



# Diário Oficial

CIDADE DE SÃO PAULO

Prefeito: **GILBERTO KASSAB**

Ano 52

São Paulo, quarta-feira, 25 de julho de 2007

Número 135

## GABINETE DO PREFEITO

Prefeito: **GILBERTO KASSAB**

**LEI Nº 14.490, DE 24 DE JULHO DE 2007**

**(Projeto de Lei nº 156/07, do Vereador Antonio Carlos Rodrigues - PR)**

*Dispõe sobre a constituição, organização e montagem do Sistema Municipal de Transporte Público Urbano sobre Trilhos na área e nos termos que especifica, e dá outras providências.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de junho de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica permitido ao Executivo constituir, organizar e montar o Sistema Municipal de Transporte Público sobre Trilhos - VLT (Veículo leve sobre trilhos).

§ 1º (VETADO)

§ 2º Todo o sistema de que trata esta lei terá natureza complementar e integrada à Rede Municipal de Transportes e ao sistema viário da cidade.

Art. 2º São objetivos da implantação do Sistema Municipal de Transporte Público sobre Trilhos:

I - propiciar ao usuário um meio de transporte de curtas distâncias seguro, econômico, relativamente rápido, confortável, de fluxo constante e com rotas de traçado regular;

II - permitir o relacionamento harmonioso do usuário com o espaço urbano, inclusive pelo acesso a um meio de transporte ecológico, silencioso, de "design" contemporâneo e ajustado às normas de acessibilidade universal;

III - possibilitar, com idênticas vantagens, o atendimento a outras modalidades de serviços, além do transporte de passageiros, tais como a logística de abastecimento dos estabelecimentos comerciais e de serviços existentes na região, operações de carga e descarga, retirada de lixo e entulho, manutenção dos serviços públicos na área, etc.;

IV - ampliar, pela disponibilização de linhas de transporte coletivo de passageiros de qualidade, o aproveitamento, pela população e por visitantes, do grande patrimônio artístico, cultural, educacional, paisagístico, turístico e de lazer existentes na região;

V - melhorar o acesso de veículos particulares de passeio e transporte leve à região central da cidade, melhorando a circulação e o estacionamento no local, pela oferta de um meio de transporte alternativo mais rápido, mais seguro e menos estressante;

VI - disciplinar o ambiente urbano e melhorar a paisagem e o meio ambiente;

VII - estimular a ocupação residencial do centro da cidade e, com a demanda criada a partir daí, impulsionar a sua renovação;

VIII - dinamizar e qualificar a economia na área central da cidade de São Paulo.

Art. 3º Este Sistema poderá comportar cinco tipos de veículos:

I - veículo de transporte de passageiros (fechado);

II - veículo de turismo, que poderá ter um serviço de bar conjugado (de concepção especial);

III - veículo de transporte de produtos, cargas e materiais em geral (fechado e de concepção especial);

IV - veículo especial para atividades governamentais e sociais;

V - veículo especial para a realização de serviços públicos locais e de manutenção.

Art. 4º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 5º (VETADO)

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 6º (VETADO)

Art. 7º Este Sistema poderá ser construído e operado diretamente pelo Poder Público ou, de forma delegada, por terceiros, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Este Sistema terá como fontes básicas de receita a tarifa, o serviço de distribuição de carga.

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

Art. 9º Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contado de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.556, DE 24 DE JULHO DE 2007**

*Dispõe sobre a criação de Centro de Educação Infantil.*

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

CONSIDERANDO a necessidade de dar atendimento à demanda existente na área de educação infantil,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica criado o Centro de Educação Infantil Estrada Turística do Jaraguá, localizado na Rua Cachoeiro do Itapemirim, nº 85, Distrito do Jaraguá, vinculado à Coordenadoria de Educação de Pirituba, da Secretaria Municipal de Educação.

