sr. Prefeito, quando não respeitou a anterioridade.

Então, votamos o projeto de lei em 1ª discussão, há que se respeitar a anterioridade. A regulação sobre a anterioridade ainda está em discussão, meu projeto foi votado em 1ª e queremos discutir, em relação à anterioridade, se vale o protocolo daqueles que apresentaram o projeto, se vale a planta aprovada ou, efetivamente, o funcionamento. Neste momento, a anterioridade é algo que gostaria de deixar para o Executivo na regulação, porque caberá mais discussão quanto ao definitivo.

Agora, por que reduzimos dos 300 metros previstos para 200. A razão é simples. Se observarmos a Norma de Tráfego Aéreo, do Ministério da Aeronáutica, IMA 100-12, Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, de 30 de junho de 1999, que se encontra em vigor, em seu artigo sobre Regras de Voo Visual, item 5 – subitens 5.1.2, 5.1.3 e 5.1.4 - diz em mil pés, ou seja, 300 metros, a regulação para voos nas cidades altamente adensadas, como é o caso da cidade de São Paulo.

Porém, quando ele fala da aproximação, quando a aeronave está em aproximação, ele fala em 150 metros.

Temos notado na Cidade de São Paulo que os heliportos, em 150 metros numa aproximação, não vemos problema, até porque hoje, não sei quem fiscaliza efetivamente – se é a Aeronáutica, e se a Prefeitura não tem como fiscalizar – o voo da aeronave de aproximação, digamos o seguinte: o heliporto está em determinado local 'X', para aproximar, a norma da Aeronáutica é de 150 metros, ou seja, 5.12, quer dizer, de qualquer maneira, a aeronave vai aproximar a 150 metros.

No meu entendimento, 150 metros seria uma distância sustentável para a aeronave fazer a aproximação. É a distância mínima para o estacionamento desses equipamentos.

No meu projeto de lei considere 200 metros. Acho que acrescer em 50 metros permite uma margem de segurança maior com relação a ruídos.

Há outros quesitos a respeito disso e vou tratá-los no substitutivo a apresentar, e o projeto gostaria até de votar hoje, mas peço, Sr. Presidente, que o retire da pauta, pois, se não me engano, o projeto de lei estaria em pauta para segunda votação. Portanto, pedirei para que o retire de pauta para elaboração do substitutivo, o 361, modificando e adequando algumas regras, por exemplo: espaçamento de 40 metros da propriedade. Esse item pode ser discutido um pouco melhor ou podemos deixar que a própria Prefeitura regule isso.

Se houver demanda, discutimos mais, talvez mais uma audiência pública. Gostaria de ouvir as pessoas presentes, colher mais dados, mas, resta saber que, ao estabelecer-se uma distância de 300 metros, na verdade, é de 600 metros, ou seja, um raio de diâmetro de 600 metros do ponto de referência.

Se estabelecermos todos os pontos da Cidade de São Paulo, provavelmente, até pelos levantamos feitos, não teremos heliporto nenhum funcionando mais. Vamos fechá-los. Afinal, 300 metros de um lado e 300 metros de outro são 600 metros. E mais 600 metros não abro heliporto, eu fecho. Considerados heliportos.

Temos de considerar que a Cidade de São Paulo é uma cidade de serviços e, respeitados os níveis de ruídos, respeitados os decibéis necessários para a aproximação das aeronaves que ocorrem hoje, mesmo que haja os 300 metros, ela vai se aproximar aos 150 de altura. Então, não tem sentido. Vejam: eu faço tráfego por cima, a 150 metros, mas, para pousar, tenho 200 - 300 metros, ou seja, há um conflito.

A aeronave necessita de até 150 metros para vir a uma aproximação. Então, existe um erro técnico, ou nós proibimos heliporto na Cidade de São Paulo. É algo que precisamos avançar como discussão. Não dá para dizer, simplesmente, que vamos baixar 300 metros e daí fechar. Repito: 300 significam 600 e 600 metros, efetivamente, não funcionam.

Estamos abertos à discussão, fica o pedido para que retire meu projeto, uma vez que não preparei o substitutivo. Quero realmente discutir um substitutivo no que tange a esses pontos conflitantes, lembrando a recomendação de respeito, principalmente a segurança jurídica. As pessoas que tiveram ou pleitearam o registro através de plantas, devem ter a segurança jurídica. Vão dizer, obviamente: "Não posso ter uma regra hoje, e amanhã, outra".

O que é segurança jurídica? Como está o Decreto do Sr. Prefeito hoje? Funciona assim: imaginemos que alguém tenha um heliporto, respeitados 300 metros de cada lado, um cidadão desinformado vai lá e instala uma unidade de escola de informática, com um computador, por causa disso, ele fecha o heliporto. Ele chega e diz: "Está aqui, tenho uma escola de informática, estou a menos de 300 metros e requeiro o fechamento", ou seja, não haveria o respeito à anterioridade. Ele pode estar a 299 metros e, simplesmente, requer o fechamento do heliporto instalado.

Então, na Cidade de São Paulo não pode ter a insegurança jurídica, fator capital para qualquer cidade desejosa de se desenvolver dentro de um determinado ordenamento legal, maduro. Ainda que tenhamos de tomar outras medidas para adequar os heliportos na Cidade de São Paulo.

O SR. FLORIANO PESARO – Um aparte, nobre Vereador.

O SR. MILTON LEITE – Sempre, nobre Vereador. Está cedido o aparte.

O SR. FLORIANO PESARO - Eu não tenho a mesma propriedade de V.Exa. para discutir esse assunto de tamanha envergadura e complexidade, no entanto, Vereador Milton

Leite, vejo pelo dia a dia como cidadão que esse é um tema que a cidade precisa tratar melhor. Está mal tratado. Seu projeto, e já elogio toda sua dedicação ao tema, talvez possa nos ajudar. O fato é que hoje vivemos um verdadeiro inferno de helipontos em São Paulo, especialmente, próximos às residências, nos bairros mais centrais da cidade onde aparentemente não há um regramento claro, ou, de fato, há uma irregularidade nas ações dessas aeronaves porque não há final de semana, feriado, dia, noite, é o tempo todo. Aliás, tenho presenciado na região do Itaim, ou mesmo no Jardim Paulista, Pinheiros e cercanias da Vila Mariana, helicópteros pousando à noite, até de madrugada, eu nunca vi isso, pode ser um desconhecimento meu.

O fato é que com o aumento da frota de helicópteros em São Paulo temos na região da Paulista e Faria Lima, aliás V.Exa trouxe esse dado recentemente, pousos e decolagens de helicópteros numa quantidade maior do que qualquer outra cidade do mundo. Não sei o dado exato que V.Exa. trouxe, mas era impressionante o número de pousos.

Parabenizo pelo tema e esse é um assunto que nos preocupa porque aparentemente a cidade vive um descontrole em relação ao bem estar dos seus cidadãos com pousos e decolagens desse tipo de aeronave espalhadas pelos helipontos da cidade.

O SR. MILTON LEITE – Nobre Vereador, também moro em São Paulo e é obvio que quando uma aeronave faz aproximação, imagine o seguinte: aqui nas regras de voo visual do Ministério da Aeronáutica estabelecem em 150 metros. Exemplo, o helicóptero precisa cruzar a pista, fica a 100 ou 150 metros para cruzar em cima das residências. O nosso problema não é distância do heliponto e sim o que o Ministério da Aeronáutica, e a Câmara Municipal não pode fazer isso, pois é uma regra que temos de discutir no Congresso Nacional, as normas que o Ministério da Aeronáutica fixa. É ele que fixa a altura de navegação e aproximação, são regras de voo.

Estamos extrapolando. Se para aproximar e cruzar a pista eu posso utilizar 150 metros, porque não o heliponto a 150 metros? Há que se dizer que o nível de ruídos é muito grande, a 300 metros do aeroporto de Congonhas ninguém aguenta.

Eles não obedecem nas aproximações. Você tem hoje os corredores aéreos criados em cima das Marginais, das vias de trem, que tem de se utilizar, mas quando vêm cruzar a linha do aeroporto, nós temos aeroportos em São Paulo que são entraves para os helicópteros, não sei se V.Exa. sabe disso. Tenho dois cones aéreos de aproximação.

O SR. FLORIANO PESARO – Quantos metros nós estamos desse heliponto da Prefeitura que virou quase um aeródromo, porque pousa um helicóptero a cada dez minutos. Antigamente, era o helicóptero do Prefeito, agora, ele abriu esse heliponto para todos os helicópteros. Não sei a quantos metros estamos da sede da Prefeitura, mas o barulho daqui é ensurdecedor quando ele pousa e decola e passa em cima desta Casa.

O SR. MILTON LEITE – Todos os prédios aqui passam seguramente a menos de 150 metros. O problema nosso é um erro técnico do nosso projeto.

Eu vou abrir a discussão, Vereador, para aqueles que desejam falar. Vou fazer a coleta de dados, mas resta saber que temos, de fato, um problema que podemos suplantar, qual seja, a distancia de 150 metros. No meu projeto de lei pleiteia 200, está colocado em 200. Porém, não é o piso mínimo que, infelizmente, são os 150 pelo qual estão voando hoje na cidade de São Paulo, fora as emissoras de televisão que todo dia colocam helicópteros a 100 metros da cabeça de qualquer um a qualquer instante e não perguntam se há residências, hospitais, não querem saber. Se abater um ladrão e tem um carro, etc, há quatro ou cinco helicópteros na cabeça. Eles não respeitam nada!

Nobre Vereador Dalton Silvano, eu devolvo a palavra, gostaria de colher mais dados para a confecção final do meu projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Parabéns, Vereador Milton Leite que com a sua persistência, repete 20 vezes e eu sei que o negócio são 200 metros, Vereador. Essa é uma estratégia muito boa de argumentação. Acabei aprendendo que realmente 150... Se 300 não dá, muito bem, 200 metros para os helipontos.

Quero aqui registrar a presença de Daniel de Bonis da Câmara Municipal de São Paulo, da liderança do PSDB; Cândido Malta Campos Filho, urbanista; Claudio Oliveira de

Messias, da rede social; Heloisa Rebouças, Secretária do Desenvolvimento Urbano; Antonio Carlos Cintra do Amaral Filho, São Paulo Urbanismo, chefe de gabinete; e Vládir Bartalini, São Paulo Urbanismo, Superintendente de Operações Urbanas; Ângela Veloso, do gabinete do Vereador Tatto; Altair da Silva, do gabinete do Vereador Dalton Silvano; Ana Mara Ribeiro do gabinete do Vereador Eliseu Gabriel; Maria Raquel Pacheco; Vicente de Paula Júnior da Secretaria do Verde e Meio Ambiente; Elizabeth Salgado, do bairro de Perus.

Pergunto se há mais alguém que queira falar sobre o PL 361/11, do Vereador Milton Leite. (Pausa) Não havendo mais ninguém inscrito para falar, declaro encerrada a primeira audiência pública da propositura.

Tem a palavra, pela ordem, Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Ainda que alguns dos presentes deseje se manifestar, o meu gabinete se encontra no sétimo andar, receberemos as propostas por e-mail ou presencial, da forma que quiserem, como colaboração para decidirmos sobre o texto final do projeto de lei. Ouviremos também os órgãos competentes, principalmente o Ministério da Aeronáutica, o qual consultarei a respeito dos 150 metros, falaremos com Contru, porque decisão só de Câmara não dá.

Nobre Vereador Presidente, agradeço a atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Justifico a presença do Presidente da Comissão de Constituição e Justiça, a ausência do Vereador Arselino Tatto, que não pode presidir nem comparecer por estar fazendo fisioterapia, haja vista que rompeu o tendão. Não sei se o de Aquiles ou não, mas está convalescendo. Como sempre o Vereador Dalton Silvano está aqui sempre pronto para substituí-lo.

Passemos ao próximo item da pauta, PL 233/10 do Vereador Arselino Tatto. Institui normas para proteção e segurança de recém nascidos e crianças internadas em hospitais e maternidades municipais e particulares e dá outras providências. Está em segunda audiência pública. Não há oradores inscritos. Pergunto à assessoria do Vereador se deseja se manifestar. (Pausa) Como não se manifestou, declaro encerrada a audiência do PL 233/10. Ficam intrínsecas as justificativas pertinentes ao projeto de lei, tornaram-se de conhecimento público.

Registro a presença do Vereador, do sempre amigo, Carlos Apolinario.

Passemos ao próximo item, PL 456/10 de autoria dos Vereadores José Police Neto e Nabil Bonduki do PT, que "Regulamenta o consórcio imobiliário de interesse social, previsto nos artigos 46 e 47, da Lei Federal 10.257, de 10 de junho de 2001, Estatuto da Cidade, e no artigo 246, do Plano Diretor Estratégico."

Esta é a segunda audiência pública.

Com a palavra um dos autores, Vereador José Police Neto, Presidente desta Casa.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, aqueles que nos acompanham, vou proceder à sustentação oral, até para apresentar qual foi o espírito do legislador.

A iniciativa do nosso mandato e do Vereador Nabil Bonduki, tenta inserir a modalidade de consórcio imobiliário de interesse social, no âmbito dos imóveis consagrados como de não-cumprimento da função social. A grande preocupação que os mandatos apresentaram, era a incapacidade de cada lote individualmente performar quanto à tão necessária oferta de unidades habitacionais.

No final do primeiro semestre do ano passado, aprovamos o IPTU Progressivo no Tempo, portanto os proprietários de imóveis serão notificados para provar à sociedade o cumprimento da função social da sua propriedade. São propriedades que já estão identificadas como Zonas Especiais de Interesse Social II e III, e área de abrangência da Operação Urbana Centro.

O que ficou claro nos estudos realizados prévios à aprovação desse projeto, é que um conjunto desses proprietários detêm um território ou espaço incapaz de produzir as unidades habitacionais que o próprio zoneamento definiu para aquela unidade.

O projeto tenta consagrar a capacidade de a unidade desses lotes sugerir a

implantação de empreendimentos habitacionais de interesse social, conforme a própria regra do Estatuto da Cidade, que o nosso Plano Diretor também consagra.

