



# Câmara Municipal de Curitiba

**Código:** 005.00247.2021

**Tipo:** Projeto de Lei Ordinária

Maria Leticia, Carol Dartora, Flavia Francischini, Marcos Vieira, Noemia Rocha, Professora

**Iniciativa:** Josete, Renato Freitas, Giorgia Prates - Mandata Preta

**Usuário compositor:** Maria Leticia - Gab.Ver.Maria Leticia

**Data de envio ao protocolo:** 09/09/2021 10:09

**Data de efetivo protocolo:** 09/09/2021 10:09

**Estado:** Em análise pelas Comissões

**Localização:** Gab.Ver.Indiara Barbosa

**Último trâmite:** 23/02/2024 16:31

**Razão:** Emissão de parecer

**Trâmite alternativo?** Não

**Encerrou a tramitação na**

**Câmara?** Não

**Emendas:** [031.00003.2024](#), [031.00030.2022](#)

## **Ementa:**

Dispõe sobre o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos no Município de Curitiba e dá outras providências.

## **Ofícios enviados:**

[569/2022-DAP](#)

## **Ofícios recebidos:**

[955/2022-EM/GTL](#)

## **Texto:**

### **CAPÍTULO I**

#### **DIRETRIZES DO SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS NO MUNICÍPIO**

Art. 1º Esta Lei institui e disciplina o sistema de compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos, no município de Curitiba.

Art. 2º Para fins desta Lei, serão adotados os seguintes conceitos:

I - sistema de compartilhamento de bicicletas: sistema sustentável de transporte de pequeno percurso para deslocamento de pessoas, baseado em mecanismo de autoatendimento para a

disponibilização de bicicletas compartilhadas pelos usuários, com pontos de retirada e devolução distribuídos pela cidade;

II - OMTA: Operadora de Modal de Transporte Ativo.

III - usuário: Pessoa física que alugue bicicletas vinculadas ao sistema de compartilhamento de bicicletas.

IV - estações físicas: Pontos com estruturas físicas para comportar o estacionamento e liberação das bicicletas.

V - estações virtuais: Áreas públicas devidamente sinalizadas, destinadas à utilização privativa como estacionamento de bicicletas equipadas com sistema de autotravamento e suporte tecnológico para funcionamento e liberação, situadas em localidades sem estação física.

Art. 3º O uso de bicicletas, mecânicas ou de pedal assistido, deverá respeitar as regras de circulação contidas nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, bem como na Lei nº 9.503/97 ("Código de Trânsito Brasileiro"), na Lei 13.724/18 ("Programa Bicicleta Brasil") e demais legislações pertinentes.

Parágrafo único. Para a circulação, disponibilização e o uso deste modal de transporte, é de responsabilidade das empresas operadoras e dos usuários atender às condições especificadas nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 4º O sistema de bicicletas compartilhadas deverá observar as seguintes diretrizes:

I - integração à rede cicloviária do município e demais redes de transporte,

II - estímulo e desenvolvimento do sistema de transporte coletivo de passageiros;

III - fomento à expansão da rede cicloviária, buscando uma operação equilibrada, de forma a atender a todas as regiões da cidade;

IV - integração ao sistema de pagamento do transporte coletivo municipal (Cartão Transporte - URBS), possibilitando a utilização de créditos do cartão para liberação automática de bicicletas;

V - incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;

VI - estímulo à interoperabilidade dos serviços do sistema de bicicletas compartilhadas oferecidos no Município, a fim de não segmentar as diferentes redes de operação.

VII - estimular a adoção de um meio de transporte eficiente, saudável e menos poluente.

Parágrafo único. A expansão do sistema poderá adequar a oferta do serviço de bicicletas compartilhadas levando em consideração estudos de demanda para identificação de bairros e regiões com maior potencial de viagens, que apresentem alta densidade residencial, de empregos e serviços, bem como a existência de transporte público e ciclovias para integração modal.

## **CAPÍTULO II**

### **DO SERVIÇO DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS**

Art. 5º O serviço de compartilhamento de bicicletas, com ou sem estações físicas, por meio de aluguel de bicicletas, disponibilizado nas vias e logradouros públicos, somente poderá ser prestado por OMTA regularmente autorizadas perante a Administração Pública.

