



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.349-A, DE 2016

(Do Sr. Davi Alves Silva Júnior)

Altera a redação do arts. 68, e acrescenta art. 68-A, à Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências para a melhoria da acessibilidade e segurança dos pedestres; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relatora: DEP. CHRISTIANE DE SOUZA YARED).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 68, da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§7º É dever do poder público nas vias públicas, do condomínio ou proprietário nas vias privadas, e direito do pedestre:

I - a manutenção das calçadas e passeios adequados à circulação livre e segura.

II – a realização imediata dos reparos para manutenção dos calçamentos, com a remoção de desníveis, obstáculos, degraus e reentrâncias capazes de provocar acidentes ou quedas e causar lesões corporais e danos.

III - As calçadas e espaços destinados à circulação de pedestres, numa mesma via, deverão ser niveladas num mesmo padrão, com a devida sinalização de obstáculos na forma estabelecida pelo CONTRAN.

IV – As pessoas autorizadas à colocação de obstáculos nas calçadas, como postes, placas, bueiros ou tampões são responsáveis por providenciar junto ao órgão de trânsito sua devida adequação e sinalização.

V – Os obstáculos que impedem a circulação temporária de pedestres nas calçadas deverão ser sinalizados com o prazo previsto para sua remoção, na forma autorizada pelo Poder Público.

VI - Deverão ser prontamente removidos, às expensas de quem os colocou, os obstáculos sem previsão ou autorização, independentemente de outras sanções de caráter administrativo ou penal.

VII – As calçadas e vias de trânsito de pedestres deverão atender às especificações estabelecidas pelo CONTRAN em resolução que leve em consideração as normas técnicas da ABNT para garantia das condições mínimas de trânsito e acessibilidade.

Art. 2º A da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do art. 68-A, com a seguinte redação:

“Art. 68-A. Constitui infração gravíssima, punida com a multa de trânsito correspondente:

I - Deixar de proceder à manutenção ou aos reparos devidos nas calçadas.

II - Proceder à colocação ou manutenção de mercadorias, obstáculos, veículos ou qualquer outro objeto capaz de impedir ou dificultar a passagem de pedestres sobre as calçadas.

§1º. A penalidade será aplicada às pessoas naturais ou jurídicas responsáveis pela infração.

§2º. Não se aplica a penalidade à obstrução temporária, parcial ou total, devidamente autorizada e sinalizada, para a realização de serviços como a construção, manutenção predial, fornecimento de água e esgoto, energia, gás, comunicações e sinalização de trânsito.

Art. 3º Os recursos financeiros auferidos com as multas decorrentes de infrações ao art. 68-A deverão ser empregados na construção, conservação e melhoria das calçadas, conforme regulamentação desta lei, para melhor acessibilidade.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo a diminuição dos acidentes nas calçadas, causados por desníveis, degraus, inclinações e obstáculos ilícitos e obstáculos lícitos sem sinalização, que causam quedas, cortes e outros acidentes, inclusive atropelamentos, por obrigarem os pedestres a buscarem o leito carroçável para sua locomoção.

Dentre as vítimas desses acidentes, os mais suscetíveis são os idosos e os portadores de deficiências físicas e visuais, que têm sua locomoção ainda mais restrita nos espaços urbanos.

DOENÇAS

Cabe observar-se, *prima facie*, que esses acidentes atingem, na grande maioria, o aparelho locomotor das pessoas, sendo uma das causas importantes de incapacitação para o trabalho, derivando em licenças médicas e tratamentos prolongados.

Causam prejuízos às empresas e ao setor público, por retirarem temporariamente do mercado de trabalho grande quantidade de pessoas economicamente produtivas, sem propiciarem sua substituição.

Sobrecarregam os sistemas de saúde, com tratamentos demorados, especialmente nos pronto socorros e clínicas de trauma. Por causarem, não raro, lesões de baixa letalidade e alta incapacitação, prejudicam o atendimento de casos mais graves, com a sobrecarga dos sistemas.

Não raro, essas consequências que são responsáveis por concessões de auxílio-doença pela previdência, causam aposentadorias precoces, sobrecarregando ainda mais a previdência e a assistência sociais.

