

LEI COMPLEMENTAR N. 633, DE 3 DE ABRIL DE 2020.

Dispõe sobre as exigências e as normas relativas ao licenciamento, aprovação e instalação de empreendimentos classificados ou não como Polo Gerador de Tráfego.

O PREFEITO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pelo inciso VII do artigo 93 da Lei Orgânica do Município, de 5 de abril de 1990, faz saber que a Câmara Municipal aprova e ele sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre a construção, ampliação, regularização, instalação e transformação de atividade de empreendimentos classificados ou não como Polo Gerador de Tráfego – PGT.

Art. 2º Para efeito desta Lei Complementar considera-se:

I - Alvará de Construção: a aprovação do processo de licenciamento de projetos de:

- a) construção;
- b) substituição;
- c) ampliação;
- d) regularização;
- e) transformação de atividade; e

f) retificação de projeto, nos casos que afetem o número de vagas, os acessos do empreendimento e outros elementos internos ou externos ao mesmo que possam afetar o sistema viário.

II - Área Impactada Diretamente - AID: região geográfica delimitada pelo sistema viário impactado diretamente pela implantação do Polo Gerador de Tráfego – PGT;

III - atividade temporária: é a atividade ou evento gerador de público para um determinado local, com duração limitada ao máximo de quarenta e cinco dias, tais como: circo, parque de diversão, feira de exposição, corridas de automóveis, motos e caminhões e shows;

IV - Diretriz Viária - DV: documento emitido pela Secretaria competente, que estabelece as exigências de projeto viário e as medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos no sistema de mobilidade decorrentes da implantação de empreendimentos classificados como PGT;

V - empreendimentos ou atividades considerados como Polo Gerador de Tráfego - PGT: aqueles que pela concentração da oferta de bens ou serviços gerem grande fluxo de população, com interferência no tráfego do entorno, necessitando de intervenções no sistema de mobilidade existente;

VI - impacto no sistema viário ou de mobilidade: alteração nas condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário, bem como no padrão das viagens em sua região de influência, através da atração ou produção de viagens, prejudicando a mobilidade da região, além de agravar as condições de segurança viária;

VII - medidas mitigadoras: conjunto de ações voltadas a reduzir o impacto no sistema de mobilidade e no deslocamento de pessoas de uma determinada região, em decorrência da implantação de empreendimentos ou da instalação de atividades considerados como PGT;

VIII - medidas compensatórias: conjunto de ações com o objetivo de compensar o impacto gerado pelo empreendimento no sistema de mobilidade, quando da impossibilidade de mitigação dos impactos negativos, em decorrência da implantação de empreendimentos ou da instalação de atividades considerados PGT;

IX - Relatório de Impacto no Tráfego - RIT: estudo do impacto no sistema de mobilidade gerado na área impactada diretamente pela construção, ampliação, regularização, retificação de projeto, instalação e transformação de atividade de empreendimentos considerados PGT;

X - Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias: documento emitido pelo órgão competente, que atesta o cumprimento integral das obras e serviços considerados mitigadores ou compensadores do impacto no sistema de mobilidade, conforme estabelecido na diretriz viária;

XI - Termo de Recebimento Parcial de Melhorias Viárias: documento emitido pelo órgão competente, que atesta o cumprimento parcial das obras e serviços considerados mitigadores ou compensadores do impacto no sistema de mobilidade, condicionados às etapas do empreendimento ou atividade, conforme estabelecido na diretriz viária.

CAPÍTULO II

EMPREENDIMENTOS OU ATIVIDADES CLASSIFICADAS COMO POLO GERADOR DE TRÁFEGO

Art. 3º Os empreendimentos ou atividades PGT classificam-se em:

I - PMI: Polo Gerador de Médio Impacto;

II - PGI: Polo Gerador de Grande Impacto.

Parágrafo único. A classificação disposta neste artigo levará em conta a atividade e o porte do empreendimento, considerando-o em sua totalidade.

Art. 4º Os Polos Geradores de Tráfego se sujeitarão a diretrizes específicas, de acordo com a legislação municipal vigente, quanto a:

I - características e localização dos acessos de pedestres e de veículos, áreas de acumulação e faixas de aceleração e desaceleração;

II - circulação interna de veículos e pedestres;

III - características e dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, de vagas de veículos de emergência e de carga e descarga;

IV - dimensionamento do número de vagas para estacionamento de veículos em geral e das áreas de manobra;

V - medidas mitigadoras ou compensatórias do impacto do empreendimento no sistema de mobilidade.