§ 1º A autorização de que trata o *caput* do art. 6º será precedida de processo de credenciamento.

§2º - A exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas será realizada por meio de plataforma tecnológica gerida pela respectiva OMTA, devendo ser assegurados os princípios de não discriminação de usuários e promoção do amplo acesso ao serviço, sob pena de descredenciamento.

§ 3º Além da utilização de plataforma tecnológica, a OMTA poderá empregar outros meios para disponibilização do serviço aos usuários, desde que observada a parte final do § 1º.

Art. 6º As bicicletas compartilhadas com ou sem estação física, deverão ser estacionadas em espaços públicos devidamente destinados para uso privativo de compartilhamento de bicicletas, de forma a garantir a ocupação ordenada do viário, sem prejuízo da livre circulação de pedestres, respeitadas as disposições dos artigos 96, II, 'a', 1, e 181, VIII, da Lei 9503/97, da legislação municipal e da legislação de trânsito, sob pena de punição da empresa operadora do serviço.

§ 1º O Executivo deverá regulamentar a forma de cessão dos espaços destinados ao estacionamento das bicicletas, sejam eles para estações físicas ou virtuais.

§ 2º Será permitido aos usuários a livre devolução das bicicletas fora dos pontos referidos no §1º, sendo obrigação da empresa operadora do serviço o recolhimento das bicicletas que estiverem fora da localização georreferenciada dos pontos de estacionamentos virtuais, no prazo de 2 horas, de forma que as bicicletas não prejudiquem o trânsito de pedestres.

§ 3º As bicicletas de estações virtuais deverão estar equipadas com sistema GPS, de forma a permitir sua geolocalização.

§ 4º O usuário poderá ser responsabilizado civil e criminalmente por danos à propriedade pública ou de terceiros que culposamente der causa.

### **CAPÍTULO III**

#### **DOS DEVERES E RESPONSABILIDADES DAS OMTAs**

Art. 7º As OMTAs ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, necessários à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana e do sistema cicloviário, disponibilizando:

I - indicação da origem e destino da viagem;

II - avaliação do serviço prestado; outros dados solicitados que tenham como objetivo a elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana e fomento à mobilidade ativa.

Parágrafo único. A obrigação de abrir e compartilhar com a Prefeitura os dados se dará de modo agregado e anonimizado de forma a assegurar e resguardar a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários, observando-se as prescrições da Lei nº 13.709/18.

Art. 8º São deveres das OMTAs:

I - organizar sua atividade e o serviço prestado;

II - adotar plataforma tecnológica;

III - atender aos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade definidos pelo Poder Executivo;

IV - disponibilizar bicicletas e demais equipamentos necessários para a prestação do serviço em condições adequadas para uso, realizando a manutenção e reparos necessários;

V - implementar meios eletrônicos para pagamento;

VI - prover as bicicletas com os equipamentos obrigatórios, nos termos da legislação de trânsito;

VII - adotar mecanismo de avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

VIII - fornecer ao usuário, antes da disponibilização da bicicleta, informações sobre os parâmetros de preço a ser cobrado;

IX - assegurar a não discriminação dos usuários e promover amplo acesso ao serviço;

X - retirar as bicicletas e equipamentos danificados dos espaços públicos e proceder à devida manutenção corretiva;

XI - para as bicicletas sem estação física, adotar medidas para garantir o cumprimento, pelos usuários, da devolução das bicicletas nos estacionamentos virtuais;

XII - responsabilizar-se pela realização dos serviços de compartilhamento de bicicletas, arcando com todas as despesas decorrentes pela sua prestação, sem qualquer ônus para o Município, ficando responsáveis por qualquer dano à Administração Pública e a terceiros, incluídos os usuários;

XIII - responsabilizar-se por danos ou prejuízos às bicicletas que venham a ocorrer na prestação do serviço, inclusive decorrentes de atos de roubo, furto ou vandalismo;

XIV - no caso de descredenciamento, abandono ou desistência na prestação do serviço de compartilhamento de bicicletas, retirar todos os equipamentos do logradouro público e restaurar o logradouro público ao estado original, nos locais onde houver instalado estações.