A iniciativa teve uma primeira audiência pública, esta é a segunda, o esforço que estamos realizando é para ter esta modalidade antes do cumprimento do primeiro ano da imposição do IPTU Progressivo, para que o pequeno proprietário de lote, que está inserido nesse zoneamento de interesse social, não seja penalizado com tributação do IPTU em dobro, conforme consagra a própria legislação, mas que tenha uma oportunidade de associação em forma de consórcio para render ao Município as tão necessárias habitações de interesse social. Os 40% que são definidos pela própria legislação, os 40% do mercado popular e os 20% para o não-residencial.

Então, o esforço que é feito é para dar uma alternativa ao proprietário de lote que não consagra naquele pequeno perímetro do lote esta capacidade de rendimento.

Eram essas as apresentações iniciais, o nosso mandato vai manter-se à disposição. O projeto ainda não foi aprovado na Comissão de Constituição e Justiça, portanto o debate realizado foi prévio a essa aprovação.

Por uma questão absolutamente objetiva, a maior preocupação que temos é o enfrentamento no Judiciário, que matérias de Direito Urbanístico têm tido. A sorte que tivemos até agora, no caso do IPTU Progressivo no Tempo, é que não enfrentamos nenhuma polêmica judicial, mas temos certeza que ainda no mês de setembro, com as notificações que são anunciadas pelo Executivo há mais de um ano e que serão realizadas, com certeza debates no Judiciário acontecerão. Queremos ter alternativas a esses debates já configuradas dentro de processos legislativos.

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Para falar sobre esta matéria, inscrito o Sr. Cândido Malta.

O SR. CÂNDIDO MALTA – Parabenizo tanto o Vereador José Police Neto, como o ex-Vereador Nabil Bonduki por esta iniciativa. Todos sabem que a luta da reforma urbana visa fazer com que a Cidade cumpra sua função social. Para que isso aconteça é necessário que a propriedade também a cumpra. O instrumento como o IPTU Progressivo no Tempo é hábil e foi aprovado – aliás, devemos parabenizar a Câmara Municipal pela iniciativa de ter aprovado esse instrumento fundamental.

Ficou faltando, de certo modo, um complemento que agora se apresenta nesse projeto, que é a possibilidade do proprietário, pressionado que está pelo IPTU Progressivo no Tempo, encontre uma alternativa de dar uso produtivo à sua propriedade, fazendo com que ela cumpra a sua função social.

É a combinação inteligente de um instrumento do Estatuto da Cidade, com o instrumento do Plano Diretor. O projeto está muito bem elaborado, creio que vá contribuir bastante para fazer com que o cidadão de menor renda tenha acesso à habitação popular.

Era o que eu queria apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Não havendo mais nenhuma inscrição para o tema, declaro encerrada a segunda audiência pública do PL 456/10, de autoria dos Vereadores José Police Neto e Nabil Bonduki.

Item três da pauta, PL 209/11, do Vereador Floriano Pesaro, do PSDB, e do Vereador José Police Neto.

Com a palavra um dos autores, Vereador José Police Neto, Presidente desta Casa.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, da mesma forma, realizarei com objetividade a sustentação oral da matéria.

É sabido por todos o esforço feito para a recuperação de áreas centrais e degradadas no Município de São Paulo. O que mais vem preocupando o olhar do nosso mandato, assim como o olhar do mandato do Vereador Floriano Pesaro, é que o esvaziamento de regiões de centros mais antigos, hoje não são só mais uma realidade no centro chamado de Nova Luz, de Cracolândia, mas nos centros em outros bairros que também têm esse esvaziamento. Notadamente o centro de Pinheiros há o processo em curso; o de Santana já



tem um muito parecido também em curso; o da Mooca já o teve.

Na realidade, a proposta que trazemos ao debate, mas que ainda não passou na Comissão de Constituição e Justiça, é uma fórmula apresentando diretrizes básicas para a readequação e reaproveitamento de edificações verticais de interesse social.

Na realidade, em todo processo de *retrofit* sugere-se uma mais valia daquele prédio construído em região central, que ao se recuperar ou ter alteração de uso, efetivamente é apresentado para o mercado com valores muito superiores àqueles que originalmente tinham. Notadamente acaba-se realizando um processo de repovoamento de baixíssima densidade. Prédios que terão unidades de 100, 150 a 200m² e, no máximo, um casal ocupando esse espaço.

O esforço feito por esse projeto dá incentivos para aqueles que realizarem o processo de reaproveitamento e readequação de edificações verticais para população de baixa renda. Portanto, será para aqueles que se inserirem nas habitações de interesse social em mercado popular, objetivando o repovoamento verdadeiro dessas regiões, com o traço de todas as classes sociais que compõem o território da Cidade que serão reproduzidas nesse território a ser recuperado.

A primeira imagem que se tem disso é o processo de recuperação da região central. O Município de maneira ousada desapropriou mais de 50 imóveis, realizou concurso público para que se oferecessem modalidades de ocupação, modalidades inteligentes para essa ocupação, mas me parece que só trabalhar com a intervenção pública é pouco para a recuperação de regiões, como a região central de São Paulo.

Faz-se necessária, portanto, a apresentação de diretrizes para o mercado privado também trabalhar naquilo que essencialmente já faz fora das regiões centrais. Então, quando você vai observar a franja, ou a borda externa do Município, verá a presença do Minha Casa, Minha Vida com muita intensidade.

Quem vai a Guarulhos consegue enxergar as unidades sendo lançadas para a parte da população que virá ao Centro de São Paulo, sendo transportada por mais de duas horas para chegar na sua oportunidade de emprego.

Estamos dizendo que não parece justo com essa população - na cidade justa que queremos construir - não oportunizar empreendimentos habitacionais nos centros dos bairros. No caso, aqui, o Centro Central, o coração, a primeira intervenção a ser feita sim é na região central de São Paulo, onde se assentou a primeira operação urbana, a Operação Urbana Centro, onde se assentou também a concessão urbanística e portanto, sugere a primeira aplicação deste instrumento para essa região. Lembremos que ele também invade competências do COE - Código de Obras e Edificação. Até porque não adianta um esforço apenas de benefícios urbanísticos que não estejam associados aos inquilinos. Para imóveis tombados, cuja fachada deve ser protegida, bem como componentes já reconhecidos como patrimônio histórico, é preciso estabelecer um bom uso do imóvel, que também deve estar associado à habitação de interesse social e ao mercado popular. Assim, o repovoamento de regiões degradadas, como o Centro de São Paulo, seja uma verdade não apenas pela intervenção com recursos públicos - Cohab, Secretaria de Habitação -, mas também pela legislação, que deve promover, com base em outros recursos - Minha Casa, Minha Vida; recursos privados -, tais habitações. O que assistimos na região central é um alargamento extraordinário do valor dessas unidades. Quem passear pela região central verá que o metro quatro construído pelos novos empreendimentos já chegam a cerca de 6 mil, 7 mil reais o metro quadrado, de modo a reafugentando a população de média e baixa renda, já aproveitada como mão de obra nesta região central, que poderia voltar à região. Então o projeto tenta equilibrar esse jogo muitas vezes desigual, o que se acentua com a ausência de lei.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) - Tem a palavra o Sr. Cândido Malta.

O SR. CÂNDIDO MALTA - Todos sabemos que o esvaziamento da zona central de São Paulo é um dos seus grandes problemas. Há um desperdício enorme de infraestrutura instalada. E esse processo avança para o centro expandido. Realmente é um dos grandes problemas a ser enfrentado. Assim também é pensado e definido pelo Plano Diretor em vigor.



Portanto, esse projeto de lei trata de um aperfeiçoamento dos instrumentos de atuação. Claro que não podemos deixar de apoiar algo que tenha reconhecida importância estratégica. Daí o nosso apoio a essa iniciativa dos nobres Vereadores Pesaro e Police Neto.

No entanto, queria lembrar que esse processo de esvaziamento decorre dos congestionamentos de tráfego. E caso esses congestionamento continuem acontecendo, teremos a continuidade do esvaziamento. Então, se de um lado queremos reaproveitar os imóveis vazios ou pouco utilizados, temos também de estancar o processo de esvaziamento, que é um processo mais geral do congestionamento que sofremos na Cidade.

Todos sabemos que para resolver esse problema é conseguir reverter uma situação em que o transporte individual vem predominando sobre o coletivo, fazendo com que o coletivo prevaleça sobre o individual.

Tomo a fazer uma defesa que tenho feito publicamente: o pedágio urbano é o que está mais disponível, a curtíssimo prazo, para resolver até o problema da Copa.

Já se fala em dar feriados para as cidades que venham a receber os jogos, criando uma perda social pelo dia parado em termos de produção de riqueza pelo País, algo que pode ser resolvido por meio do pedágio urbano, sem nenhum custo social. Aliás, reduzindo um custo social, que é o tempo perdido e a saúde abalados pelos congestionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra o nobre Vereador Floriano Pesaro.

O SR. FLORIANO PESARO – Sr. Presidente, sem dúvida alguma, esse é mais um projeto de interesse da Cidade, especialmente por tratar da questão do seu desenvolvimento habitacional, e também imobiliário, porque inova, ao trazer o setor privado da construção, os incorporadores para as diretrizes de desenvolvimento do Centro, inclusive no aspecto social, algo em que acreditamos.

Um ponto extraordinário é o fato de focar a questão da revitalização do Centro, que é algo que vimos defendendo desde os tempos em que passamos pela Prefeitura, período durante o qual atuamos no reaproveitamento de áreas centrais para equipamentos sociais e para moradias, na época, especialmente, as provisórias.

E a nossa dificuldade é de encontrar imóveis que estivessem, além de disponíveis, aptos a receberem aquelas famílias nas situações em que se encontravam.

Então o projeto não apenas respeita a inclusão social, como, de certa forma, a promove, ao readequar esses imóveis localizados na região central.

A outra questão diz respeito à própria região, uma vez que identifica imóveis, com a criação até de uma espécie de cadastro, o que nos permite utilizar toda a infraestrutura já instalada já disponível na região – como água, saneamento, iluminação e segurança, bem como a infraestrutura viária e dos meios de locomoção.

Portanto, quero, mais uma vez, parabenizar o nobre Vereador Police Neto, que vem liderando os debates nesta Casa, do ponto de vista da urbanização e da urbanidade da cidade de São Paulo, revendo conceitos, e, de forma extremamente corajosa, fazendo propostas e enfrentando todas as resistências para buscar uma cidade melhor para todos. É uma honra ser coautor intelectual deste projeto ao lado do nobre Vereador Police Neto.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Não havendo mais nenhum orador inscrito para falar sobre a matéria, declaro encerrada a segunda audiência pública para tratar do PL 209/2011, de autoria dos nobres Vereadores Floriano Pesaro e Police Neto.

Esta Presidência, de ofício, faz inversão da pauta, passando para o próximo item, o PL 331/2011, do Vereador Police Neto.

- É lido o seguinte: (PL 331/2011, do Vereador Police Neto)

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra o autor do projeto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Srs. Vereadores e demais pessoas que nos acompanham, agradeço a presença de parte da sociedade que participou da discussão do plano de bairro do Distrito de Perus.

Antes de fazer a defesa da matéria, considerar importante o que representa a mudança de escala para planejamento e desenvolvimento da Cidade para o nosso mandato e para a Cidade.

Até a experiência do plano de bairro do Distrito de Perus, a escala de planejamento da Cidade chegava até a Subprefeitura. Portanto, 31 dispositivos regionais de planejamento, que estão no nosso ordenamento jurídico, seguem a orientação do Plano Diretor de 2002, tendo se consagrado no final de 2004, com início de vigência a partir de 2005.

Muitos desses planos de subprefeitura indicaram a necessidade de uma nova escala, a qual deveria estar mais próxima do cidadão, ou seja, mais próxima da sua realidade de contribuição.

A escala que se buscou em Perus foi o distrito, que é metade, praticamente, daquela Subprefeitura que se divide em dois distritos: Perus e Anhanguera.

Posso informar que os moradores do Distrito do Anhanguera esperam com muita expectativa o início do desenvolvimento do plano para aquele território.

O projeto é bastante ousado. Apresenta inovações ao ordenamento jurídico do Município. Aliás, foi para isso que o legislador, em 2004, salientou a necessidade de planos de desenvolvimento para bairros.

No caso, não se buscou um bairro único, observando-se outro princípio para o Plano Diretor, que é estabelecer a bairrificação, portanto conseguir enxergar os limites dos bairros que compõem o distrito, no caso de Perus se criou, inclusive, uma metodologia para você identificar os componentes necessários para que um agrupamento de moradias de cidadãos e de atividade econômica se identificasse como bairro, e foi assim que se consolidou os dez arranjos apresentados como dez bairros que compõe o distrito de Perus. Para isso, também se discutiu o arranjo oferecido pelo Plano Regional das áreas de intervenção urbana. Portanto, aquelas que já se anunciava desde de 2004, que teriam o trabalho ativo do planejador urbano para um novo modelo de ocupação.