Parágrafo único. O Município poderá definir a localização dos acessos dos PGT e propor modificações em suas vias de circulação interna, na área de manobra e na disposição de vagas de estacionamento, se comprovadamente identificar que os mesmos podem afetar negativamente o tráfego na área impactada diretamente.

CAPÍTULO III

DIRETRIZES VIÁRIAS

Art. 5º O Polo Gerador de Tráfego - PGT - será objeto de emissão de Diretriz Viária, que estabelecerá as exigências e parâmetros que deverão ser atendidos no projeto do empreendimento quanto a acessos, faixas de aceleração e desaceleração, vagas de estacionamento, áreas de acumulação de veículos e as medidas mitigadoras ou compensatórias que deverão ser atendidas pelo empreendimento para atenuar os impactos no sistema de mobilidade decorrentes desse.

§ 1º O processo administrativo para emissão da Diretriz Viária somente será aberto se houver um processo de Alvará de Construção em andamento para o empreendimento em questão.

§ 2º Para os casos de apresentação de relatório de impacto no tráfego, a Diretriz Viária somente será liberada após o recolhimento da taxa de análise de processo.

Art. 6º Para atividades classificadas como PGT, o requerente deverá apresentar o relatório de impacto no tráfego.

§ 1º O Relatório de Impacto no Tráfego deverá identificar os impactos gerados pela implantação do empreendimento no sistema de mobilidade na área impactada diretamente, estudando as interseções e pontos críticos do sistema viário afetados pela implantação do mesmo, e será analisado pela Secretaria competente.

§ 2º O Relatório de Impacto no Tráfego deverá ser elaborado por profissional técnico habilitado, com a apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART ou Registro de Responsabilidade Técnica – RRT, sendo o mesmo responsável pelos resultados e estudos apresentados.

§ 3º Caso o Relatório de Impacto no Tráfego apresentado seja julgado insuficiente pela Secretaria competente, o responsável pelo empreendimento deverá refazê-lo, às suas expensas, e reapresentá-lo para avaliação, no prazo máximo de trinta dias corridos, sob pena do indeferimento do pedido e arquivamento do processo.

§ 4º Após análise e aprovação do relatório de impacto no tráfego, a Diretriz Viária será emitida.

§ 5º O Relatório de Impacto no Tráfego não será exigido nos casos em que o requerente optar pelo recolhimento dos percentuais citados no art. 14 desta Lei Complementar ao Fundo Municipal de Transporte - FMT, quando da abertura do processo de diretriz viária.

§ 6º No caso do disposto no § 5º deste artigo, será feita avaliação técnica pelo órgão competente.

§ 7º O Relatório de Impacto no Tráfego não poderá ser dispensado caso o empreendimento seja objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança.

§ 8º Os procedimentos para elaboração do Relatório de Impacto no Tráfego serão regulamentados por decreto.

Art. 7º Ficam dispensados da Diretriz Viária:

I - a ampliação de empreendimento cujas novas edificações sejam destinadas apenas a atividades acessórias ao mesmo e não acarretem aumento de demanda de viagens;

II - os empreendimentos existentes que sofram modificações que impliquem em ampliação menor ou igual a 5% (cinco por cento) da Área Construída Computável - ACC, da área do terreno, do número de apartamentos, do número de lugares, do número de jazigos, da área de quadra

ou do número de vagas de estacionamento, conforme a unidade de porte de classificação do empreendimento;

III - os empreendimentos existentes para os quais o Poder Público solicite alteração nos acessos;

IV - os empreendimentos a serem implantados em condomínios de lotes industriais.

§ 1º As ampliações de que trata o inciso II deste artigo serão avaliadas cumulativamente entre a última análise viária ou Diretriz Viária emitida e o processo de Alvará de Construção em trâmite.

§ 2º Não serão objeto de dispensa de Diretriz Viária os casos de alterações dos acessos de empreendimentos classificados como PGT, quando a alteração for proposta pelo requerente.

Art. 8º A Diretriz Viária terá validade de dois anos, a partir da data de sua emissão.