Art. 9º As bicicletas vinculadas ao serviço de compartilhamento devem ter identidade visual, com adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal e de trânsito.

Art. 10 Pelo uso privativo do espaço público, as OMTAs deverão pagar preço público. O valor devido a título de preço público pelas operadoras levará em consideração a área ocupada para sua instalação e o valor venal do m<sup>2</sup> da quadra adjacente à estação física ou virtual, conforme constar da Planta Genérica de Valores em vigência, garantindo-se, o incentivo à expansão do sistema para regiões não centrais.

Art. 11 É de responsabilidade das OMTAs o fornecimento e a instalação de estações e a sinalização das estações virtuais, assim como a execução de todos os serviços necessários, tais como piso, rampas, sinalização, instalações elétricas, dentre outros que porventura possam ser necessários ao perfeito atendimento à população e ao funcionamento do sistema.

Parágrafo único. No caso de descredenciamento, abandono, desistência na prestação do serviço de compartilhamento de bicicletas ou desativação de uma estação ou ponto de estação virtual, a OMTA deverá, às suas custas, retirar todos os equipamentos e restaurar o logradouro ao estado original. A retirada destes equipamentos não dá às empresas operadoras qualquer direito a ressarcimento ou indenização.

## **CAPÍTULO IV**

### **PUBLICIDADE**

Art. 12 Fica permitido o patrocínio do sistema de bicicletas por empresas apoiadoras no mobiliário urbano das estações, bicicletas e demais equipamentos que compõem o sistema, bem como a divulgação de mídia publicitária nos totens e/ou painéis digitais, de qualquer espécie acoplados às

estações para fins de custeio do mobiliário e disponibilização do serviço a valores democráticos aos usuários.

Parágrafo único. As estruturas previstas no *caput* ficam permitidas, desde que não prejudiquem a identificação do usuário acerca do sistema e a fiscalização de trânsito, respeitando-se as regras da legislação municipal e regulamentos atinentes à publicidade em mobiliário urbano.

Art. 13 As Operadoras de Modal de Transporte Ativo devidamente autorizadas poderão explorar publicidade padronizada nas estações físicas e bicicletas.

## **CAPÍTULO V**

### **LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES**

Art. 14 A instalação de estações para retirada e devolução das bicicletas deverá ser previamente analisada e aprovada pelo Poder Executivo.

§ 1º As operadoras do serviço poderão apresentar estudos técnicos que demonstrem a necessidade de implantação de estações, em vias e logradouros públicos do Município.

§ 2º O Poder Executivo poderá solicitar a apresentação de estudos técnicos de que trata o § 1º deste artigo.

§ 3º As estações deverão, sempre que possível, estar instaladas em locais que possibilitem a utilização desses modais para uso complementar ao transporte coletivo.

§ 4º As estações físicas ou virtuais deverão estar instaladas em locais que não atrapalhem o deslocamento dos pedestres e cadeirantes.

## **CAPÍTULO VI**

### **DA FISCALIZAÇÃO**

Art. 15 A fiscalização das OMTAs caberá ao Poder Executivo, que ficará a cargo de:

- I - credenciar as empresas prestadoras do serviço de compartilhamento de bicicletas;
- II - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência do serviço, mediante indicadores de desempenho.

Parágrafo único. Todos os atos deverão se revestir de completa publicidade, de forma a garantir transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade da política pública às OMTAs.

Art. 16 Caberá à Autoridade de Trânsito e seus agentes a fiscalização quanto ao atendimento das normas de trânsito.

Art. 17 Os condutores ou usuários de bicicletas, durante o uso indevido ou em desacordo com a legislação pertinente, são integralmente responsáveis civil, penal, administrativamente ou em qualquer outra esfera, em função do uso dos equipamentos, assim como por qualquer dano moral, físico ou material causado.

## **CAPÍTULO VII**

### **DAS SANÇÕES**

Art. 18 A infração a qualquer disposição desta Lei ou de regulamento sobre a prestação do serviço das empresas operadoras enseja a aplicação das seguintes sanções:

- I - notificação;
- II - advertência;
- III - multa;
- IV - suspensão temporária das atividades;
- V - descredenciamento.