COMPETÊNCIA

A discussão sobre a responsabilidade e o dever de iniciativa da construção, manutenção e recuperação de calçadas, no Brasil, é secular, esbarrando quase sempre em impasses que vão da competência legislativa à obrigação de realização.

Entendemos que o CTB solucionou as discussões a respeito ao definir o que se considera como trânsito e vias terrestres de trânsito: o §1º, do Art. 1º, do CTB:

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

No Art. 2º e seu Parágrafo Único do, o CTB define o que são vias terrestres:

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

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.”

As passagens calçadas, ou não, ao longo das vias, portanto, as integram, no conceito de vias terrestres onde transitam pessoas. Assim, a competência legislativa sobre elas é originalmente federal e subsidiariamente de ordem estadual e municipal, de forma derivada.

A responsabilidade pela construção e conservação das calçadas que margeiam as vias públicas e as integram, portanto, é do Poder Público através dos órgãos com circunscrição sobre as vias.

Desta forma, não há dúvida que compete ao DNIT cumprir esta lei à margem das vias federais, nos perímetros urbanos, aos DERs dos estados e do Distrito Federal nas vias estaduais e aos departamentos competentes do Distrito Federal e dos municípios, nas vias públicas locais.

Na mesma diapasão do CTB, comete-se aos proprietários dos condomínios e propriedades privadas o dever de construção e conservação das calçadas à margem das vias terrestres privadas.

O inciso I, do novo §7º, do Art. 68, introduzido pela presente proposição, portanto, não deixa margem de dúvida quanto ao dever de construção, conservação e recuperação das calçadas e à responsabilidade pelos danos decorrentes de sua falta.

ADEQUAÇÃO

Os incisos II e III, do novo §7º, do Art. 68, tratam da adequação das calçadas existentes, com a padronização na mesma via, quanto à altura e nivelamento, evitando que o pedestre seja surpreendido com mudanças e reentrâncias bruscas, capazes de causarem acidentes. Na mudança para outra via ou setor, diferentemente, o pedestre estará mais atento às alterações de piso.

AUTORIZADOS

O inciso IV fala da responsabilidade de pessoas autorizadas a se utilizarem das calçadas de forma diversa da circulação, como colocação de postes, fiações e encanamentos sob ou sobre a calçada, por concessionários de serviços públicos e passagem de veículos em acesso aos imóveis.

O dever de fazer as calçadas menos perigosas também incumbe a esses concessionários e permissionários, a quem é cometida a responsabilidade por danos e omissões.

As disposições do inciso V se destinam, principalmente, às interrupções ou dificuldades temporárias à circulação nas calçadas, causadas por carga e descarga, reparos, mudanças, obras.

Principalmente no interior do país, os proprietários de prédios se acham no direito de propriedade sobre as calçadas, nelas depositando materiais de construção, mercadorias, dispondo tapumes ao seu bel prazer e pelo tempo que entenderem necessário, sem autorização do Poder Público e em total prejuízo da segurança e circulação de pedestres, numa cultura equivocada e nefasta que deve ser modificada.

O inciso VI comete aos responsáveis pela colocação de obstáculos sem autorização ou previsão de retirada ou realização de danos nas calçadas o dever de reparação.

SANÇÃO

O novo art. 68-A tipifica a infração gravíssima de colocação ou manutenção indevida de obstáculos nas calçadas, para que a multa correspondente deva ser aplicada pelos órgãos de fiscalização do trânsito, aos responsáveis, pessoas naturais ou jurídicas, independentemente de habilitação para a condução de veículos, pois os infratores poderão ser identificados e individualizados pelos respectivos números de CPF e CNPJ.

Importa, ainda, lembrar as disposições do art. 3º, que permitem a destinação, em norma regulamentar, dos recursos decorrentes das multas para a melhoria e acessibilidade das calçadas.

Este projeto busca o aperfeiçoamento da norma preenchendo lacuna deixada por ocasião de sua aprovação.

Por tais razões contamos com a compreensão e apoio dos senhores deputados e senhoras deputadas para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 19 de outubro de 2016.