Art. 2º. As despesas decorrentes da execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 3º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE ALVES SCHNEIDER, Secretário Municipal de Educação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.557, DE 24 DE JULHO DE 2007**

*Dispõe sobre a criação de Escola Municipal de Educação Infantil.*

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

CONSIDERANDO a necessidade de dar atendimento à demanda existente na área de educação infantil,

D E C R E T A:

Art. 1º. Fica criada a Escola Municipal de Educação Infantil Estrada Turística do Jaraguá, localizada na Rua Cachoeiro do Itapemirim, nº 75, Distrito do Jaraguá, vinculada à Coordenadoria de Educação de Pirituba, da Secretaria Municipal de Educação.

Art. 2º. As despesas decorrentes da execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 3º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE ALVES SCHNEIDER, Secretário Municipal de Educação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.558, DE 24 DE JULHO DE 2007**

*Denomina o logradouro público que discrimina.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, nos termos do inciso XI do artigo 70 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e à vista do constante no processo nº 2007-0.161.603-9,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica denominado Praça Doutora Johanna Döbereiner, código CADLOG 49.701-0, o espaço livre sem denominação (Referência: Planta AU 16/6122/92 - Balneário São Francisco) (setor 161 - quadra 7 e espaço livre), delimitado pelas Represa Billings, Rua dos Mandis, Avenida das Garoupas e o logradouro conhecido por Estrada do Alvarenga, situado no Distrito da Pedreira, Subprefeitura de Cidade Ademar.

Artigo 2º - As despesas com a execução do presente decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Artigo 3º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ORLANDO ALMEIDA FILHO, Secretário Municipal de Habitação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.559, DE 24 DE JULHO DE 2007**

*Denomina o logradouro público que discrimina.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, nos termos do inciso XI do artigo 70 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e à vista do constante no processo nº 2007-0.169.718-7,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica denominada Travessa Avelina da Costa, código CADLOG 65.237-7, a via "dois", também conhecida por rua "Dois" (setor 120 - quadra 177), que começa na Rua Salvador Rodrigues Negrão, altura do número 292, e termina na Avenida Celso dos Santos, situada no Distrito de Cidade Ademar, Subprefeitura de Cidade Ademar.

Artigo 2º - As despesas com a execução do presente decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Artigo 3º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ORLANDO ALMEIDA FILHO, Secretário Municipal de Habitação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.560, DE 24 DE JULHO DE 2007**

*Denomina o logradouro público que discrimina.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, nos termos do inciso XI do artigo 70 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e à vista do constante no processo nº 2007-0.150.878-3,

DECRETA:

Artigo 1º - Fica denominado Travessa Gavião Azul, código CADLOG 27.848-3, a passagem "A", também conhecida por praça de retorno "A" e passagem "B" (setor 305 - quadra 45), que começa na Rua Domingos José Sapienza, altura do número 397, e termina aproximadamente 50 metros além do seu início, em balão de retorno, situada no Distrito da Cachoeirinha, Subprefeitura da Casa Verde/Cachoeirinha.

Artigo 2º - As despesas com a execução do presente decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Artigo 3º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ORLANDO ALMEIDA FILHO, Secretário Municipal de Habitação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**DECRETO Nº 48.561, DE 24 DE JULHO DE 2007**

*Denomina o logradouro público que discrimina.*

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, nos termos do inciso XI do artigo 70 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e à vista do constante no processo nº 2005-0.163.722-9

DECRETA:

Artigo 1º - Fica denominada Rua Elizabetha Kisber, código CADLOG 47.624-2, a via sem denominação, conhecida também como Rua Airtton Senna da Silva (setor 186 - quadra 2) (Referência: Planta AU/14/6305/97 - Conjunto Residencial Unidos do Butantã), que começa e termina na Rua Joaquim Guimarães, situada no Distrito de Raposo Tavares, Subprefeitura de Butantã.