§ 1º A aplicação das sanções atenderá aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade e deverá respeitar o contraditório e o devido processo legal.

§ 2º O ato administrativo motivado poderá cumular as sanções previstas nos incisos deste artigo.

§ 3º O valor da multa será posteriormente regulamentado através de decreto.

Art. 19 As penalidades previstas para o serviço de que trata esta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento ou autorização regular.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 20 As operadoras que já operam em qualquer dessas modalidades passam a ser qualificadas como OMTA, devendo adequar sua documentação e autorização junto ao Poder Executivo, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da regulamentação desta lei.

Art. 21 Esta Lei entra em vigor após 60 (sessenta) dias da data de sua publicação.

#### **Justificativa ou Mensagem:**

O presente Projeto de Lei tem por objetivo instituir no âmbito do Município Curitiba um sistema de bicicletas compartilhadas, visando incentivar o uso de um transporte sustentável, eficiente, de acessível e com diversos benefícios à saúde individual e coletiva. Além disso, busca-se também promover o desenvolvimento da rede cicloviária do município, com base nos dados de uso do sistema, bem como a integração das bicicletas com o transporte coletivo, complementando os trajetos com a primeira e última milhas .

O sistema proposto trata-se de uma estratégia já utilizada em grandes centros urbanos como Nova Iorque, Paris, Berlim, Santiago, Buenos Aires, Cidade do México e Barcelona. Já no Brasil, cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Recife já desenvolveram programas similares, sendo notável os benefícios auferidos pela população.

A mobilidade ativa é de suma importância para transformação das cidades, tendo em vista seus diversos benefícios de curto, médio e longo prazo.

Em primeiro lugar, o estímulo ao uso das bicicletas na rotina da população impacta diretamente no trânsito da cidade para muitos, em razão de seu valor democrático. Ademais, o uso da bicicleta promove a redução do tráfego de carros, aumentando a fluidez das vias. De acordo com pesquisa Ipsos[1] realizada em 2017, os brasileiros gastam, em média, 1h20 para se deslocar (ida e volta) para as atividades principais do dia. O tempo equivalente a praticamente 32 dias no ano. O custo com o congestionamento no país soma cerca de R\$267 bilhões por ano, o que corresponde a cerca de 4% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. Com base em estudo do CEBRAP, se a maioria das viagens de até 8km fossem feitas de bicicleta, o tempo perdido no congestionamento se reduziria em 11%. Apenas em São Paulo, isso significaria um aumento no PIB de R\$225 milhões por ano.[2]

Quando olhamos para o impacto ambiental e na saúde, temos que os automóveis são responsáveis por cerca de 72,6% das emissões de gases efeito estufa (GEE), vilões do aquecimento global.[3] De acordo com o pneumologista Paulo Saldiva, professor da Escola de Medicina da USP, os residentes de São Paulo perdem em média um ano e meio de vida por causa dessa poluição.[4] O uso da bicicleta em todo seu potencial geraria uma economia de R\$35 milhões ao SUS em São Paulo.[5] Também, este modal é importante para o estímulo à prática de esportes, sendo a segunda atividade física mais praticada no Brasil.[6]

Para a saúde coletiva, por fim, os impactos são diretos e indiretos, havendo um benefício imediato com a redução de estresse e problemas diversos de saúde decorrentes da poluição e dos congestionamentos. De forma mais direta, a melhoria geral da saúde pela prática de um exercício físico. Inclusive, segundo estudo realizado pelo CEBRAP, notou-se a possibilidade de redução de aproximadamente R\$ 34 milhões nos gastos do SUS[7], apenas decorrentes do uso deste modal. Inclusive, recomendado pela Organ

Mundial de Saúde (OMS) como melhor alternativa de mobilidade durante a pandemia de COVID-19, sendo um modal individual e utilizado em locais abertos.

Por fim, considerando o alto custo da implantação dos sistemas de bicicletas compartilhadas, o fato de que tais sistemas não terão nenhum custo para o município e que é do interesse municipal que o sistema seja disponibilizado em valor acessível, autoriza-se que os operadores do sistema possam financiar o custo com apoio de patrocinadores e mídia.