Parágrafo único. Durante o trâmite do Alvará de Construção, o prazo da Diretriz Viária poderá ser prorrogado por igual período, mediante solicitação do requerente, desde que:

I - a atividade e o projeto para os quais a Diretriz Viária foi emitida sejam iguais ao Alvará de Construção;

II - caso haja alteração de projeto, não implique em modificação da classificação do PGT;

III - caso haja alteração de projeto, não implique em modificação maior que 5% (cinco por cento) da ACC, da área do terreno, do número de apartamentos, do número de lugares, do número de jazigos, da área de quadra ou do número de vagas de estacionamento, conforme a unidade de porte de classificação do empreendimento;

IV - não haja alteração na posição dos acessos de veículos e pedestres, exceto quando a alteração for solicitada pelo Poder Público;

V - não haja alteração no sistema viário de acesso ou na legislação urbanística ou viária.

Art. 9º Ficam dispensados da apresentação de Relatório de Impacto no Tráfego e emissão de Diretriz Viária as atividades temporárias, conforme definido no inciso III do art. 2º desta Lei Complementar.

Art. 10. Em todo caso, a Diretriz Viária poderá indicar a necessidade de destinação pública de área para ampliação do sistema viário, devendo esta informação ser indicada no projeto do Alvará de Construção.

Art. 11. Caso a Diretriz Viária indique a necessidade de adequação de acessos ou de execução de faixa de aceleração e desaceleração dentro da área do imóvel, fica a cargo do requerente,

independentemente da opção disposta no § 5º do art. 6º desta Lei Complementar, todos os custos do projeto, da implantação e da execução destes, inclusive a relocação de todas as possíveis interferências, além das licenças necessárias exigidas pelos demais órgãos competentes.

§ 1º Considera-se como área do imóvel, mencionada no "caput" deste artigo, a área constante na matrícula objeto do processo de Alvará de Construção.

§ 2º Quando houver necessidade de execução de faixa de aceleração e desaceleração deverá ser protocolado Processo de Contrapartida de Empreendimentos.

CAPÍTULO IV

MEDIDAS MITIGADORAS OU COMPENSATÓRIAS

Art. 12. Constituem medidas mitigadoras ou compensatórias, que deverão ser implantadas nas áreas impactadas diretamente:

I - a execução de projetos e de obras viárias de qualquer espécie e todas as obras de infraestrutura necessárias ao sistema de mobilidade;

II - a execução de projetos, instalação, revitalização e fornecimento de sinalização vertical e horizontal nas vias impactadas pelo empreendimento;

III - a execução de projetos, instalação, revitalização e fornecimento de sinalização semafórica e de segurança nas vias impactadas pelo empreendimento; e

IV - a instalação e fornecimento de mobiliário urbano relativo à mobilidade.

Parágrafo único. Não constituem medidas mitigadoras ou compensatórias a execução de acessos, faixas de aceleração e desaceleração, áreas de acumulação de veículos, áreas para embarque e desembarque, áreas para carga e descarga, vagas de estacionamento, áreas destinadas ao uso público ou doadas ao Município e demais dispositivos inseridos dentro do imóvel onde será implantado o empreendimento.

Art. 13. As medidas mitigadoras ou compensatórias estabelecidas na Diretriz Viária deverão estar relacionadas ao impacto gerado no sistema de mobilidade pelo empreendimento quando da sua operação e durante a fase de sua construção, quando for o caso.

Art. 14. Caso o requerente opte pelo recolhimento dos valores ao Fundo Municipal de Transporte - FMT, conforme § 5º do art. 6º desta Lei Complementar, o valor das medidas mitigadoras ou compensatórias ficará fixado nos seguintes termos:

I - para empreendimentos residenciais multifamiliares, 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação;

II - para edifícios verticais de salas comerciais ou de serviços com mais de três pavimentos, 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação;

III - para os demais empreendimentos não residenciais, 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação para PMI e 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) do custo básico global da edificação para PGI;

IV - para empreendimentos de uso misto não residencial, a percentagem proporcional a cada atividade instalada, conforme incisos II e III deste artigo.

V - para empreendimentos de uso misto com o residencial multifamiliar, será aplicado redutor de 0,5% (cinco décimos por cento) nas percentagens definidas nos incisos I a III deste artigo, as quais serão aplicadas proporcionalmente a cada atividade instalada.