Artigo 2º - As despesas com a execução do presente decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Artigo 3º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 24 de julho de 2007, 454ª da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ORLANDO ALMEIDA FILHO, Secretário Municipal de Habitação

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 24 de julho de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

**RAZÕES DE VETO**

Projeto de Lei nº 558/06

Ofício ATL nº 130, de 23 de julho de 2007

Ref.: Ofício SGP-23 nº 3236/2007

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício em referência, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 558/06, de autoria do Vereador Gilson Barreto, que institui, no Município de São Paulo, a Prova Pedestre Corrida do Aricanduva.

Acolhendo a propositura no que se refere à oficialização do referido evento esportivo, vejo-me, não obstante, na contingência de apor-lhe veto parcial, atingindo o inteiro teor de seus artigos 3º e 4º, nos termos das razões a seguir aduzidas.

Os artigos 3º e 4º estabelecem que o planejamento, a regulamentação e a execução da aludida competição ficarão a cargo do Poder Executivo, por intermédio de seus órgãos competentes, juntamente com as entidades da sociedade civil, estipulando o prazo de 30 dias para a regulamentação da lei.

Tendo como ponto de partida as ruas do Shopping Leste Aricanduva, a prova em questão já é realizada há três anos consecutivos na região, no mês de outubro, podendo, dessa maneira, ser considerada uma prática local costumeira, tanto que inserida no Calendário Oficial da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação, que contempla os eventos esportivos reconhecidos pela Prefeitura.

Releva assinalar, a respeito, que mencionado certame esportivo é patrocinado e planejado por empresas localizadas no Shopping Leste Aricanduva, que arcam com todos os encargos e despesas decorrentes de sua organização e execução.

Efetivamente, eventos como o oficializado pelo texto vindo à sanção, já contam, rotineiramente, com o apoio da Administração Municipal, por intermédio de seus órgãos competentes, no âmbito das respectivas atribuições e respeitados os meios disponíveis, não comportando regulamentação.

Demais disso, os próprios segmentos sociais interessados nessas atividades mobilizam-se para sua realização, buscando, junto à instância local do Poder Público, a colaboração possível.

É de se ressaltar, ainda, o grande número de provas dessa natureza, já apoiadas pela Administração Municipal, voltadas a todas as faixas etárias e promovidas na quase totalidade das regiões da cidade, resultando inviável conferir ao Executivo os encargos e despesas referentes a seu planejamento e execução, nos moldes pretendidos pelos dispositivos ora impugnados, por sua evidente impossibilidade material e descompasso com o interesse público.

Acresça-se, por fim, que, ao impor novas atribuições e dispêndio de verbas não previstas no orçamento à Administração Pública, tais disposições acabam por legislar sobre assunto inserido no campo da organização administrativa e da matéria

orçamentária, cuja iniciativa legislativa compete privativamente ao Prefeito, "ex vi" do disposto no artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Maior local, ao mesmo tempo em que desatendem à Lei de Responsabilidade Fiscal, incidindo, sob esse aspecto, em inconstitucionalidade e ilegalidade.

Por todo o exposto, sou compelido a vetar parcialmente o projeto de lei aprovado, atingindo o inteiro teor de seus artigos 3º e 4º, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto ao reexame dessa Egrégia Câmara.

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

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

**RAZÕES DE VETO**

**Projeto de Lei nº 309/07**

**Ofício ATL nº 131, de 23 de julho de 2007**

**Ref.: Ofício SGP 23 nº 3251/2007**

Senhor Presidente

Reporto-me ao ofício acima referido, por meio do qual Vossa Excelência encaminhou a este Gabinete cópia autêntica do Projeto de Lei nº 309/07, de autoria do Vereador Ricardo Teixeira, que "proíbe o estacionamento de veículos automotores e elétricos nas vias estruturais níveis I, II, III e coletoras, onde é realizado o Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, mesmo que em locais permitidos que contenham ou não estacionamento rotativo pago em horários predeterminados".