A permissão da publicidade em mobiliários urbanos, bicicletas e demais equipamentos do sistema é essencial à viabilidade econômica da presente política pública de mobilidade e, por isso, torna-se necessárias a criação de regras específicas.

Ademais, esse formato de composição econômica para sistemas sem custo para o município é amplamente adotado em diversas cidades do mundo, conforme é possível se observar pelo Guia de Micromobilidade Compartilhada (<https://guia.micromobilidadebrasil.org/>).

Ademais, a experiência comparada demonstra a existência de serviços de compartilhamento de bicicletas em grandes metrópoles, tais como Rio de Janeiro, São Paulo, Nova Iorque e Washington, sendo usual a autorização para a exploração de publicidade nas bicicletas e estações sem que houvesse poluição sonora e ainda contribuindo para o preço módico da locação das bicicletas.

Desta forma, a permissão para a exploração de publicidade padronizada nas estações, bicicletas e demais equipamentos e serviços oferecidos contribuirá decisivamente tanto para a expansão das áreas atendidas pelo serviço de bicicletas compartilhadas quanto para a ampliação do número total de bicicletas disponíveis no município de Curitiba, maximizando os benefícios deste modal ambientalmente correto.

Além disso, verifica-se que inexistente vedação expressa à inclusão da referida permissão de publicidade na presente lei, vez que a Lei Municipal nº 8.471/1994 que dispõe, de forma geral, sobre a publicidade em locais públicos livres no âmbito do Município de Curitiba viabiliza a inclusão de publicidades em calçadas que não é regulamentada por legislação própria. Neste sentido, a inclusão dos arts. 13 e 14º ao presente Projeto de Lei atende ao referido propósito.

No entanto, não localizamos nenhuma norma específica que regulamente a publicidade ou propagar estações de bicicleta no Município, salvo a Lei Municipal nº 14.723/2015, que autoriza expressamente seu art. 5ª a possibilidade de divulgação da logomarca que atesta a condição de "Empresa Amiga da Bicicleta" em produtos e material publicitário. Ressaltamos, porém, que essa norma se aplica somente às empresas que disponibilizem aos seus funcionários e clientes bicicletários integrados com bancas de chuviros, armários e vestiários adequados aos ciclistas.

Assim, almeja-se tornar a bicicleta parte estratégica do sistema de transporte público da cidade, interligando os bairros aos terminais e eixos modais de transporte público.

Nesse sentido, pedimos a atenção dos Nobres Pares para a aprovação deste importante projeto.

[1] <https://valorinveste.globo.com/objetivo/organize-as-contas/noticia/2019/05/30/brasileiros-gastam-dias-do-ano-no-transito-diz-pesquisa.ghtml>

[2] <https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/uso-de-bicicleta-pode-representar-aumento-de-3-milhoes-no-pib-de-sao-paulo/>

[3] <https://exame.com/brasil/carros-representam-726-da-emissao-de-gases-efeito-estufa-em-sp/>

[4] [https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/qual-o-impacto-da-poluicao-do-ar-na-cidade-utmsource=google&utm\\_medium=cpc&utm\\_campaign=clima&gclid=CjwKCAiA8Jf-BRB-EiwAWDtEGi6LSRFTxH1qvm6qtsIaU1VURqra5g9T1kGoa3nu1H4m3GXjG\\_ZgMRoCvBcQAvI](https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/qual-o-impacto-da-poluicao-do-ar-na-cidade-utmsource=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=clima&gclid=CjwKCAiA8Jf-BRB-EiwAWDtEGi6LSRFTxH1qvm6qtsIaU1VURqra5g9T1kGoa3nu1H4m3GXjG_ZgMRoCvBcQAvI)

[5] <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/uso-de-bicicleta-pode-reduzir-em-344-milhoes-gastos-do-sus-em-sp>

[6] Segundo dados compartilhados pelo ministério do esporte, 14,1% dos cidadãos usam a bicicleta para atividade física, resultado em aproximadamente 30 milhões de pessoas.