§ 1º O custo básico global da edificação será elaborado e apresentado pelo requerente, acompanhado de memorial de cálculo, utilizando para os cálculos a área total de edificação, multiplicada pelo índice mais apropriado ao padrão de construção adotado no empreendimento constante na Tabela de Custos Unitários Básicos da Construção Civil - CUB, editada pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de São Paulo - SINDUSCON/SP, ou outra que venha a substituí-la.

§ 2º A data base do índice Custos Unitários Básicos - CUB utilizado no cálculo do custo básico global da edificação deverá ser referente à última publicação pelo SINDUSCON/SP antes de sua anexação ao processo de diretriz viária.

§ 3º Para efeito do inciso II deste artigo, no computo do número de pavimentos será aplicado o disposto na legislação municipal edilícia vigente e não serão considerados como pavimentos os subsolos destinados a estacionamento de veículos.

§ 4º Para PMI, quando o percentual citado no inciso III deste artigo for menor que 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) do valor venal do imóvel, prevalecerá para efeitos da medida mitigadora ou compensatória a percentagem sobre o valor venal do imóvel, conforme lançamento tributário vigente à época.

§ 5º Para PGI, quando o percentual citado no inciso III deste artigo for menor que 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) do valor venal do imóvel, prevalecerá para efeitos da medida mitigadora ou compensatória a percentagem sobre o valor venal do imóvel, conforme lançamento tributário vigente à época.

§ 6º Os valores referentes aos percentuais definidos neste artigo deverão ser atualizados na data de aprovação do Alvará de Construção pelo último índice CUB publicado pelo SINDUSCON/SP.

§ 7º Os empreendimentos sujeitos à apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança não poderão optar pelo disposto neste artigo.

Art. 15. Para os casos de ampliação sem alteração de atividade em empreendimentos classificados como PGT, o custo básico global da edificação de que trata o art. 14 desta Lei Complementar, a ser calculado, terá como base somente a área objeto de ampliação, desde que as construções existentes já possuam habite-se ou documento equivalente, em caso contrário, o custo a ser calculado incluirá o empreendimento em sua totalidade.

Art. 16. Para os casos de transformação de atividade em empreendimentos classificados como PGT, isoladamente ou concomitantemente com ampliação ou reforma, o custo básico global da edificação de que trata o art. 14 desta Lei Complementar terá como base a área total transformada.

Art. 17. Para os casos de regularização em empreendimentos classificados como PGT, o custo básico global da edificação de que trata o art. 14 desta Lei Complementar, a ser calculado, terá como base somente a área objeto de regularização, desde que as demais construções existentes já possuam habite-se ou documento equivalente, em caso contrário, o custo a ser calculado incluirá o empreendimento em sua totalidade.

Art. 18. Nos casos em que haja apresentação do Relatório de Impacto no Tráfego ou em que o empreendimento seja objeto de Estudo de Impacto de Vizinhança, o requerente arcará com as medidas mitigadoras ou compensatórias definidas na Diretriz Viária após a análise do relatório, podendo essas medidas ser substituídas nos seguintes casos:

- I - terem sido executadas pelo Município ou por terceiros; ou
- II - quando houver interesse público justificado.

Parágrafo único. Comprovados os impactos viários pelo relatório de impacto no tráfego, fica afastada a opção do § 5º do art. 6º desta Lei Complementar, devendo o requerente atender o disposto na diretriz viária.

Art. 19. Para os empreendimentos que apresentarem relatório de impacto no tráfego, quando a Diretriz Viária indicar a necessidade de implantação de medidas mitigadoras ou compensatórias, fica a cargo do requerente todos os custos do projeto, da implantação e da execução dessas medidas na área impactada diretamente, inclusive a relocação de todas as possíveis interferências, além das licenças necessárias exigidas pelos demais órgãos competentes.

§ 1º No caso das medidas mitigadoras ou compensatórias implicarem em abertura ou alargamento de via, correção do alinhamento ou outras obras que impliquem destinação pública da área, esta informação deverá ser indicada no projeto do Alvará de Construção.