Passados quase dez anos, nos parecia obrigatório a apresentação do próximo passo e este é o passo que coube ao nosso mandato, a partir da experiência do debate de revisão do Plano Diretor - e está aqui o nosso presidente à época que não deixa mentir, que estivemos em todas as subprefeituras. Em todos esses territórios o que a população mais clamava era para um debate que aproximasse o seu conhecimento. A praça que ele conhece, a escola, o sistema viário que ele usa, sistema de educação que ele acompanha porque é onde estão os filhos, o plano de bairro de Perus nasceu com essa perspectiva da participação absolutamente ativa da população, mas não ativa só pelo conhecimento, ativa, pela importância da oferta de informações. Troca de informações durante mais de ano, que foi publicado no nosso Diário Oficial, no mês de julho, apresentado na última sessão ordinária do mês de junho, e que se inicia o debate. a principal tarefa que o mandato quer trazer para esse debate é a mudança de escala. Nós discutimos a cidade do ponto de vista central, no plano diretor, tivemos a oportunidade descer a escala a subprefeitura, mas as nossas subprefeituras tem tamanho de capital: diâmetros, perímetros e quantidade de moradores, 600, 700, 1000 habitantes que já apontam para realidades distintas dentro do mesmo território, sendo necessário, sim, o fracionamento deste processo e esse processo que nascendo com a participação daquele cidadão que efetivamente consegue reconhecer a forma como deve desenvolver o seu bairro, com o apoio, imprescindível do agente público da burocracia instável que tem a obrigação de ordenar este desenvolvimento e fomentar a sua ilha de tranquilidade, portanto, todos os instrumentos lançados dentro de um mesmo território para que os tão abomináveis deslocamentos pela cidade, diminuam, é a principal recomendação para os planos de desenvolvimentos de bairros e distritos. A cidade hoje tem 4 milhões de passageiros, sistema metroviário, dois milhões e meio no sistema CPTM, seis milhões no sistema da CPTM, são mais de 27 milhões de viagens dia, que acontece nesse 1.5 mil quilômetros metros quadrados. Um dispêndio mensal de meio bilhão com o sistema de transporte. Subsidio público de quase 1 bilhão de reais. É lógico que estamos trabalhando em uma cidade que não é nada competitiva na questão de mobilidade e a solução não está em transportar mais, mas em

transportar menos, portanto, respeitar mais articulação dos territórios. O plano do bairro de Perus, que nasce a partir da geração de recursos do crédito de carbono, por conta de ser a região que abrigou nos últimos 25 anos o lixo que produzimos, e que nos parecia obrigatório, com primeira ação com esse recurso, planejar o território que receberá esse resultado econômico para afastar a possibilidade a qualquer governante de se montar lá o "Perusão". O que seria o "perusão"? Quem sabe um estádio que vai funcionar para alguma intervenção futura e que vá queimar toda capacidade de recursos gerado por aquele aterro que tão mal fez ao desenvolvimento local, mas era tão necessário o desenvolvimento da cidade. portanto a primeira tarefa que utilizou o recurso publico advindo da queima de metano do nosso aterro, foi planejar o bairro que receberá mais recursos dessa queima de metano, garantindo àquela população não o desejo de um governante - imaginando, ainda, o estado absolutista em que o cidadão é apenas um súdito, não se inserindo no campo da decisão. O que se buscou foi um sistema em que a participação levasse ao centro da discussão e da deliberação o morador cidadão. Aquele que em nossos esforços têm estado absolutamente tendentes.

Finalizo pedindo à Comissão de Constituição e Justiça muita atenção para a tramitação desse projeto, muito esforço para retirar deles as nossas incompetências, mas a garantia de que teremos uma deliberação célere desse processo.

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano, na semana passada, apresentou as premissas do Projeto São Paulo 2040 e está claro para este Vereador que, para chegar em 2040 com um projeto de cidade sustentável e justa, temos de passar pelos 96 distritos da Cidade de São Paulo. Portanto, temos um trajeto longo porque estamos iniciando a discussão do primeiro, e teremos, ainda, de fazer em outros 95 para que, aí, tenhamos, de verdade, um processo organizado e que a Cidade se transporte menos por obrigação. Que esse transporte seja resultado de uma decisão do cidadão, não uma obrigação da Cidade. A Cidade vem impondo aos seus cidadãos regras absolutamente injustas, de onde se vive, de onde se trabalha e como se pode ter qualidade de vida.

Então, o esforço que o mandato faz, neste momento, ao apresentar em primeira audiência pública o projeto, é a reflexão da escala. Ou descemos a uma escala de pertencimento do nosso cidadão ou ele jamais se sentirá pertencente de nosso processo de planejamento e a Cidade sempre estará longe do desejo de seu morador.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra o nobre Vereador Floriano Pesaro.

O SR. FLORIANO PESARO – Atendendo à solicitação do Presidente Police Neto, e diante da importância e relevância desse projeto e do trabalho que foi produzido pelo Plano de Bairro Distrito de Perus, de forma inovadora, inédita e fundamental para o desenvolvimento da Cidade.

Acredito que fica aqui para nós, Vereadores de São Paulo – especialmente aqueles mais distritais – a provocação do Presidente desta Casa de que deveríamos todos nos preocupar em realizar, promover, estimular o Plano de Bairro nos demais distritos da Cidade. Já temos uma facilidade, neste momento, porque a picada deste caminho já foi aberta pelo desbravador Police Neto. Isso facilita porque podemos seguir a mesma trilha, a mesma estratégia, o mesmo caminho.

Presidente, fica meu compromisso como membro da Comissão de Constituição e Justiça – e já o divido com o Vereador Dalton Silvano, Vice-Presidente – a responsabilidade de colocarmos em pauta, a fim de que seja aprovado. Parece-me que o relator é o Vereador José Américo e falaremos com ele também.

Mais uma vez, Presidente Police, parabéns pela iniciativa, ousadia e resultado muito positivo do trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – É claro e óbvio que tudo que depender deste Vereador, na Comissão de Justiça, para acelerar, para dar maior rapidez a esse projeto de lei, será feito.

Nobre Presidente José Police Neto, quero congratulá-lo pela ação. Como bem disse V.Exa., outros distritos também já podem pegar esse modelo, essa experiência. Incluo,



aí, Cidade Tiradentes, bairro longínquo e que necessita de uma infraestrutura cada vez maior, uma distância muito longa do Centro da Cidade, mas é sempre uma experiência nova que vamos aprendendo frente à complexa legislação existente em São Paulo.

Tem a palavra o Sr. Cândido Malta.

O SR. CÂNDIDO MALTA – Quero fazer minha as palavras dos Vereadores Police Neto, Floriano Pesaro e Dalton Silvano em apoio ao Plano de Bairro.

Fui diretor técnico do Plano de Bairro de Perus, por contrato com a Prefeitura, e digo que essa iniciativa, realmente, introduz essa nova escala que é aquela que chega junto ao cidadão. Que mostra ao cidadão a que vem um plano, um planejamento urbano, que em uma gigantesca metrópole como essa, sempre acaba chegando em uma certa escala intermediária, não conseguindo chegar ao nível do cidadão. É como se houvesse uma barreira. Como Secretário, vi isso. Senti isso na carne. E, daí, comecei a pensar de que modo poderíamos resolver esse problema.

Em uma cidade pequena isso não acontece, porque o Plano Diretor já chega no nível do bairro justamente porque a cidade é pequena. Em uma gigantesca metrópole tivemos de criar, aos poucos, essa nova escala. Um passo muito importante, também, foi a criação dos planos regionais, aprovados em 2004, graças ao Vereador Nabil Bonduki, que introduziu o conceito de Plano de Bairro no Plano Diretor da Cidade. Aquele vereador colocou no Plano de Bairro de Perus uma prioridade: a de se fazer os planos de bairro específicos, quer dizer, dos bairros que compõem Perus. Isso foi o que desenvolvemos.

Relatarei um fato que me parece importante. No início, um descrédito! Houve um descrédito, por parte da população, quando nos apresentávamos com essa ideia: “Isso é papel pintado. Isso não vai resolver nada. Por que um Plano de Bairro? Para que serve?” E, na medida em que mostrávamos que o Plano de Bairro era o complemento do Plano Diretor que detalhava todas as carências do bairro, as pessoas foram entendendo a finalidade. Então, o Plano de Bairro levanta detalhadamente a população que lá mora e coloca, também, uma visão de futuro. Quer dizer, qual a população que poderá vir a morar em Perus, isso por conta do próprio planejamento urbano. Lá, o planejamento diz que pode haver áreas que poderão ser loteadas, dependendo da dinâmica da Cidade, do mercado imobiliário querer se desenvolver para lá – e tudo indica que isso está acontecendo. Anhanguera, lá do lado, mostra um dinamismo muito grande.

Então, temos de regulamentar isso. Se vão morar tantas pessoas no bairro, vamos prevenir, vamos planejar qual a quantidade de vagas em escolas, creches ou em leitos hospitalares que aquela população vai precisar.

Portanto, no Plano de Bairro dividimos claramente aquilo que a população, que já está morando, precisa e não tem, daquilo que a população que irá morar precisará. Com isso, estamos propondo um instrumento novo que é a reserva de área para equipamentos públicos. Quando se vai fazer um plano viário, tem-se de fazer a Lei de Melhoramentos Públicos: a Câmara aprova a Lei de Melhoramentos Públicos. E essa lei, então, diz: “Aqui passará uma via, um metrô, etc”. Ali fica previsto, aos proprietários da área, um certo ônus. Digo isso porque, uma vez aprovada a Lei de Melhoramentos Públicos aquilo que for construído após a data marcada, o proprietário não será ressarcido. Essa é a regra da Lei de Melhoramentos Públicos.

Pois é.

Não temos isso para escola, para creche ou para hospital; temos para o viário. Se nós criamos essa figura nova, que estou denominando, nesse projeto de lei, de zona de reserva de área, estamos garantindo o lugar das escolas e creches. Na falta dessa garantia, o que tem ocorrido – aliás, na minha gestão já era assim -? Há um pedido da Secretaria da Educação, da Secretaria de Saúde, de instalação de um novo equipamento. Pergunta-se, então, aos órgãos da Prefeitura que detêm o cadastro das áreas públicas se existe alguma área disponível e, aí, estuda-se caso a caso. Se há, muito bem; se não há, tem de desapropriar.

Se nos pegamos por aquilo que os loteadores oferecem como área pública, área chamada institucional pela Lei de Loteamentos, e declaramos que ali vai haver uma escola, a

própria população fiscalizará para manter aquilo como uma área para a escola, pois esse é um equipamento que é essencial para ela. Estaríamos articulando a população moradora na defesa do Plano de Bairro.

Tudo isso foi muito discutido nas várias audiências públicas e fizemos questão de instituir um processo democrático de votação formal de todos os que estavam presentes nessas audiências públicas. Talvez tenhamos hoje algumas dessas pessoas presentes. (Falha na gravação)

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto) – (Falha na gravação) algo que parece fundamental também é informar que, pela primeira vez, (falha na gravação) É a primeira vez que um planejamento nessa escola, que um planejamento da Cidade também anuncia todos os valores envolvidos para se fazer frente à demanda que já está colocada e também projetada para o bairro completo, conforme a orientação que já está no Plano Regional.

O SR. CÂNDIDO MALTA – Exatamente. Então, essa ideia do orçamento do bairro é um instrumento importante de cidadania. O cidadão passa a saber o quanto custa cada coisa e quanto em recursos serão necessários públicos para completar o bairro. Essa informação, sem o Plano de Bairro, não é disponível. Então, trata-se de um avanço democrático muito importante.

Voltando à proporção dos votos favoráveis, tivemos uma proporção de 90% a 95%, até 100% de votos a favor das medidas. Porque, obviamente, quem ficará contra a haver as escolas em número necessário? Quem ficará contra pavimentarem-se todas as ruas de que o bairro precisa? Quem ficará contra canalizar-se um córrego? Quem ficará contra a implantação de um hospital? Esses que foram contra não devem ter entendido direito, porque era uma minoria muito inexpressiva, mas que mostra, inclusive, que foi uma votação aberta e cada um votou como quis.

Trata-se de um apoio maciço. Todos aqueles que desacreditavam, não tinham convicção de que esse plano pudesse ser útil, mudaram totalmente de opinião e ficaram maciçamente a favor. Pudemos contar com um apoio maciço de todos os que participaram. Houve variação, claro, e quero até chamar a atenção para o fato de que quanto mais bem equipado o bairro é – porque Perus possui bairros de classe média -, menor é a proporção dos que estavam presentes. Ao contrário: os mais carentes são os que mais maciçamente comparecem a essas audiências e, com sua presença e participação, marcam a vontade de que isso seja aprovado. Registro o caso do Jardim da Conquista, bairro irregular que nasceu de uma ocupação. Os moradores desse bairro estavam presentes e muito atuantes na defesa de seus direitos.

Em relação ao emprego, como mencionou o Vereador Police Neto, ali é possível que haja um centro de logística integrada, projeto do Governo do Estado que depende do Ferroanel. Agora, por uma felicidade muito grande, houve um acordo entre o governo Alckmin e o governo Dilma para que o Ferroanel passe exatamente onde projetamos o Centro de Logística de Perus. É onde está situado, pela lei do Plano Regional, uma área industrial. A área industrial ganha outra potência se, naquele lugar, coloca-se o centro de logística, que, como todos sabem, é o centro de distribuição de mercadorias que pode até implicar no acondicionamento de volumes grandes e volumes, quando há os grandes caminhões ou os grandes vagões na ferrovia, e esses produtos têm de ser acondicionados para uma distribuição interna na Cidade.

Perus está numa localização especial, pois o Rodoanel e o Ferroanel cruzam-se ali. Trata-se de um lugar muito especial. Isso não estava no Plano Regional, o qual nem poderia ter previsto isso na ocasião em que foi feito, em 2004. Estamos propondo uma adequação do Plano Regional visando à geração de um grande centro de empregos, que será muito importante para que a população de Perus não tenha de ir à Lapa, que é para onde eles normalmente vão em busca de seus empregos. Esse é um ponto importante, no qual houve até uma inovação, ou melhor, a utilização de um modo atualizado da outorga onerosa quando nós propomos um anel viário, algo necessário de ser criado, pois o sistema viário interno de Perus é muito mal dimensionado: a avenida principal, a Fiorelli Peccicacco, e as seguintes são muito

Ta

estreitas, com 10m, 15 de largura. Então, um anel viário resolveria isso, articulando esse centro de logística com a Rodovia dos Bandeirantes, com a Rodovia Anhanguera e com o Rodoanel. Cria-se, então, uma condição de funcionamento dessa verdadeira cidade, pois a região conta, agora, com 120 mil habitantes, número que poderá dobrar para cerca de 250 mil. Isso, somente no distrito de Perus. Toda essa nova realidade só poderia ser apoiada pela população de Perus, maciçamente.

Finalmente, o centrinho de Perus, por meio de uma operação urbana – que lá é chamada de AIU, Área de Intervenção Urbanística, embora seja muito semelhante à ideia de operação urbana –, será requalificado, criando-se um calçadão para o comércio. Os comerciantes, então, ficaram muito interessados, porque ali – como em qualquer centro comercial – há um problema de acesso dos clientes aos estabelecimentos, aos bancos e até ao Magazine Luiza – estabelecimento cuja instalação só vem revelar um dinamismo da região. Toda essa readequação do centro de Perus está, portanto, prevista no Plano de Bairro, assim como já estava previsto no Plano Regional; ou seja, o Plano Regional já tinha dito que o Plano de Bairro tinha de avançar nessa definição dessa AIU.