[7] <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/uso-de-bicicleta-pode-reduzir-em-344-milhoes-gastos-do-sus-em-sp>

## Tramitação

Data /hora	Origem	Destino	Razão de envio	Quem enviou	Pendente? Observação
---------------	--------	---------	-------------------	----------------	----------------------

23/02/2024	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Indiara Barbosa	Emissão de parecer	Mariel Mayer Pilarski	
22/02/2024	Gab.Ver.Bruno Pessuti	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Bruno Pessuti	
21/02/2024	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Bruno Pessuti	Designação de relator	Mariel Mayer Pilarski	
21/02/2024	Comissão de Constituição e Justiça	Comissão de Constituição e Justiça	Análise por comissão específica	Mariel Mayer Pilarski	
09/02/2024	Gab.Ver.Maria Leticia	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Maria Leticia	Protocolado Substitutivo Geral por meio da proposição nº 031.00003.2024 em atendimento ao Parecer CCJ nº 00329/2023.
05/09/2023	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Maria Leticia	Conhecimento	Stephanie Graczyk	
01/09/2023	Gab.Ver. Amália Tortato	Comissão de Constituição e Justiça	Conclusão de parecer	Guilherme Sant'Ana Canhetti	
11/08/2023	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Amália Tortato	Emissão de parecer	Mariel Mayer Pilarski	
11/08/2023	Gab.Ver.Bruno Pessuti	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Bruno Pessuti	
08/08/2023	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Bruno Pessuti	Designação de relator	Mariel Mayer Pilarski	
08/08/2023	Comissão de Constituição e Justiça	Comissão de Constituição e Justiça	Análise por comissão específica	Mariel Mayer Pilarski	
04/08/2023	Gab.Ver.Maria Leticia	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Maria Leticia	Em atendimento ao Parecer CCJ nº 00008/2023 foram juntados documentos por meio da proposição nº 045.00101.2023.
06/03/2023	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Maria Leticia	Conhecimento	Bruno Santos Rodrigues	
22/12/2022	Gab.Ver. Marcelo Fachinello	Comissão de Constituição e Justiça	Conclusão de parecer	Ricardo dos Reis Pereira	
07/12/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Marcelo Fachinello	Emissão de parecer	Bruno Santos Rodrigues	
07/12/2022	Gab.Ver.Osias Moraes	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Osias Moraes	
07/12/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Osias Moraes	Designação de relator	Bruno Santos Rodrigues	
07/12/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Comissão de Constituição e Justiça	Análise por comissão específica	Bruno Santos Rodrigues	
07/12/2022	Gab.Ver.Maria Leticia	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Maria Leticia	Em atendimento ao parecer desta comissão, foi requerida a juntada de manifestação por meio da proposição n. 045.00146.2022
09/08/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Maria Leticia	Conhecimento	Bruno Santos Rodrigues	
05/08/2022	Gab.Ver. Marcelo Fachinello	Comissão de Constituição e Justiça	Conclusão de parecer	Ricardo dos Reis Pereira	
01/08/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Marcelo Fachinello	Emissão de parecer	Bruno Santos Rodrigues	
30/07/2022	Gab.Ver.Osias Moraes	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Osias Moraes	
25/07/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Osias Moraes	Designação de relator	Bruno Santos Rodrigues	
25/07/2022	Diretoria de Apoio às Comissões	Comissão de Constituição e Justiça	Análise após informações /diligências	Bruno Santos Rodrigues	