§ 2º Para os empreendimentos que serão concluídos em etapas e esta condição for informada pelo requerente com a inclusão de cronograma de execução, a Diretriz Viária poderá condicionar cada uma destas etapas às medidas mitigadoras ou compensatórias pertinentes.

§ 3º Somente será admitida execução das medidas mitigadoras ou compensatórias em etapas se as mesmas proporcionarem acessibilidade com segurança ao imóvel e ao entorno deste.

Art. 20. Caso a atividade pretendida seja temporária, conforme definido no inciso III do art. 2º desta Lei Complementar, estará dispensada da execução de medidas mitigadoras ou compensatórias permanentes, devendo atender às exigências estabelecidas pela Secretaria de Mobilidade Urbana para mitigação do impacto temporário no sistema viário.

Art. 21. Os projetos e as obras referentes à execução das medidas mitigadoras ou compensatórias deverão ser acompanhados pela Secretaria de Mobilidade Urbana e demais órgãos municipais competentes.

§ 1º O requerente deverá protocolar Processo de Contrapartida de Empreendimentos para apresentação dos projetos e das obras referentes à execução das medidas mitigadoras ou compensatórias, mencionados no "caput" deste artigo.

§ 2º Após o cumprimento integral das obras e serviços, conforme estabelecido na diretriz viária, a Secretaria de Mobilidade Urbana emitirá o Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias.

CAPÍTULO V

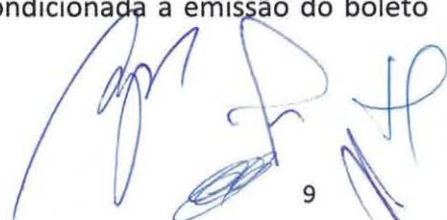
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22. Os recursos recolhidos ao Fundo Municipal de Transporte - FMT, nos termos do art. 14 desta Lei Complementar, serão investidos nas áreas diretamente impactadas do sistema viário e somente poderão ser aplicados no desenvolvimento e implantação de projetos relativos aos incisos II, IV, VII e VIII do art. 2º da Lei Ordinária n. 5.185, de 1º de abril de 1998.

Art. 23. No projeto de Alvará de Construção, deverão ser informados os números de processos de Diretriz Viária ou de análise viária dos quais a atividade tenha sido objeto.

Art. 24. Fica a concessão do Alvará de Construção de empreendimentos classificados como PGT condicionada à adequação do projeto à Diretriz Viária e à apresentação do protocolo do Processo de Contrapartida de Empreendimentos, quando cabível.

Parágrafo único. Quando da opção pelo disposto no § 5º do art. 6º desta Lei Complementar, a concessão do Alvará de Construção também fica condicionada à emissão do boleto para quitação das percentagens indicadas na diretriz viária.



Art. 25. A expedição do habite-se fica condicionada à apresentação do Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias e, quando o caso, à comprovação de depósito integral no Fundo Municipal de Transporte - FMT.

§ 1º A execução das medidas mitigadoras ou compensatórias previstas na Diretriz Viária deverá ser concluída em até trinta dias antes da solicitação do habite-se, para que haja tempo hábil para a verificação das obras e emissão do Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias Viárias.

§ 2º No caso de habite-se parcial, fica sua emissão vinculada à execução das medidas mitigadoras ou compensatórias estipuladas pela Secretaria competente na diretriz viária, referentes àquela etapa quando for o caso, e apresentação do Termo de Recebimento Parcial de Melhorias Viárias.

Art. 26. A obrigatoriedade de execução de medidas mitigadoras ou compensatórias ou do recolhimento dos valores ao Fundo Municipal de Transporte - FMT - independe de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana, de ter havido o pagamento de outorga onerosa do direito de construir ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 27. A Diretriz Viária expedida até a data de publicação desta Lei Complementar permanecerá válida pelo prazo nela estabelecido, não sendo permitida a sua revalidação, exceto nos casos previstos no parágrafo único do art. 8º desta Lei Complementar.

Parágrafo único. Ficam admitidas retificações da diretriz viária, nos casos de revalidação, quando houver interesse público justificado.

Art. 28. Nos processos de diretrizes viárias com pendência de despacho decisório, protocolados anteriormente à data da vigência desta Lei Complementar, os requerentes poderão optar pela aplicação da legislação em vigor na data do respectivo protocolo, no prazo de noventa dias contados da data da publicação desta Lei Complementar, por meio de requerimento anexado ao processo.