Tudo isso é uma forma de concretizar, por vários ângulos, o planejamento da Cidade. Penso que se isso se estender ao conjunto dos 96 distritos, haverá um enorme ganho para toda a população e para o planejamento da Cidade. Temos de fazer com que a população seja a maior defensora do planejamento. Sem essa defesa do planejamento, será muito difícil reverter a tendência caótica que a Cidade ainda apresenta. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Com a palavra, a Sra. Elizabete Salgado, para falar sobre a matéria.

A SRA. ELIZABETE SALGADO – Bom dia. Gostaria de me manifestar como participante de todo esse processo de elaboração do Plano de Perus e reiterar tudo o que já foi dito aqui a favor do Plano e a respeito da importância da escala local do planejamento. Estamos num momento importante, pois, pelo que tudo indica, bairros como Perus devem crescer, e rapidamente, até por condições externas como esse traçado do Ferroanel, por exemplo.

Todo o conceito da unidade ambiental de vizinhança que dividiu o distrito de Perus em 10 bairros, além de chegar mais próximo da população local, que garantiu debates e discussões locais muito próximas da população, ele preserva a qualidade de vida onde ela já existe e garante a conquista de uma qualidade de vida em situações onde ela ainda não existe. Esse conceito permite que todos os habitantes daquela unidade ambiental de moradia tenham acesso, a pé, a todos os equipamentos. Isso é uma qualidade muito importante, principalmente para bairros como Perus, que podem crescer e, de uma hora para outra, perder toda essa qualidade, como já vimos em projetos, aqui, que discutem a questão do tráfego e, até, do transporte aéreo.

Como a escala é local, tivemos um cuidado especial até com, por exemplo, circulação vertical. Perus é um bairro que tem a topografia muito difícil, aliás, a nossa periferia quase toda tem topografia muito difícil, o que provoca um sistema viário curvilíneo e acompanhando as curvas de nível, que provocam tamanhos de quadras muito grandes. Isso fez com que o distrito de Perus tivesse 41 escadões para circulação vertical com o objetivo de vencer aquele tamanho de quadra.

Então essa escala também permite que a gente desça com cuidado a esse tipo de projeto, inclusive, mais detalhado. O percurso do pedestre até os equipamentos, enfim, é uma escala realmente adequada à preservação da qualidade de vida de quem lá mora e de fixação dessa população, que com o desenvolvimento não perca essa qualidade, ou que saia de lá para outras regiões mais periféricas.

Muito obrigada.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Antes de concluir a primeira audiência pública, acho importante relatar que no mês de maio o nosso mandato, a partir da minha organização com um suporte muito importante da Elizabeth Salgado, Guilherme Salgado e tendo por trás todo esse trabalho relatado pelo Professor Cândido, realizamos uma publicação do plano de bairro

no limite do seu bairro, uma experiência sem limite, que tenta contar o que foram esses debates.

Na realidade esses três anos de intensa discussão com a população local, esses anos de intensa aplicação técnica dos profissionais de planejamento urbano, o entrelace deles com os advogados e juristas fizeram um pouco a modulação, para que os nossos sonhos não fujam do contexto material do nosso ordenamento jurídico e, ao apresentar o projeto no final do semestre passado, concluindo três anos exatos do início desse nosso trabalho, o esforço era trazer esses três anos para dentro da Câmara Municipal.

Então quero colocar toda a equipe do meu mandato, assim como sei que o Guilherme, Elizabeth e Cândido estarão à disposição de todos os Vereadores para o diálogo, para buscar uma boa compreensão do esforço que já foi feito, mas também reconhecer o esforço que ainda temos de fazer. O diálogo intenso com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, com a Secretaria dos Negócios Jurídicos e com a Secretaria de Planejamento, portanto, aquela que define as regras de composição orçamentária da Cidade e essa é a nossa vontade. Estaremos absolutamente à disposição e sei que essa disposição também é da população de Perus, que veio aqui nos acompanhar e participará ativamente do debate tão logo a gente vença o primeiro, que é um enfrentamento complexo: a constitucionalidade e legalidade da matéria.

Então passado esse que, muitas vezes, foge a nossa capacidade de compreensão, sei que na discussão do mérito a galeria estará lotada e a população de Perus virá a esta Casa se manifestar sobre o desejo de organização do seu bairro.

Era isso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Quero deixar minhas congratulações, porque estou nesta Casa há quatro mandatos e partindo da iniciativa de um Vereador, nunca vi, nobre Presidente, Vereador José Police Neto, um projeto de lei de tamanha grandeza, tamanho detalhamento, que envolve todo um distrito como Perus. Nunca vi. Já vi vários e vários projetos de lei – estou falando até para que fique registrado – mas nenhum com esse nível de detalhamento, os problemas que foram levantados e as propostas que foram oferecidas. Até falei para o Presidente: precisamos levar isso para a Cidade Tiradentes, por ser um distrito periférico com uma série de necessidades e demandas.

Então, mais uma vez, parabéns.

O SR. JOSÉ POLICE NETO – Não é projeto de lei de autoria de um Vereador. O Vereador foi o instrumento.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Foi o instrumento e o organizador, entendi, mas se não tiver o Vereador que coordene, organize e que vá às audiências públicas o instrumento legal e legítimo acaba não tendo eficácia, não tendo eficiência.

Feitas essas considerações, declaro encerrada a 1ª audiência pública ao PL 331/2011, do Vereador José Police Neto, com louvor.

Passamos ao PL 414/2011, do Poder Executivo, que dispõe sobre estudo de impacto de vizinhança e respectivo relatório, 2ª audiência pública.

Tem a palavra o Sr. Cândido Malta.

O SR. CÂNDIDO MALTA – A regulamentação dos estudos de impacto, o relatório de impacto de vizinhança é algo muito importante, para que a gente consiga dar conta não apenas dos impactos ambientais, mas também dos impactos sociais e podemos acrescentar ainda os impactos econômicos. Ele é um complemento dos estudos de impacto ambiental propriamente ditos e, nesse sentido de complemento, ele tem essa importância estratégica de conseguir traduzir para uma comunidade menor aquilo que numa escala maior está sendo pensado.

São empreendimentos considerados de impacto aqueles com uma certa dimensão, como também devem ser considerados de impacto um conjunto de pequenos empreendimentos que acabam, na soma, produzindo um impacto significativo. Essa idéia de conjunto de pequenos empreendimentos, ainda não estou familiarizado com o projeto de modo que possa saber se isso já está contemplado. Se está, muito bem. Se não está, peço que isso

fosse acrescentado, para que pudéssemos dar conta de uma tendência do mercado imobiliário, que é a aglomeração no mesmo lugar, por exemplo, de um comércio especializado. Então temos em vários lugares, como a rua das noivas perto da Luz, ou então lojas de lustres e equipamentos de iluminação num trecho da Consolação e vários outros como a Rua Santa Efigênia e 25 de Março, para citar as maiores.

Então esse tipo de aglomeração comercial, que interessa ao comerciante, porque os competidores em volta atraem a clientela e interessa também para quem é comprador que haja uma competição entre esses comércios, e se isso tem uma tendência de ocorrência deve um estudo de impacto de vizinhança considerar como uma questão também a ser resolvida.

Essa é a contribuição que queria dar a este debate. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Tem a palavra a Sra. Heloísa Rebouças, da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano.

A SRA. HELOÍSA REBOUÇAS - Bom dia a todos. Agradeço as palavras do Prof. Cândido Malta. O projeto é de iniciativa do Executivo em cumprimento a uma previsão do Plano Diretor Estratégico, Lei 13.430, que já previa a necessidade de estipular em uma lei de caráter complementar sobre quais seriam os empreendimentos que deveriam estar sujeitos ao EIV, Estudo de Impacto de Vizinhança.

O projeto partiu de um grupo de trabalho com grande contribuição da Secretaria do Verde com interação com a Secretaria dos Negócios Jurídicos e do próprio Desenvolvimento Urbano no sentido de regulamentar exatamente o que o Plano Diretor já previa.

O Plano Diretor estabeleceu essa linha de corte nos empreendimentos não residenciais de nível três, os ENR 3. Então, são aqueles empreendimentos que já por força de um artigo da disciplina de ocupação do solo já são sujeitos a uma tramitação especial, que é do artigo 158 que passa por instrução prévia na CAIEPS, e pode ter exigências adicionais instituídas pela CTLU.

São esses empreendimentos que foram considerados passíveis de exigência de um estudo de impacto de vizinhança e por equiparação, embora sejam empreendimentos residenciais, foram incluídos aqueles que se aproximam das linhas de cortes dos pólos geradores de tráfego. Portanto, conforme o número de unidades e de vagas de estacionamento demandadas, eles também ficarão sujeitos, apesar de serem residenciais, mas por equiparação, apresentação desse Estudo de Impacto de Vizinhança.

A sugestão que o senhor deu também foi considerada que é o critério de cumulatividade de atividades e que isso, eu acho, pode ainda ser aprimorado.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Não havendo mais nenhum orador inscrito, declaro encerrada a segunda audiência pública do PL 414/11, do Poder Executivo.

O próximo item é o PLO 003/09, do Vereador Eliseu Gabriel. O Vereador não está presente e, em conformidade com o alto grau de complexidade da matéria, esta presidência adia o PLO de ofício para que inclusive quando a secretaria marcar a audiência pública, convoque o representante da Secretaria da Educação e que o próprio Vereador esteja presente, pois o objetivo do PL é aplicar anualmente um mínimo de 36% da receita resultante de impostos na área da Educação. A matéria é meritória, mas é complexa e temos de fazer uma ampla audiência pública.

Portanto, fica adiada a audiência pública com as devidas considerações: o Vereador esteja presente para defender a matéria; e que esteja presente o próprio Secretário da Educação ou um representante. É uma mudança de Lei Orgânica do Município e esta presidência não se sente confortável que as pessoas não se manifestem em relação a esta importante matéria.

PL 342/08, do Vereador Aurélio Nomura, do PV, que altera a Lei 10.923, de 30 de dezembro 1990 que dispõe sobre incentivo fiscal para a realização de projetos culturais no âmbito do Município de São Paulo. Primeira audiência pública.

Há no plenário alguém que deseje fazer uso da palavra? Não observando e nem constatando nenhum orador que deseje falar sobre a matéria, declaro encerrada a primeira



audiência pública do PL 342/08.

Próximo item, PL 425/11, do Poder Executivo que dá nova redação ao *caput* do artigo 8º, da Lei 13.769, de 26 de janeiro de 2004, que aprova a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, renumera seu parágrafo único como § 1º e acresce-lhe o § 2º. Primeira audiência pública.

Há algum representante do Executivo que deseja fazer uso da palavra? Pois não. Só fale o nome e o órgão para que fique consignado nas atas e anais desta Casa.

O SR. ANTÔNIO CARLOS CINTRA DO AMARAL FILHO – Bom dia, Vereador. Meu nome é Antônio Carlos Cintra do Amaral Filho, chefe de gabinete da São Paulo Urbanismo e Procurador do Município.

Este projeto de lei é bem simples, ele só aumenta o número de Cepacs que existe na Operação Urbana Faria Lima. Só para fazer um histórico da Operação Urbana Faria Lima, ela foi instituída em 1995 prevendo, naquele momento, um estoque de metros quadrados adicionais que poderiam ser construídos naquela região como decorrência das obras previstas na lei.

Foram feitos 2 milhões e 200 mil metros quadrados de estoque. Em 2004 foram instituídos os Cepacs. Até 2004 para você comprar esse metro quadrado é como outorga que a pessoa pagava e depositava esse dinheiro e poderia construir a mais e descontava desse estoque. Em 2004 a forma de pagar em dinheiro foi extinta e só pode ser pago em Cepac. Na época ainda tinha a previsão de estoque de um milhão e 300 mil metros quadrados e foram previstos 650 mil Cepacs.

Esses 650 mil Cepacs já foram vendidos quase na totalidade, restando apenas 12 mil a serem vendidos, só que o estoque consumido foi menor do que estava se estimando, então, de certa forma tinha-se um Cepac para cada dois metros quadrados, mas na prática utilizou-se muito menos metro quadrado para cada Cepac porque os fatores de conversão conforme o setor - a Operação é dividida em quatro setores, Faria Lima, Pinheiros, Olimpíadas e Hélio Pelegrino -, você consumiu principalmente nessas regiões e o uso comercial.

Então, o comercial você precisava mais Cepac para comprar o metro quadrado. Então, hoje, está acabando os Cepacs e ainda tem estoque disponível previsto inicialmente na Operação em 1995.

Para viabilizar a construção e, principalmente, a utilização residencial na região porque até agora o estoque zerou do não residencial, para se possibilitar que se construa residência que é fundamental para o conceito de cidade compacta, está se pedindo autorização para emitir mais Cepacs, ao invés de 650 mil até 1 milhão, 150 mil que seria mais do que suficiente para zerar o estoque.

Reiterando, não se mexe no estoque de metro quadrado, não se mexe no estoque da distribuição entre residencial e não residencial, apenas o aumento do número de Cepacs para poder zerar o estoque previsto desde 1995 na Lei da Operação Urbana Faria Lima.

São esses os esclarecimentos. Estou à disposição para mais esclarecimentos que se façam necessários.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Não havendo mais nenhum orador inscrito para falar sobre a matéria declaro encerrada a primeira audiência pública do PL 425/11, do Poder Executivo.

Passemos ao último item da pauta, PLO 006/10, do Vereador Kamia, acrescenta o artigo 88 à Lei Orgânica do Município de São Paulo. Primeira audiência pública.

Alguém deseja fazer uso da palavra? Não havendo ninguém inscrito, declaro encerrada a primeira audiência pública do PLO 006/10.

Não havendo mais nenhum projeto de lei na pauta, não havendo ninguém que queira fazer uso da palavra e nem mais outra consideração sobre os assuntos dessa audiência pública, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a audiência pública do dia 21 de setembro de 2011.

Boa tarde a todos.