A propositura consiste em vedar o estacionamento de veículos - ressalvados aqueles utilizados nos serviços essenciais que específica - nas vias estruturais e coletoras, situadas nas áreas abrangidas pelo denominado Sistema de Rodízio de Veículos, nos horários entre 7 e 10 horas e 17 e 20 horas, de 2ª a 6ª feira, à exceção dos feriados, ainda que em locais permitidos, com zona azul ou não, sob pena de aplicação de penalidade prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Sem embargo do meritório intuito que inspirou o autor da proposta, sou compelido a vetá-la integralmente, com fundamento no disposto no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, pelas razões a seguir deduzidas.

Aponte-se, primeiramente, que a iniciativa envolve questões atinentes à administração do trânsito, proibição de estacionamento, parada e sinalização de vias públicas, que constituem elementos dinâmicos, dependentes, sobretudo, do curso da vida urbana.

Assim é que um local pouco transitado pode passar a receber um grande fluxo de pessoas e veículos, do mesmo modo que uma região, sem necessidade de estacionamento rotativo, em razão do baixo fluxo no período comercial, torna-se, a qualquer momento, devido a diversos fatores, área de intensa circulação, a necessitar de estacionamentos públicos rotativos em suas cercanias.

Dessa forma, limitações relativas ao trânsito que, a princípio, pareçam imprescindíveis ou convenientes, podem deixar de sê-lo rapidamente, o que desaconselha seu disciplinamento por lei.

Nesse sentido, a medida restritiva estabelecida pelo texto aprovado, ainda que, à primeira vista, pudesse se afigurar oportuna, restaria, num futuro próximo, por impedir a adoção, pelo órgão executivo de trânsito, de ações dela diversas, mesmo que absolutamente necessárias, eis que eventual alteração de ato normativo dessa natureza demanda maior tempo, do qual a dinâmica da Cidade não pode dispor. As necessidades do trânsito surgem e ressurgem diariamente e exigem pronta intervenção, não sendo possível aguardar o trâmite e a conclusão do processo legislativo para seu atendimento, sob pena de se causar enormes prejuízos à coletividade.

A questão, portanto, não comporta regulação por lei, inserindo-se no campo da gestão administrativa, de competência própria do Executivo, que, para tanto, conta com órgãos técnicos e especializados, incumbidos de identificar os problemas do trânsito no Município, bem como de estudar, propor e conferir efetividade às respectivas soluções.

De fato, a questão refoge à esfera de atuação do Legislativo, vez que, nos termos do artigo 24, incisos II e X, do Código de Trânsito Brasileiro (instituído pela Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, modificada pela Lei Federal nº 10.517, de 11 de julho de 2002), compete exclusivamente aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição, planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, implantar, manter e operar o sistema de estacionamento rotativo pago nas vias.

No caso do Município de São Paulo, cabe ao Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV) da Secretaria Municipal de Transportes não apenas operar o trânsito, mas também planejá-lo, projetá-lo e regulamentá-lo, incluindo-se, dentre outras medidas, a proposição de normas restritivas ao estacionamento em vias públicas, com base em projetos técnicos elaborados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Releva, ainda, considerar outros aspectos, de especial importância. A proibição estabelecida no projeto abrange as vias estruturais, níveis I, II e III, e coletoras do denominado Centro Expandido, no qual vigoram as restrições de circulação nos horários e condições já conhecidos.

As vias estruturais, de acordo com o Plano Regional Estratégico, são classificadas em 3 (três) modalidades: no 1º nível, as utilizadas como ligação da Capital com os demais Municípios do Estado de São Paulo e Estados da Federação; no 2º nível, aquelas não incluídas no nível anterior, utilizadas como ligação com os Municípios da região metropolitana e com as vias do 1º nível; no 3º nível, aquelas não incluídas nos níveis anteriores, utilizadas como ligações internas no Município.