§ 1º Caso o requerente opte pela aplicação da legislação em vigor na data do respectivo protocolo, o processo deverá ser concluído no prazo máximo de noventa dias contados a partir da anexação do requerimento, sob pena de indeferimento, sendo vedada a reconsideração.

§ 2º Decorrido o prazo de noventa dias, citado no "caput" deste artigo, os processos em que não haja manifestação do requerente serão indeferidos, sendo vedada a reconsideração.

Art. 29. As contrapartidas físicas ou financeiras de que trata esta Lei Complementar não poderão sofrer anistia de qualquer natureza.

Art. 30. Os recuos urbanísticos frontal e secundário serão considerados após o limite da área destinada à execução de faixas de aceleração e desaceleração ou da área destinada à reserva ou execução de alargamento viário, quando aplicável.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 31. Ficam acrescidos os §§ 1º e 2º ao art. 200 da Lei n. 2.252, de 21 de dezembro de 1979, que "Institui o Código Tributário do Município de São José dos Campos.", com a seguinte redação:

"Art. 200.

§ 1º É devida a taxa de licença prevista no "caput" deste artigo, nos projetos de obras particulares que forem classificados como Polo Gerador de Tráfego - PGT, nos termos da legislação municipal, e apresentarem o Relatório de Impacto no Tráfego - RIT, sem prejuízo da taxa de licença do Alvará de Construção.

§ 2º O valor da taxa, no caso descrito no parágrafo anterior, corresponde a uma vez o valor da licença para execução de respectiva obra."

Art. 32. A omissão ou falsidade de quaisquer informações constantes nos documentos ou relatórios fornecidos pelo requerente poderá acarretar cassação do Alvará de Construção, das licenças e das diretrizes expedidas, bem como demais penalidades previstas na legislação vigente.

Parágrafo único. Para regularizar a situação do empreendimento e obter novo Alvará de Construção e novas licenças, o requerente deverá apresentar novos documentos ou novo Relatório de Impacto no Tráfego para subsidiar a emissão de nova Diretriz Viária e complementação das medidas mitigadoras ou compensatórias, se for o caso.

Art. 33. Os procedimentos administrativos quanto à classificação de empreendimentos PGT e não PGT, às exigências de acessos, áreas de acumulação de veículos, vias circulação interna, vagas de estacionamento e outras características que interfiram no trânsito de veículos e pedestres serão regulamentados por decreto.

Art. 34. Ficam revogados os arts. 82, 92, 93, 102 e 120 a 126 e os Anexos 1 a 4 e 7 da Lei Complementar n. 267, de 16 de dezembro de 2003; a Lei Ordinária n. 7.473, de 10 de janeiro de 2008; os incisos I a VIII e XV a XVIII do art. 2º da Lei Complementar n. 162, de 22 de outubro de 1997; e a Lei Complementar n. 175, de 21 de outubro de 1998.

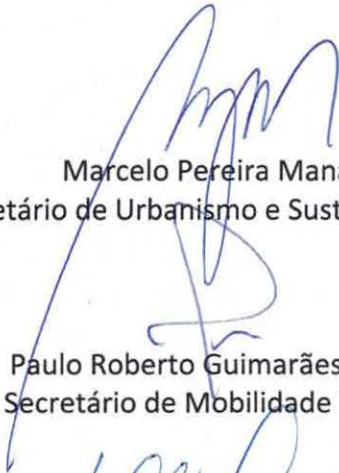
Art. 35. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

São José dos Campos, 3 de abril de 2020.


Felico Ramuth
Prefeito




Prefeitura de São José dos Campos
- Estado de São Paulo -




Marcelo Pereira Manara
Secretário de Urbanismo e Sustentabilidade

Paulo Roberto Guimarães Júnior
Secretário de Mobilidade Urbana



Melissa Pulice da Costa Mendes
Secretária de Apoio Jurídico

Registrada no Departamento de Apoio Legislativo da Secretaria de Apoio Jurídico, aos três dias do mês de abril do ano de dois mil e vinte.



Everton Almeida Figueira
Departamento de Apoio Legislativo

(Projeto de Lei Complementar n. 4/2020, de autoria do Poder Executivo)
Mensagem n. 8/SAJ/DAL/2020