LIDO E APROVADO
20 SET. 2011
PRESIDENTE



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 54 do
 Processo 01-361/11
 Hélio Nelson Takahashi
 Reg. 11123

Requerimento nº 07 - RPS
 07- 00038/2011

Requeiro, com fundamento no parágrafo único do art. 66 do Regimento Interno, seja reduzido à metade o interstício mínimo entre a realização das audiências públicas necessárias aos Projetos de Lei a seguir relacionados:

1	PL 425/2011	Executivo
2	PL 311/2011, <i>de 333/11</i>	José Police Neto
3	PL 361/2011	Milton Leite
4	PL 342/2008	Aurélio Nomura
5	PLO 06/2011	Ushitaro kamia

Sala das Sessões em,

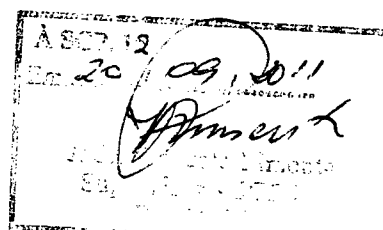
[Signature]
 Roberto Inácio
 Vereador

[Signature]

Requer redução do interstício mínimo entre a realização das audiências públicas necessárias aos projetos que especifica.

N.º	VEREADORES
1	ABOU ANNI
2	ADILSON AMADEU
3	ADOLFO QUINTAS
4	AGNALDO TIMÓTEO
5	ALFREDINHO
6	ANÍBAL DE FREITAS
7	ANTONIO CARLOS RODRIGUES
8	ARSELINO TATTO
9	ATÍLIO FRANCISCO
10	ATTILA RUSSOMANNO
11	AURÉLIO MIGUEL
12	AURÉLIO NOMURA
13	CARLOS APOLINÁRIO
14	CARLOS NEDER
15	CELSO JATENE
16	CHICO MACENA
17	CLAUDINHO DE SOUZA
18	CLAUDIO FONSECA
19	CLAUDIO PRADO
20	DALTON SILVANO
21	DAVID SOARES
22	DOMINGOS DISSEI
23	DONATO
24	EDIR SALES
25	ELISEU GABRIEL
26	FLORIANO PESARO
27	FRANCISCO CHAGAS
28	GILSON BARRETO

N.º	VEREADORES
29	GOULART
30	ITALO CARDOSO
31	JAMIL MURAD
32	JOSÉ AMÉRICO
33	JOSÉ FERREIRA (ZELÃO)
34	JOSÉ POLICE NETO
35	JOSÉ ROLIM
36	JULIANA CARDOSO
37	JUSCELINO GADELHA
38	MARCO AURÉLIO CUNHA
39	MARTA COSTA
40	MILTON FERREIRA
41	MILTON LEITE
42	NATALINI
43	NETINHO DE PAULA
44	NOEMI NONATO
45	PAULO FRANGE
46	QUITO FORMIGA
47	RICARDO TEIXEIRA
48	ROBERTO TRIPOLI
49	SANDRA TADEU
50	SENIVAL MOURA
51	SOUZA SANTOS
52	TIÃO FARIAS
53	TONINHO PAIVA
54	USHITARO KAMIA
55	WADIIH MUTRAN



Folha nº 55
do Processo nº 01-361/2011
Hélio H. Takahashi - RF: 11.123
SGP-12

Tir



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: ARSELINO TATTO

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 28 DE SETEMBRO DE 2011

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

12283

Folha nº 56
do Processo nº 01-361/2011
Hélio H. Takahashi - RF: 11,123
SGP-12

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, substituindo o Presidente, Vereador Arselino Tatto, que, por motivos de saúde, está impossibilitado de presidir esta audiência pública, declaro abertos os trabalhos, com a presença dos Srs. Vereadores Adilson Amadeu e Milton Leite.

Informo que esta sessão está sendo transmitida na internet pelo portal da Câmara: www.camara.sp.gov.br, link Auditórios On-line.

Tem a palavra o nobre Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, considerando que consta da pauta um projeto deste Vereador e que os Srs. Vereadores Kamia, Aurélio Nomura e José Police Neto não estão presentes, peço uma inversão de pauta.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Deferida a inversão da pauta. Eu já sabia, nobre Vereador, que V.Exa. faria esse requerimento, motivo pelo qual eu ia, de ofício, inverter a pauta desta reunião.

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, até para dar oportunidade para dar tempo que os Srs. Vereadores citados cheguem e discutam seus projetos. Exemplarmente, eu estou aqui para discutir o meu.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Perfeitamente. Esta Presidência defere o requerimento de V.Exa.

Passemos ao item 1º da pauta, PL 361/11, que “acresce o § 6º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, e dá outras providências (estabelece distância mínima de 200 metros dos locais que especifica como exigência para construção e operação de novos heliportos e heliportos)”.

Tem a palavra o autor do projeto, o nobre Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, como eu fiquei de estudar o projeto mais detalhadamente em alguns pontos, devido a pedidos, vou acrescentar ao substitutivo alguns detalhes que possam fazê-lo ter uma melhor regulação.

A redução mínima de 200 metros, que consta num dos artigos, poderá ser feita, porém, deverá ser precedida de estudo prévio de impacto de vizinhança e de relatório de impacto de vizinhança. Por exemplo, se o cidadão tem um heliponto num prédio e não causa incômodo a ninguém, ele apresenta o estudo de impacto e o relatório de impacto de vizinhança nos órgãos competentes da Prefeitura e assim, obviamente, poderá ter seu heliponto licenciado. Mas não pela outorga desta Casa e sim pelos órgãos técnicos competentes, uma vez provado, com o prévio estudo de impacto de vizinhança e o relatório de impacto de vizinhança, que não causa incômodo a ninguém.

Essa é uma possibilidade, uma vez que há diversos prédios cujos heliportos não causam impacto de vizinhança, considerando a altura do prédio e a aproximação das aeronaves.

O artigo 2º do projeto diz o seguinte: “Respeitando a anterioridade dos heliportos já licenciados”. Significa que foi tipificado no projeto o que é anterioridade. Obviamente, serão considerados regulares, para efeito de licenciamento de heliponto e os aprovados anteriormente à Resolução 101, de 6 de dezembro de 1997, com o parecer favorável da CNLU ou CTLU, até por alguma ação da Lei 15.003/09 ou que ainda conste do alvará de construção do prédio o heliponto. Como respeito à anterioridade, tem de ter prova material e técnica, como consta do projeto, de que o sujeito faz jus à liberação do heliponto e, desde que, obviamente, provado aos entes públicos mencionados no projeto, poderá fazer sem nenhum problema.

Essas são as modificações que fiz no projeto de lei. Coloco-me à disposição dos Srs. Vereadores e das senhoras e senhores presentes para dirimir quaisquer dúvidas a respeito do projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Perfeitamente. Parabenizo-o pela iniciativa do projeto de lei, nobre Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, a qualquer momento antes da votação, estamos dispostos a submeter o projeto a diálogos, emendas e a qualquer entendimento que se faça necessário para o bom andamento do processo. Conseguimos avanço, e isso faço

Folha nº 57
do Processo nº 01-361/2011
Hélio H. Takahashi - RF: 11.123
SGP-12

questão de ressaltar, porque a cidade de São Paulo, hoje, é uma cidade de serviços e, portanto, não podemos simplesmente, como está na regulação, delimitar um raio de 300 quilômetros e fechar tudo. Vou dar um exemplo: os helipontos da Rede Globo e da Record estão fechados; o da Rede Globo não pode estar operando irregularmente, porque há uma escola ao lado. Então, conforme a lei, simplesmente fomos lá e fechamos o heliponto; assim como fechamos o do Hotel Hilton e o do Hotel Hyatt, que está a 200 metros da Rede Globo. E tudo isso simplesmente por decreto. Quer dizer, o sujeito fez um investimento normal, quando não havia escola ou nada do lado, que só foi construído depois. Daí, alguém baixa um decreto delimitando a 300 metros, fecha-se tudo e acabou. Tem de se respeitar, então, o princípio da anterioridade e as normas vigentes, porque, antes da escola, já estava construído o heliponto. Então, quando vão construir qualquer empreendimento na Cidade, tem de ser respeitado o empreendimento já instalado.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Por isso, nobre Vereador, que o artigo 2º do projeto de lei de V.Exa. garante o direito já adquirido das pessoas.

Mais uma vez, portanto, Vereador, parabéns.

O SR. MILTON LEITE – Obrigado, Sr. Presidente. E ainda hoje vou preparar o substitutivo, a redação final.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Consulto o Plenário se mais alguém quer fazer uso da palavra. (Pausa) Não havendo mais nenhum orador inscrito, esta Presidência declara encerrada esta que é a segunda audiência pública sobre o PL 361/11.

Anuncio a presença dos Srs.: Guilherme A. Marti e de Oswaldo Romani Filho, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de São Paulo; Rafael Deraco, Arquiteto; Nadir Balbina da Rocha, do Centro de Apoio Comunitário de Perus, e Ademar Ângelo Ozório, do Clube Escola CDC Morada do Sol. Agradeço-lhes a presença.

Passemos à segunda audiência pública do PLO 06/10, do nobre Vereador Kamia, que “acrescenta o art. 88-A à Lei Orgânica do Município de São Paulo (institui em caráter permanente, com dotação orçamentária própria, a defesa civil do Município de São Paulo)”.

Consulto o Plenário se alguém quer fazer uso da palavra (Pausa) Tem a palavra o Sr. Marcos Teixeira, do Gabinete do Vereador Kamia.

O SR. MARCOS TEIXEIRA – Boa tarde. Represente o Vereador Kamia e, como é a segunda audiência pública do PLO 06/10, coloco-me à disposição para esclarecer qualquer dúvida que surja sobre o projeto, reafirmando que a principal iniciativa do projeto é criar uma dotação orçamentária própria para a Defesa Civil de São Paulo e, dentro dessa dotação, que haja um quadro de funcionários próprios para a Defesa Civil, que hoje aglomera diversos funcionários de outras Secretarias e autarquias, que são direcionados, quando necessários, à Defesa Civil, que não possui uma dotação própria para o ano todo, ficando, assim, difícil de suprir todas as necessidades que a Cidade precisa, não só na época de enchente, mas na de grandes desastres.

Por isso, então, o projeto propõe essa dotação, como já existe em outras cidades, fazendo com que seja cumprida a partir de agora. Basicamente é isso e estou à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Perfeitamente. E só para informar, o artigo 88-A, a ser incluso na Lei Orgânica do Município, é uma medida de extrema relevância, tendo em vista os grandes desastres, incidentes e acidentes que temos, relativamente decorrentes das questões ambientais. Por isso, o Vereador Kamia propõe que “a Defesa Civil do Município de São Paulo, instituída em caráter permanente, com dotação orçamentária própria, e integrada por quadro próprio de servidores admitidos mediante concurso público específico, sem prejuízo da cooperação de voluntários, tem por objetivo planejar e promover a defesa permanente contra desastres de grandes proporções, prevenir ou remediar danos e socorrer e assistir à população eventualmente afetada por estes.”

O texto do PLO propõe, então, uma atenção especial à questão da Defesa Civil, tornando-a um inciso da Lei Orgânica do Município.

Parabéns ao nobre Vereador Ushitaro Kamia. Não havendo mais nenhum orador inscrito, declaro encerrada a segunda audiência pública do PLO 06/10.

Passemos ao item seguinte.

Folha nº 58
do Processo nº 01-361/2011
Hélio H. Takahashi - RF: 11.123
SGP-12

PL 342/08, de autoria do Aurélio Nomura, que “altera a Lei 10.923, de 30 de dezembro de 1990, que dispõe sobre incentivo fiscal para a realização de projetos culturais, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências”.

Passo a ler o texto na íntegra.

- É lido o seguinte: (PL342/08, de autoria do Vereador Aurélio Nomura).

O SR. PRESIDENTE (Dalton Silvano) – Portanto, trata-se de matéria antiga para o qual cabe substitutivo. (Pausa) Não há oradores inscritos. Declaro encerrada a segunda audiência pública do PL 342/2008, do Vereador Aurélio Nomura.

Passemos ao item seguinte, PL 331/2011, do Vereador José Police Neto, que “institui o Plano de Bairro do Distrito de Perus, atendendo ao disposto no artigo 159 da Lei 13.885/04 – Lei Complementar do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo”, que se encontra em segunda audiência pública.

A presidência lembra a todos os presentes que na primeira audiência pública o Presidente da Casa, Vereador José Police Neto, fez uma ampla e brilhante explanação a respeito da construção desse projeto de lei. Desde que entrei nesta Casa – e estou no meu quarto mandato –, é o primeiro projeto de lei que vejo, de autoria de um Vereador, dessa magnitude e que contém um tamanho nível de detalhamento. Já vi muitos projetos de lei formulados por Vereadores, mas, dessa natureza, é a primeira vez. Portanto, penso que esse seria um modelo que poderia servir para outros bairros da Cidade.

Esta audiência pública tem o objetivo de preencher as exigências do Regimento Interno, e aqui estão as nossas procuradoras, que nos ouvem com atenção. Já tivemos momentos piores nesta sala, mas, de qualquer forma, nossa Procuradoria sempre contribui para que nós Vereadores possamos elaborar as peças, os projetos de lei, respaldando-nos em termos de constitucionalidade dos projetos e de uma maior clareza.

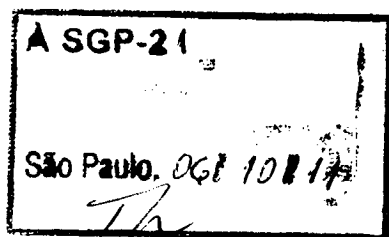
Esse projeto de lei é espetacular porque reflete cada metro quadrado da região de Perus, inclusive com detalhes técnicos. Porque temos uma legislação complexa, e não é qualquer Vereador, não é qualquer técnico que vai conseguir compreendê-la na sua totalidade, e refiro-me à Constituição Federal, à Constituição Estadual e ao Estatuto das Cidades, que contém exigências que temos de cumprir. Então, parabéns ao Vereador Police Neto, à Elizabete Salgado e aos demais moradores de Perus, presentes, que certamente acompanharam, participaram e trabalharam em prol desse texto. Segundo as informações trazidas a esta Casa, esse projeto de lei demorou cerca de três anos para que fosse concretizado.

Estamos em uma audiência pública para consagrar as exigências da Lei Orgânica do Município; entretanto, foram feitas centenas de audiências públicas no próprio bairro. Por isso, dou meus parabéns a todos. Estou usando a palavra para que fique consignado nos Anais desta Casa o brilhantismo desse projeto de lei, que, tenho certeza, servirá como modelo para outros bairros que também necessitam de um carinho maior do Poder Público. Falo até em nome de Cidade Tiradentes, onde mantenho um trabalho de 15 anos. Temos procurado levar a essa região melhorias, que o Poder Público tem obrigação de garantir aos cidadãos.