19/07/2022	Divisão de Apoio Procedimental	Diretoria de Apoio às Comissões	Devolução	Viviane Dal Negro	Retorna ao fluxo após manifestação do Executivo - Ofício nº 955/2022-EM/GTL.
28/06/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Divisão de Apoio Procedimental	Obtenção de informações atendendo parecer	Daniel Humberto Couso	
22/06/2022	Gab.Ver. Marcelo Fachinello	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução de vista	Ricardo dos Reis Pereira	
14/06/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Marcelo Fachinello	Vista	Stephanie Graczyk	
07/06/2022	Gab.Ver. Denian Couto	Comissão de Constituição e Justiça	Conclusão de parecer	Marcello Sgarbi	
24/05/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Denian Couto	Emissão de parecer	Stephanie Graczyk	
24/05/2022	Gab.Ver.Osias Moraes	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Osias Moraes	
24/05/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Osias Moraes	Designação de relator	Stephanie Graczyk	
24/05/2022	Procuradoria Jurídica	Comissão de Constituição e Justiça	Retorno ao fluxo normal	Priscila Perelles	
27/04/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Procuradoria Jurídica	Outra razão (trâmite alternativo)	Stephanie Graczyk	À PROJURIS, conforme Parecer CCJ nº 00461.2021: "...e caso entendam pela continuidade por meio de um substitutivo, que seja submetido previamente à PROJURIS para análise".
27/04/2022	Comissão de Constituição e Justiça	Comissão de Constituição e Justiça	Análise por comissão específica	Stephanie Graczyk	
27/04/2022	Gab.Ver.Maria Leticia	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Maria Leticia	Em atendimento ao parecer nº 00461.2021 exarado pela CCJ, apresentamos o Substitutivo Geral nº 031.00030.2022, razão pela qual devolvemos o projeto para que siga seu trâmite regimental.
16/11/2021	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Maria Leticia	Conhecimento	Stephanie Graczyk	
03/11/2021	Gab.Ver. Denian Couto	Comissão de Constituição e Justiça	Conclusão de parecer	Denian Couto	
18/10/2021	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver. Denian Couto	Emissão de parecer	Stephanie Graczyk	
18/10/2021	Gab.Ver.Osias Moraes	Comissão de Constituição e Justiça	Devolução	Osias Moraes	
14/10/2021	Comissão de Constituição e Justiça	Gab.Ver.Osias Moraes	Designação de relator	Stephanie Graczyk	
14/10/2021	Diretoria de Apoio às Comissões	Comissão de Constituição e Justiça	Análise por comissão específica	Tiago Maximiliano Carneiro Leão	
14/10/2021	Procuradoria Jurídica	Diretoria de Apoio às Comissões	Análise pelas comissões	Priscila Perelles	
14/09/2021	Seção de Referência Legislativa	Procuradoria Jurídica	Análise legal	Maurílio Rezena da Silva	Após pesquisa neste Legislativo não foi encontrada Lei similar.
13/09/2021	Divisão de Apoio Procedimental	Seção de Referência Legislativa	Informação sobre existência de similar	Viviane Dal Negro	Informamos que não foi encontrada proposição similar apresentada neste Legislativo.
13/09/2021	Departamento de Plenário e Processo Legislativo	Divisão de Apoio Procedimental	Autuação (registro)	Rafael Morbeck Coelho Oliveira	
09/09/2021	Gab.Ver.Maria Leticia	Departamento de Plenário e Processo Legislativo	Inclusão no Expediente	Maria Leticia	

# Tramitação na PMC

## Publicações

**Código do diário**  
10593 de 09/09/2021

**Etapa**  
Proposições: Apresentação

## Instruções

<b>Número</b>	<b>Data</b>	<b>Instrutor (para instruções em elaboração)</b>
<u>00186.2022</u>	24/05/2022	
<u>00400.2021</u>	14/10/2021	

## Pareceres

<b>Número</b>	<b>Data</b>	<b>Conclusão</b>	<b>Parecer do relator vencido</b>	<b>Parecer sobre veto</b>	<b>Observação</b>
<u>CCJ 00329.2023</u>	05/09/2023 00:00	Pela devolução ao autor	Não	Não	
<u>CCJ 00008.2023</u>	06/03/2023 00:00	Pela devolução ao autor	Não	Não	
<u>CCJ 00351.2022</u>	09/08/2022 00:00	Pela devolução ao autor	Não	Não	
<u>CCJ 00306.2022</u>	28/06/2022 00:00	Por mais informações	Sim	Não	
<u>CCJ 00461.2021</u>	16/11/2021 00:00	Pela devolução ao autor	Não	Não	

## Votações - Passagens pelo plenário

<b>Data</b>	<b>Hora</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Tipo votação</b>	<b>Maioria</b>	<b>Resultado</b>	<b>Sessões adiadas</b>	<b>Observação</b>
13/09 /2021	09: 00	Leitura (pequeno expediente)			Inclusão no Pequeno Expediente		

## Ofícios de sanção, veto, promulgação Dados da norma

**Número:**

**Data da sanção/promulgação:**

**Data de publicação:**

**Número do diário oficial do  
município:**

**Observação:**