Parabenizo o autor, Vereador José Police Neto; a Sra. Elisabete Salgado, uma das articuladoras, que teve participação direta e efetiva na formulação do projeto de lei; assim como a todos os moradores de Perus e os presentes a esta segunda audiência pública do projeto, depois da qual ele seguirá os trâmites normais. E, no que depender desta Casa, esse projeto deverá ser aprovado. Porque não basta obtermos a aprovação, tem de haver também entendimento com o Governo para que o projeto seja sancionado e implementado, outra tarefa também árdua. E, nesse sentido, só a pressão dos moradores poderá garantir sucesso nos resultados pretendidos.

Parabenizo, por último – e por que não? –, toda a população de São Paulo, que poderá ser beneficiária desse projeto de lei como um paradigma a ser utilizada em outros bairros carentes.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrados os trabalhos desta reunião.

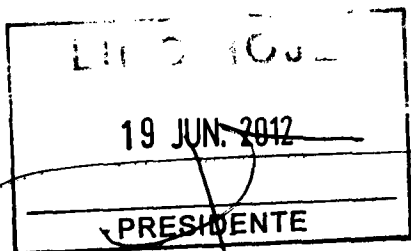


HÉLIO HIDEKI TAKAHASHI
Secretário - RF 11.123

06 10 2011
SG

Segue(m), juntado(s) nesta data, documento(s)	
e folha de informação rubricado(s) sob	
n.º	59 a 67
Em	26/06/12 a
Eva Bodolski	
Assistente Parlamentar	
SGP21	
RF 100.453	

SG

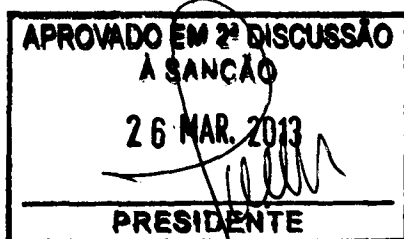


CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

Gabinete Vereador Milton Leite

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 361/11



Estabelece diretrizes e normas relativas à implantação, à construção e a reforma com ou sem ampliação, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos artigos 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de dezembro de 2002.

Art. 1º - A construção, reforma, ampliação, instalação, utilização e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares no município de São Paulo deverá observar as disposições previstas nesta Lei, sem prejuízo das demais disposições legais pertinentes.

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, utilizam-se as seguintes definições:

- I. Aeródromo: área definida em terra, abrangendo todas as edificações, instalações e equipamentos, destinada total ou parcialmente a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves na superfície;
- II. Heliporto: aeródromo dotado de instalações e facilidades para apoio de helicóptero e de embarque e desembarque de pessoas, tais como pátio de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento e equipamentos de manutenção;
- III. Heliponto: aeródromo constituído de área homologada ou registrada, ao nível de solo ou elevada, utilizada para pouso ou decolagem exclusivamente de helicópteros;
- IV. Área de pouso e decolagem: área com dimensões definidas, onde a aeronave pousa e/ou decola;



Pg 2 de 8

CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO*Gabinete Vereador Milton Leite*

- V. Área de pouso e decolagem de emergência para helicópteros: área de pouso e decolagem sobre edificações ou qualquer área que comporte pousos e decolagens de helicópteros, exclusivamente em caso de emergência ou calamidade.

Art. 3º - O heliponto é considerado atividade complementar em relação às seguintes atividades:

- I. Hospitais;
- II. Maternidades;
- III. Sedes de Governo;
- IV. Central de polícia;
- V. Corpo de bombeiros;
- VI. Delegacia de polícia
- VII. Estação e/ou estúdio de difusão por rádio e TV;
- VIII. Penitenciária;
- IX. Autódromo;
- X. Estádio.

Parágrafo Único - É admitida a instalação de heliponto, como atividade complementar, em edificação regular destinada a um dos usos referidos neste artigo, independentemente da zona de uso onde estiver situado, devendo o heliponto, neste caso, sujeitar-se ao licenciamento disciplinado nesta lei.

Art. 4º - É proibida a implantação, construção e a reforma, com ou sem aumento da área, para a instalação de aeródromos, heliportos e helipontos em:

- I. Zonas exclusivamente residenciais – ZER e faces de quadras a elas lindeiras;
- II. Zonas exclusivamente residenciais de proteção ambiental – ZERP e faces de quadra a elas lindeiras;
- III. Zonas de centralidades lineares ZCLz-I e ZCLz-II;
- IV. Edifícios residenciais ou conjuntos residenciais horizontais e verticais;

Folha nº 61 de 67
 nº 01361 de 10/11
 Eva P. G. G. G.
 Assistente Parlamentar
 RF 100.453
 Pg 3 de 8



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

Gabinete Vereador Milton Leite

§1º - Não se aplicam aos usos disciplinados por esta lei as disposições do §1º do artigo 158 da Lei nº 13885, de 25 de agosto de 2004.

§2º - As disposições do caput deste artigo não se aplicam aos aeródromos, heliportos regulares, nos termos do art. 10 desta lei.

Art.5º - A implantação de aeródromos, heliportos e helipontos exigirá:

- I. autorização prévia expedida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- II. aprovação, junto ao órgão municipal competente, de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório – EIA-RIMA, no caso dos aeródromos ou heliportos, ou Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, no caso dos helipontos, nos quais deverão ser fixados os parâmetros de incomodidade aplicáveis, nos termos do art. 6º desta lei;
- III. análise do projeto e do impacto previsto, nos termos dos parágrafos 4º e 6º do art.158 da lei nº 13885, de 2004;
- IV. atendimento às condições de instalação, nos termos do §§1º e 2º deste artigo.

§ 1º - São condições de instalação dos helipontos:

- I. área que comporte a plataforma de pouso, com as dimensões exigidas pelo órgão competente da Aeronáutica;
- II. recuos mínimos de 5 (cinco) metros em relação a todas as divisas do lote.

§ 2º - Os documentos a serem apresentados aos órgãos municipais competentes e os procedimentos para avaliação e apreciação do pedido de implantação serão regulamentados por decreto.

Art. 6º - O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), no caso dos helipontos, deverá:



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

Gabinete Vereador Milton Leite

- I. analisar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, relativos a:
 - a) uso e ocupação do solo num raio de 200(duzentos) metros cotados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto;
 - b) ruído emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto, com base no maior helicóptero previsto para o local;
 - c) ruído de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para o funcionamento do heliponto;
 - d) definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos;
- II. indicar horário de funcionamento, dentro do período compreendido entre 7(sete) e 22 (vinte e duas) horas, em função dos usos existentes e das características da região, de forma a minimizar a incomodidade;
- III. demonstrar a observância de raio de 200m (duzentos metros) em relação a estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casa de repouso e geriátricas e equipamentos públicos relevantes, não se aplicando essa exigência:
 - a) aos helipontos situados em edificações destinadas a hospitais, órgãos públicos de policiamento, segurança ou defesa nacional, e sede dos governos municipal e estadual;
 - b) aos demais helipontos, quando demonstrado que a exposição sonora não exceda o limite permitido segundo a Tabela 1 do item 6.2 da NBR 10.151/2000 ou norma que vier a substituí-la, devendo ser observado



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

Gabinete Vereador Milton Leite

também o atendimento aos níveis de incomodidade estabelecidos na lei de uso e ocupação do solo.

- IV. demonstrar em planta, todos os estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e demais equipamentos públicos relevantes, existentes em raio de 500m (quinhentos metros) do heliponto objetivo do estudo;
- V. demonstrar, em planta, todos os helipontos existentes em raio de 500m (quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo;
- VI. avaliar o nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto, de acordo com o disposto nas Normas Técnicas Brasileiras, bem como nas disposições legais referentes ao tema, não podendo o ruído emitido pelo helicóptero ultrapassar o limite máximo de 95 db (noventa e cinco decibéis) na operação de pouso e decolagem, medido a uma distancia da área impactada a ser definida em decreto;
- VII. indicar o número máximo de pousos e decolagens diárias, de acordo com as normas técnicas aplicáveis, com análise dos helipontos nas imediações do imóvel objeto de exame, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pela operação dos mesmos com o permitido para a região de implantação, de acordo com o limite previsto para a respectiva zona de uso;

Art. 7º - O estudo de Impacto Ambiental respectivo relatório – EIA-RIMA, no caso dos aeródromos ou heliportos, devesse observar, no mínimo, observar o disposto no artigo anterior, bem como as normas ambientais pertinentes.

Art. 8º - Aeródromos, heliportos e helipontos somente poderão entrar em operação com a previa emissão da licença de funcionamento expedida pelo órgão municipal competente.

§1º - A expedição da licença de funcionamento dependerá de :



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO*Gabinete Vereador Milton Leite*

- I. autorização para operação emitida pela Agencia Nacional de Aviação Civil;
- II. demonstração da regularidade da implantação do aeródromo, heliporto ou heliporto, nos termos do art. 10 desta lei.

§ 1º - A licença de funcionamento será concedida a título precário, podendo ser cassada a qualquer tempo, quando verificado uso destoante do licenciado.

§ 2º - Os demais documentos a serem apresentados aos órgãos municipais competentes e os procedimentos para avaliação e apreciação do pedido de licença de funcionamento serão regulamentados por decreto.

Art. 9º - A licença de funcionamento deverá ser revalidada a cada cinco anos ou quando expirados os efeitos do parecer referido no inciso I do parágrafo 1º do artigo 8º desta lei, mediante demonstração de que não ocorreram alterações referentes as características da operação do heliporto ou heliporto ou modificações na edificação utilizada, e desde que comprovadas adequadas condições de segurança e estabilidade da edificação.

§ 1º - Para a revalidação da licença de funcionamento não é necessária a comprovação do atendimento aos artigos 5º e 7º desta lei.

§ 2º - Os documentos a serem apresentados aos órgãos municipais competentes e os procedimentos para avaliação e apreciação do pedido de revalidação da licença de funcionamento serão regulamentados por decreto.

Art. 10 - Serão consideradas regulares, para fins da obtenção da licença de funcionamento, os heliportos e heliportos que atenderem o disposto no artigo 209 da Lei 13.885, de 2004.



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

Pg 7 de 8

Gabinete Vereador Milton Leite

§ 1º - Os helipontos que obtiverem parecer favorável da Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU ou da Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU até 23 de outubro de 2009 e não estejam regulares nos termos do disposto no caput deste artigo, poderão ser regularizados desde que atendam as disposições do artigo 5º da Lei 8.382, de 1976 e demonstrada pelo interessado a estabilidade da respectiva estrutura.

§ 2º - Os helipontos regulares nos termos deste artigo, existentes anteriormente à data de promulgação desta lei, ficam dispensados do atendimento das condições de instalações fixadas no § 1º do art. 5º desta lei.

Art. 11 – Os Alvarás de Construção, Alvarás de Aprovação e Execução e Autos de Regularização referentes a helipontos regulares anteriores à promulgação desta lei, nos termos do artigo 10 desta lei, deverão ser apostilados, para que deles constem as características operacionais que foram analisadas e motivaram sua aprovação.

§ 1º - Os dados a serem inseridos serão obtidos por meio de consulta ao respectivo relatório adotado pela CNLU ou pela CTLU que resultou em parecer favorável.

§ 2º - Quando esses dados não forem localizados, será solicitada a apresentação da cópia do registro na ANAC para anotação da capacidade em toneladas e o número de ciclos será fixado em 2 (dois) por dia.

§ 3º - Caso efetuado o apostilamento do Alvará de Construção ou no Alvará de Aprovação e Execução, devera ser também realizado o apostilamento do respectivo Certificado de Conclusão.

§ 4º - Caso as características operacionais do heliponto regular anterior à promulgação desta lei constem do respectivo Alvará de Construção, Alvará de Aprovação e Execução ou Auto de Regularização, elas deverão ser adotadas na expedição da licença de funcionamento, ficando o requerente dispensado do atendimento das exigências referidas nos incisos II e IV do caput do Art. 5º desta lei.

III

Substitutivo
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 20 / 06 / 2012
Pág. 152 Col. 3ª
Conferido mjs.
Maria Tereza Adorno da Silva
Técnico Administrativo
RF 10.851

66 fls. 73

Folha nº 01-361

Eva F. Costa
Assistente Parlamentar
RF 100.451
Pg 8 de 8



CÂMARA MUNICIPAL DE

SÃO PAULO

Gabinete Vereador Milton Leite

Art. 12 – Caso indeferido o pedido de licença de funcionamento, ou caso verificada a utilização de heliponto não licenciado, ele devera ser pintado nas cores vermelha e amarela, de forma a sinalizar o impedimento para sua utilização.

Art. 13 – Todas as irregularidades decorrentes da inobservância das normas desta lei implicarão a aplicação das penalidades administrativas próprias previstas no Quadro nº 09, Anexo à Parte da Lei nº 13.885, de 2004, e demais diplomas legais aplicáveis.

Parágrafo único – Em caso de reincidência, a multa devera ser cobrada em dobro.

Art. 14 – As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 15 – O poder Executivo regulamentara a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 16 - Revogam-se as disposições em contrario, em especial a Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009.

Art. 17 – Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.


MILTON LEITE
VEREADOR

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 361/2011.

N.º	VEREADORES
1	ABOU ANNI
2	ADILSON AMADEU
3	ADOLFO QUINTAS
4	AGNALDO TIMÓTEO
5	ALFREDINHO
6	ANÍBAL DE FREITAS
7	ANTONIO CARLOS RODRIGUES
8	ARSELINO TATTO
9	ATÍLIO FRANCISCO
10	ATTILA RUSSOMANNO
11	AURÉLIO MIGUEL
12	AURÉLIO NOMURA
13	CARLOS APOLINÁRIO
14	CARLOS NEDER
15	CELSO JATENE
16	CHICO MACENA
17	CLAUDINHO DE SOUZA
18	CLAUDIO FONSECA
19	CLAUDIO PRADO
20	DALTON SILVANO
21	DAVID SOARES
22	DOMINGOS DISSEI
23	DONATO
24	EDIR SALES
25	ELISEU GABRIEL
26	FLORIANO PESARO
27	FRANCISCO CHAGAS
28	GILSON BARRETO

N.º	VEREADORES
29	GOULART
30	ITALO CARDOSO
31	JAMIL MURAD
32	JOSÉ AMÉRICO
33	JOSÉ FERREIRA (ZELÃO)
34	JOSÉ POLICE NETO
35	JOSÉ ROLIM
36	JULIANA CARDOSO
37	JUSCELINO GADELHA
38	MARCO AURÉLIO CUNHA
39	MARTA COSTA
40	MILTON FERREIRA
41	MILTON LEITE
42	NATALINI
43	NETINHO DE PAULA
44	NOEMI NONATO
45	PAULO FRANGE
46	QUITO FORMIGA
47	RICARDO TEIXEIRA
48	ROBERTO TRIPOLI
49	SANDRA TADEU
50	SEIVAL MOURA
51	SOUZA SANTOS
52	TIÃO FARIAS
53	TONINHO PAIVA
54	USHITARO KAMIA
55	WADIH MUTRAN

AUTOR

- "PL 361/2011, do Vereador MILTON LEITE (DEMOCRATAS) Acresce o § 6º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009 e dá outras providências. (Estabelece distância mínima de 200 metros dos locais que especifica como exigência para construção e operação de novos helipontos e heliportos) FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA."

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - PSD) - Com audiências públicas realizadas em 21/09/2011 e 28/09/2011 e com pareceres já publicados, passemos à discussão. Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Dalton Silvano.

O SR. DALTON SILVANO (PV) - (Pela ordem) - Sr. Presidente, há sobre a mesa um substitutivo?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - PSD) - Sim, porém ainda não estamos na fase de apresentação de substitutivo. Ele foi construído pela Liderança do Governo e pela Liderança do Partido dos Trabalhadores. Essa é a informação trazida à Mesa. Estou aguardando que esse substitutivo chegue, de fato.

O SR. DALTON SILVANO (PV) - (Pela ordem) - Sr. Presidente, há oradores inscritos?

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - PSD) - Após os anúncios das audiências públicas e das publicações, passemos aos debates. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão.

Há sobre a mesa um substitutivo de autoria do proponente, mais a assinatura de diversos Vereadores de todas as bancadas e da Liderança do Governo, que será lido.

Peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura do substitutivo.

- É lido o seguinte: *(Substitutivo ao PL 361/2011 do Vereador Milton Leite)*

O SR. PRESIDENTE (José Police Neto - PSD) - Esta Presidência, de ofício, adiará o item e envia o substitutivo à publicação. O projeto retorna, portanto, à fase instrutória.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue anexo nesta data documento rubricado
sob nº 68271 e folha de informação nº 11112

Nome _____

RF _____

Elaine Gonçalves
Secretaria de Comunicação
CPF _____

SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 01690/2012

Folha nº 68 do proc.
nº 01361 de 20 11
Elaine Gomes Gavioli
RM 00455

PARECER CONJUNTO Nº **DAS COMISSÕES REUNIDAS DE**
CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA; POLÍTICA URBANA,
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; TRÂNSITO,
TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E DE
FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O SUBSTITUTIVO Nº **AO PROJETO DE LEI Nº**
0361/11.

Trata-se de Substitutivo nº , apresentado em Plenário pelo Nobre **Vereador Milton Leite**, ao projeto de lei nº 0361/11, de sua iniciativa, que visa inserir § 6º ao artigo 5º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009, que estabelece diretrizes e normas referentes à construção, instalação, reforma, ampliação e utilização de aeródromos, heliportos e helipontos no território municipal.

O substitutivo modifica a proposta original, que se limitava a uma alteração pontual da Lei nº 15.003/03, optando por realizar todo o regramento para a implantação, construção e reforma com ou sem ampliação, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, revogando, em consequência, a citada Lei nº 15.003/03.

O substitutivo apresentado aprimora a propositura original e merece prosperar.

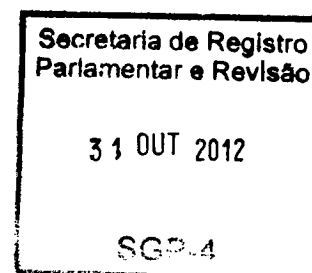
A matéria versada insere-se na órbita do poder de polícia, do uso e ocupação do solo e do zoneamento, matérias de competência municipal.

O substitutivo está amparado nos 30, I, da Constituição Federal e nos arts. 13, I e XIV da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos

pela **LEGALIDADE**.

17 - RELCOM
17- 01712/2012





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 69 do proc. fls. 78
nº 01-361 de 20 11

Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100465

pl0361-11

Quanto ao mérito, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, a Comissão de Administração Pública e a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia entendem inegável o interesse público do substitutivo proposto, razão pela qual se manifestam

FAVORAVELMENTE ao Substitutivo.

Quanto aos aspectos financeiros a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, vez que as despesas com a execução do Substitutivo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

FAVORÁVEL, portanto, o parecer.

Sala das Comissões Reunidas, 31/10/12

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA CK

ABOU ANNI

ADOLFO QUINTAS

CELSO JATENE

EDIR SALES

ARSELINO TATTO

JOSÉ AMÉRICO

MARCO AURÉLIO CUNHA

QUITO FORMIGA

SANDRA TADEU

Secretaria de Registro
Parlamentar e Revisão

31 OUT 2012



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0361-11

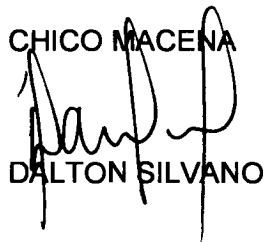
COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE OK

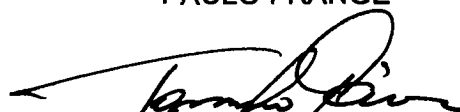
Fls. 79
Folha nº 70 do proc.
nº 01-361 de 20 11
Elaine Gonçalves Gavioli
RF 100485


CARLOS NEDER

TIÃO FARIAS

JUSCELINO GADELHA


CHICO MACENA
DALTON SILVANO


PAULO FRANGE

TONINHO PAIVA

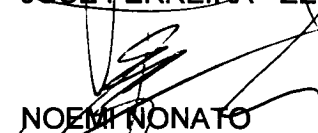
COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA OK

AGNALDO TIMÓTEO

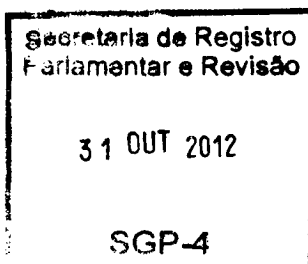

FERNANDO ESTIMA

GILSON BARRETO


ALFREDINHO


JOSÉ FERREIRA - ZELÃO

NOEMI NONATO

SOUZA SANTOS





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0361-11

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

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Cliveira

AURÉLIO NOMURA

KAMIA

DAVID SOARES

RICARDO TEIXEIRA

GOULART

SENIVAL MOURA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO *OK*

MILTON LEITE

ADILSON AMADEU

DONATO

ANIBAL DE FREITAS

FRANCISCO CHAGAS

ATILIO FRANCISCO

ROBERTO TRIPOLI

AURÉLIO MIGUEL

WADIM MUTRAN

Secretaria de Registro
Parlamentar e Revisão

31 OUT 2012

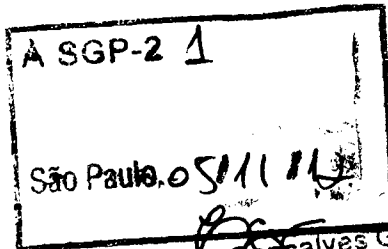
300.4

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 02/11/12

Pág. 91 Col. 4º

Conferido E. Gonçalves Gavioli
Secretaria de Comissão
RF - 100465



Elaine Gonçalves Gavioli
Secretaria de Comissão
RF - 100465

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº(s)
72 a 73 e folha de informação
sob nº 73. 05/04/2013

Eduardo Akamine
Técnico Administrativo
RF 11.025 - SGP, 24

- "PL 361/2011, DO VEREADOR MILTON LEITE (DEMOCRATAS). Acresce o § 6º da Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009 e dá outras providências. (Estabelece distância mínima de 200 metros dos locais que especifica como exigência para construção e operação de novos helipontos e heliportos) FASE: 2ª VOTAÇÃO DO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA (ENCERRADA A DISCUSSÃO) Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

HÁ SUBSTITUTIVO DO AUTOR LIDO E PUBLICADO COM PARECERES."

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) – A votos o PL 361/2011, na forma do substitutivo do autor. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

O SR. NATALINI (PV) – (Pela ordem) - Sr. Presidente, requeiro que V.Exa. registre o meu voto contrário a esse projeto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) – Registre-se o voto contrário do nobre Vereador Natalini. Está aprovado, na forma do Substitutivo do autor. Vai à sanção.

RECEBIDO EM SGP 2.3

EM 15/04/13



15.02

74 81
82 25 04 13

74
01-361

fls. 84



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA

São Paulo, 28 de março de 2013.

Ofício SGP-23 nº 0551/2013

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em sessão de 26 de março do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 361/11, de autoria do Vereador Milton Leite, que estabelece diretrizes e normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos arts. 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de dezembro de 2002.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.


JOSÉ AMÉRICO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Prefeito do Município de São Paulo.

JCSS/okm

75
01-361

fls. 85



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 26 DE MARÇO DE 2013

Cópia extraída de fls. 59/66 do processo
(PROJETO DE LEI Nº 361/11)
(VEREADOR MILTON LEITE - DEMOCRATAS)

Estabelece diretrizes e normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos arts. 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de dezembro de 2002.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 26 de março de 2013, decretou a seguinte lei:

Art. 1º A construção, reforma, ampliação, instalação, utilização e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares no município de São Paulo deverá observar as disposições previstas nesta lei, sem prejuízo das demais disposições legais pertinentes.

Art. 2º Para os efeitos desta lei, utilizam-se as seguintes definições:

I - aeródromo: área definida em terra, abrangendo todas as edificações, instalações e equipamentos, destinada total ou parcialmente a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves na superfície;

II - heliporto: aeródromo dotado de instalações e facilidades para apoio de helicóptero e de embarque e desembarque de pessoas, tais como pátio de estacionamento, estação de passageiros, locais de abastecimento e equipamentos de manutenção;

III - heliponto: aeródromo constituído de área homologada ou registrada, ao nível de solo ou elevada, utilizada para pouso ou decolagem exclusivamente de helicópteros;

IV - área de pouso e decolagem: área com dimensões definidas, onde a aeronave pouso e/ou decola;

V - área de pouso e decolagem de emergência para helicópteros: área de pouso e decolagem sobre edificações ou qualquer área que comporte pousos e decolagens de helicópteros, exclusivamente em caso de emergência ou calamidade.

76
01-361

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Art. 3º O heliponto é considerado atividade complementar em relação às seguintes atividades:

- I - hospitais;
- II - maternidades;
- III - sedes de Governo;
- IV - Central de Polícia;
- V - Corpo de Bombeiros;
- VI - Delegacia de Polícia;
- VII - estação e/ou estúdio de difusão por rádio e TV;
- VIII - penitenciária;
- IX - autódromo;
- X - estádio.

Parágrafo único. É admitida a instalação de heliponto, como atividade complementar, em edificação regular destinada a um dos usos referidos neste artigo, independentemente da zona de uso onde estiver situado, devendo o heliponto, neste caso, sujeitar-se ao licenciamento disciplinado nesta lei.

Art. 4º É proibida a implantação, construção e a reforma, com ou sem aumento da área, para a instalação de aeródromos, heliportos e helipontos em:

- I - Zonas Exclusivamente Residenciais - ZER e faces de quadras a elas lindeiras;
- II - Zonas Exclusivamente Residenciais de Proteção Ambiental - ZERP e faces de quadra a elas lindeiras;
- III - Zonas de Centralidades Lineares - ZCLz-I e ZCLz-II;
- IV - edifícios residenciais ou conjuntos residenciais horizontais e verticais.

§ 1º Não se aplicam aos usos disciplinados por esta lei as disposições do § 1º do art. 158 da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004.

§ 2º As disposições do "caput" deste artigo não se aplicam aos aeródromos e heliportos regulares, nos termos do art. 10 desta lei.

Art. 5º A implantação de aeródromos, heliportos e helipontos exigirá:

- I - autorização prévia expedida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
- II - aprovação, junto ao órgão municipal competente, de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório - EIA-RIMA, no caso dos aeródromos ou heliportos, ou Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, no caso dos helipontos, nos quais deverão ser fixados os parâmetros de incomodidade aplicáveis, nos termos do art. 6º desta lei;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

III - análise do projeto e do impacto previsto, nos termos dos §§ 4º e 6º do art. 158 da Lei nº 13.885, de 2004;

IV - atendimento às condições de instalação, nos termos dos §§ 1º e 2º deste artigo.

§ 1º São condições de instalação dos helipontos:

I - área que comporte a plataforma de pouso, com as dimensões exigidas pelo órgão competente da Aeronáutica;

II - recuos mínimos de 5 (cinco) metros em relação a todas as divisas do lote.

§ 2º Os documentos a serem apresentados aos órgãos municipais competentes e os procedimentos para avaliação e apreciação do pedido de implantação serão regulamentados por decreto.

Art. 6º O Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, no caso dos helipontos, deverá:

I - analisar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, relativos a:

a) uso e ocupação do solo num raio de 200 (duzentos) metros contados a partir da laje de pouso e decolagem do heliponto;

b) ruído emitido pelo pouso e decolagem de helicópteros no heliponto, com base no maior helicóptero previsto para o local;

c) ruído de fundo do local de implantação, medido em dia útil, durante o período proposto para o funcionamento do heliponto;

d) definição das medidas mitigadoras dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos;

II - indicar horário de funcionamento, dentro do período compreendido entre 7 (sete) e 22 (vinte e duas) horas, em função dos usos existentes e das características da região, de forma a minimizar a incomodidade;

III - demonstrar a observância de raio de 200 m (duzentos metros) em relação a estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e equipamentos públicos relevantes, não se aplicando essa exigência:

a) aos helipontos situados em edificações destinadas a hospitais, órgãos públicos de policiamento, segurança ou defesa nacional, e sede dos governos municipal e estadual;

b) aos demais helipontos, quando demonstrado que a exposição sonora não exceda o limite permitido segundo a Tabela 1 do item 6.2 da NBR 10.151/2000 ou norma que vier a substituí-la, devendo ser observado também o atendimento aos níveis de incomodidade estabelecidos na lei de uso e ocupação do solo;

78
01-361

Ms. 88



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

IV – demonstrar, em planta, todos os estabelecimentos de ensino seriado, faculdades, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e demais equipamentos públicos relevantes, existentes em raio de 500 m (quinhentos metros) do heliponto objetivo do estudo;

V - demonstrar, em planta, todos os helipontos existentes em raio de 500 m (quinhentos metros) do heliponto objeto do estudo;

VI - avaliar o nível de pressão sonora resultante das operações do heliponto, de acordo com o disposto nas Normas Técnicas Brasileiras, bem como nas disposições legais referentes ao tema, não podendo o ruído emitido pelo helicóptero ultrapassar o limite máximo de 95 db (noventa e cinco decibéis) na operação de pouso e decolagem, medido a uma distância da área impactada a ser definida em decreto;

VII - indicar o número máximo de pousos e decolagens diárias, de acordo com as normas técnicas aplicáveis, com análise dos helipontos nas imediações do imóvel objeto de exame, de forma a compatibilizar o nível de pressão sonora ocasionado pela operação dos mesmos com o permitido para a região de implantação, de acordo com o limite previsto para a respectiva zona de uso.

Art. 7º O Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório - EIA-RIMA, no caso dos aeródromos ou heliportos, deverá observar, no mínimo, o disposto no artigo anterior, bem como as normas ambientais pertinentes.

Art. 8º Aeródromos, heliportos e helipontos somente poderão entrar em operação com a prévia emissão da licença de funcionamento expedida pelo órgão municipal competente.

§ 1º A expedição da licença de funcionamento dependerá de:

I - autorização para operação emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil;

II - demonstração da regularidade da implantação do aeródromo, heliponto ou heliporto, nos termos do art. 10 desta lei.

§ 2º A licença de funcionamento será concedida a título precário, podendo ser cassada a qualquer tempo, quando verificado uso destoante do licenciado.

§ 3º Os demais documentos a serem apresentados aos órgãos municipais competentes e os procedimentos para avaliação e apreciação do pedido de licença de funcionamento serão regulamentados por decreto.

Art. 9º A licença de funcionamento deverá ser revalidada a cada cinco anos ou quando expirados os efeitos do parecer referido no inciso I do § 1º do art. 8º desta lei, mediante demonstração de que não ocorreram alterações referentes às características da operação do heliponto ou heliporto ou

79
01-361
fls. 89



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

modificações na edificação utilizada, e desde que comprovadas adequadas condições de segurança e estabilidade da edificação.

§ 1º Para a revalidação da licença de funcionamento não é necessária a comprovação do atendimento aos arts. 5º e 7º desta lei.

§ 2º Os documentos a serem apresentados aos órgãos municipais competentes e os procedimentos para avaliação e apreciação do pedido de revalidação da licença de funcionamento serão regulamentados por decreto.

Art. 10. Serão consideradas regulares, para fins da obtenção da licença de funcionamento, os heliportos e helipontos que atenderem ao disposto no art. 209 da Lei nº 13.885, de 2004.

§ 1º Os helipontos que obtiverem parecer favorável da Comissão Normativa de Legislação Urbanística - CNLU ou da Câmara Técnica de Legislação Urbanística - CTLU até 23 de outubro de 2009 e não estejam regulares nos termos do disposto no "caput" deste artigo, poderão ser regularizados desde que atendam às disposições do art. 5º da Lei nº 8.382, de 1976, e demonstrada pelo interessado a estabilidade da respectiva estrutura.

§ 2º Os helipontos regulares nos termos deste artigo, existentes anteriormente à data de promulgação desta lei, ficam dispensados do atendimento das condições de instalações fixadas no § 1º do art. 5º desta lei.

Art. 11. Os Alvarás de Construção, Alvarás de Aprovação e Execução e Autos de Regularização referentes a helipontos regulares anteriores à promulgação desta lei, nos termos do art. 10 desta lei, deverão ser apostilados, para que deles constem as características operacionais que foram analisadas e motivaram sua aprovação.

§ 1º Os dados a serem inseridos serão obtidos por meio de consulta ao respectivo relatório adotado pela CNLU ou pela CTLU que resultou em parecer favorável.

§ 2º Quando esses dados não forem localizados será solicitada a apresentação da cópia do registro na ANAC para anotação da capacidade em toneladas e o número de ciclos será fixado em 2 (dois) por dia.

§ 3º Caso efetuado o apostilamento do Alvará de Construção ou no Alvará de Aprovação e Execução, deverá ser também realizado o apostilamento do respectivo Certificado de Conclusão.

§ 4º Caso as características operacionais do heliponto regular anterior à promulgação desta lei constem do respectivo Alvará de Construção, Alvará de Aprovação e Execução ou Auto de Regularização, elas deverão ser adotadas na expedição da licença de funcionamento, ficando o requerente dispensado do atendimento das exigências referidas nos incisos II e III do "caput" do art. 5º desta lei.

[Handwritten signature]

80
01-361

fls. 90



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Art. 12. Caso indeferido o pedido de licença de funcionamento, ou caso verificada a utilização de heliponto não licenciado, ele deverá ser pintado nas cores vermelha e amarela, de forma a sinalizar o impedimento para sua utilização.

Art. 13. Todas as irregularidades decorrentes da inobservância das normas desta lei implicarão a aplicação das penalidades administrativas próprias previstas no Quadro nº 09, Anexo à Parte da Lei nº 13.885, de 2004, e demais diplomas legais aplicáveis.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, a multa deverá ser cobrada em dobro.

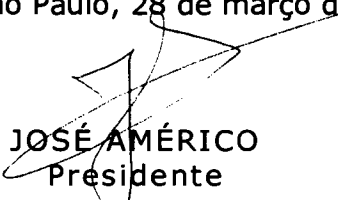
Art. 14. As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 15. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 16. Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei nº 15.003, de 23 de outubro de 2009.

Art. 17. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de São Paulo, 28 de março de 2013.


JOSE AMÉRICO
Presidente

JCSS/okm

81
01-361

fls. 91

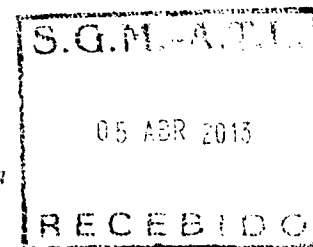


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

São Paulo, 05 de abril de 2013.

Recebi ofício SGP-23 nº 551, de 28/03/2013,
encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao
Projeto de Lei nº 361/11, de autoria do Vereador Milton Leite.

Eliane Caralho Pinha
CPF: 558.483.9400
SGM/ATL





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 82 ✓

do processo nº 01-361 de 20.11.25, 04, 13 (a)

Conforme publicação ocorrida no DOC de 25/04/2013, pág. 03, col. 1ª a 3ª, foi atribuído a esta matéria o nº de LEI 15.723, DE 24 DE ABRIL DE 2013.

À SGP-22 – Sra. Supervisora,
Para as devidas providências, tendo em vista o **VETO PARCIAL**.
SGP-23, 25/04/13.


JOSE CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) juntado(s) sob nº
83 e 86 para a informação
sob nº 29.4.1.13
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Prefeitura do Município de São Paulo

autuado em 30/09/2015 09:00:00.
Folha nº 83 do proc. nº 94
Adelina Ciccia - Ass. Parlamentar

São Paulo, 24 de abril de 2013.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 051/13

Ref.: OF-SGP23 nº 0551/2013

15 - DOCREC
15- 00141/2013

LIDO HOJE
AS COMISSÕES DE:
25 ABR 2013
COMISSÃO DE POLÍTICA DE TRANSPORTES;
COMISSÃO DE POLÍTICA DE SEGURANÇA;
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;
TRANSPORTE, TRÁFEGO, ATIVIDADES DE Lazer e Esportes;
FINANÇAS E ORÇAMENTO;
PRESIDENTE

Senhor Presidente

CLAUDINHO DE SOUZA

Por meio do ofício em epígrafe, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia de lei decretada por essa Egrégia Câmara, em sessão de 26 de março de 2013, relativa ao Projeto de Lei nº 361/11, de autoria do Vereador Milton Leite, que "estabelece diretrizes e normas relativas à implantação, à construção e à reforma com ou sem ampliação, para instalação e funcionamento de aeródromos, heliportos, helipontos e similares, no Município de São Paulo, com fundamento nos arts. 119 e 120 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002".

Acolhendo a mensagem, vejo-me, no entanto, compelido a apor veto parcial à propositura, atingindo o inteiro teor dos seguintes dispositivos: inciso VII do artigo 3º, §1º do artigo 4º, alínea "b" do inciso III do artigo 6º e ao § 1º do artigo 10, conforme as razões a seguir expostas.

Artigo 3º, inciso VII

O artigo 3º do texto aprovado determina que o heliponto será considerado atividade complementar relativamente às seguintes atividades: Hospitais, Maternidades, Sede de Governo, Central de Polícia, Corpo de Bombeiros, Delegacia de Polícia, Estação e/ou Estúdio de Difusão por Rádio e TV, Penitenciária, Autódromo e Estádio.

Nesse ponto, destaco que, pela própria natureza da atividade, não se mostra adequada a inclusão da Estação e/ou Estúdio de Difusão por Rádio e TV, especialmente em razão do disposto no parágrafo único do referido artigo

2

CMSP - SGP-22 - 24/04/2013 - 20:47 - 004088 - 1/1



3º, segundo o qual a instalação do heliponto, como atividade complementar, poderá ser realizada independentemente da zona de uso em que se situar a edificação, se atendidos determinados requisitos.

Artigo 4º, §1º

A regra trazida pelo §1º do artigo 4º do texto aprovado, no sentido de que aos usos disciplinados pela propositura não se aplicam as disposições do §1º do artigo 158 da Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004, não se afina com o interesse público.

De fato, as atividades objeto da iniciativa estão classificadas como sendo da subcategoria de uso não residencial nR3, ou seja, são potencialmente geradoras de impacto urbanístico e ambiental, conforme conceito e preceitos da Lei nº 13.885, de 2004, que estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo no Município de São Paulo.

Registro, a propósito, que o reconhecimento do potencial impacto que pode ser gerado pelas atividades versadas pela propositura tem substrato no Plano Diretor Estratégico, especialmente em seu artigo 120, o qual determina que a instalação, reforma e ampliação de aeródromos e heliportos ficará condicionada à apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo relatório – EIA/RIMA e a instalação e operação de helipontos à apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV.

Nesse sentido, as normas jurídicas constantes do Plano Diretor Estratégico, dos Planos Regionais Estratégicos e da Lei de Uso e Ocupação do Solo orientam o planejamento da Cidade, prevendo critérios de controle de uso e ocupação do solo para as diferentes zonas de uso, atendendo às vocações e potencialidades de cada região. Visam, assim, assegurar a localização adequada para as diferentes funções e atividades urbanas, segundo critérios urbanísticos definidos, as formas de ocupação urbana compatíveis com as características ambientais em cada parcela do território, bem como proporcionar distribuição mais equilibrada das atividades econômicas.

Artigo 6º, inciso III, alínea “b”

O inciso III do artigo 6º do texto aprovado determina que no Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV dos helipontos seja observado raio de 200m

2



(duzentos metros) em relação a estabelecimentos de ensino, ~~faculdades~~, universidades, estabelecimentos hospitalares, maternidades, prontos-socorros, creches, asilos, orfanatos, sanatórios, casas de repouso e geriátricas e equipamentos públicos relevantes, não se aplicando a exigência a helipontos situados em edificações destinadas a hospitais, órgãos públicos de policiamento, segurança ou defesa nacional e sede dos governos municipal e estadual.

Outrossim, de acordo com a alínea "b" do inciso III do referido artigo, a distância em apreço não atingiria os demais helipontos caso demonstrado que a exposição sonora não exceda o limite permitido segundo a Tabela 1 do item 6.2 da NBR 10.151/2000 ou norma que vier a substituí-la, devendo, outrossim, serem atendidos os níveis de incomodidade estabelecidos na lei de uso e ocupação do solo.

Contudo, como assinalado pelo órgão competente, a complexidade da operação tornaria difícil a aferição dos níveis sonoros previstos na aludida NBR, contingência que, somada à necessidade de equipamentos específicos para a medição, acabaria por obstar as medidas fiscalizatórias necessárias, circunstâncias que, por si só, fundamentam a oposição de veto à alínea "b" do inciso III do artigo 6º.

Artigo 10, §1º

O §1º do artigo 10 do texto aprovado preconiza que os helipontos que não atendam ao disposto no artigo 209 da Lei nº 13.885, de 2004, mas tenham obtido parecer favorável da Comissão Normativa de Legislação Urbanística – CNLU ou da Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU até 23 de outubro de 2009, poderão ser regularizados, desde que demonstrada a estabilidade da respectiva estrutura e atendimento ao artigo 5º da Lei nº 8.382, de 13 de abril de 1976.

A regra, porém, não se coaduna com o interesse público, afigurando-se necessário que equipamentos antigos ou com parecer favorável dos mencionados órgãos municipais emitidos até outubro de 2009 passem pela avaliação de condicionantes que atestem a viabilidade técnica de sua instalação e promovam a segurança do entorno das edificações.

Desta forma, sopeso que os helipontos que não atendam ao disposto no artigo 209 da Lei nº 13.885, de 2004, terão sua implantação e funcionamento avaliados de acordo com a sistemática instituída pelo texto aprovado.



Adelina Cicone - Ass. Parlamentar
R. 100 406

Nessas condições, ante as razões acima expendidas, vejo-me na contingência de apor veto parcial ao projeto de lei aprovado, atingindo o inteiro teor do inciso VII do artigo 3º, do §1º do artigo 4º, da alínea "b" do inciso III do artigo 6º e do § 1º do artigo 10, com fundamento no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

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

FERNANDO HADDAD
Prefeito

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

GGSM/MTGS/drs
VP 361-11

A Procuradoria (Setor de Pesquisa)

29 / 04 / 2013

[Assinatura]
Belangê Raimundo dos Santos
Supervisora de SGF-22
RF 10.801

29/04/13 15:20 hs

[Assinatura]

29/04/13 17:30 h ASS: *[Assinatura]*

SECRETARIA DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE PROPOSTURAS