DEPUTADO DAVI ALVES SILVA JÚNIOR
PR - MA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes no Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

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

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. [\(Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

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

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

.....

CAPÍTULO IV
DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a

autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 6.349, de 2016, de autoria do Deputado Davi Alves Silva Júnior. A iniciativa promove alterações no Código de Trânsito Brasileiro – acrescenta § 7º ao art. 68 e inclui art. 68-A – para dispor sobre calçadas e espaços para circulação de pedestres. De acordo com a proposta, o poder público, nas vias públicas, e o condomínio ou o proprietário, nas vias privadas, devem: (i) manter calçadas e passeios

adequados à livre e segura circulação; (ii) realizar reparos para manutenção dos calçamentos, com a remoção de desníveis, obstáculos, degraus e reentrâncias capazes de provocar acidentes ou quedas e causar lesões corporais e danos; (iii) nivelar as calçadas e os espaços destinados a pedestres, numa mesma via; (iv) sinalizar obstáculos existentes nas calçadas, como postes ou tampões; (v) sinalizar obstáculos que impeçam, por prazo certo, a livre circulação de pedestres nas calçadas; (vi) remover obstáculos não previstos nem autorizados; (vii) atender a especificações do Contran. No caso de não se realizar manutenção ou reparos devidos nas calçadas ou, ainda, de se colocar ou manter sobre as calçadas mercadorias, obstáculos, veículos ou qualquer outro objeto capaz de impedir ou dificultar a passagem de pedestres, o projeto de lei prevê a aplicação de multa correspondente a infração gravíssima. A penalidade não será aplicada quando se tratar de obstrução temporária, devidamente autorizada e sinalizada, para a realização de serviços como construção, manutenção predial, fornecimento de água e esgoto, energia, gás, comunicações e sinalização de trânsito. Por fim, a proposta determina que os recursos financeiros oriundos da aplicação de multa sejam direcionados à construção, conservação e melhoria das calçadas.

Na justificação, o autor afirma que *“a proposição tem por objetivo a diminuição dos acidentes nas calçadas, causados por desníveis, degraus, inclinações e obstáculos ilícitos e obstáculos lícitos sem sinalização, que causam quedas, cortes e outros acidentes, inclusive atropelamentos, por obrigarem os pedestres a buscarem o leito carroçável para sua locomoção”*. Argumenta que a competência legislativa sobre as calçadas é originalmente federal, em vista do que dispõe a Lei nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro), e subsidiariamente de ordem estadual e municipal.

Não houve emendas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Sem entrar no mérito de se a manutenção das calçadas deve ser atribuição do poder público ou dos proprietários dos lotes lindeiros, aspecto que cabe a outros colegiados, julgo necessário fazer as seguintes ponderações.

O Código de Trânsito Brasileiro, aqui modificado pelo projeto, não se ocupa do meio físico sobre o qual se dá a circulação de veículos e pedestres, ou o faz muito superficialmente. Não define regras para construção, pavimentação ou manutenção de vias; não especifica parâmetros que devam ser adotados no campo da engenharia de campo ou

de trânsito; não pune o gestor que, por desídia ou restrição orçamentária, deixa de realizar a manutenção dos pavimentos ou qualquer serviço cuja falta possa comprometer o trânsito seguro de veículos. Aspectos como esses ficam ao abrigo de normas técnicas, estando sob escrutínio do eleitor – que avalia o administrador no trato da coisa pública – e do Ministério Público – que pode cobrar da autoridade, com base no direito do cidadão ao trânsito seguro, previsto no art. 1º do próprio Código de Trânsito Brasileiro, a eliminação ou diminuição das deficiências observadas nas vias.

É evidente que se quer calçadas bem construídas e mantidas. Parece certo, contudo, que anseio tão difundido não será alcançado mediante simples determinação legal. Trata-se de problema bem mais complexo, ligado à capacidade das prefeituras de efetuar planejamento urbano, à observância das normas já existentes nas cidades, à disponibilidade orçamentária no nível local, a soluções técnicas, entre outras variáveis. Ademais, determinar que o agente de trânsito aplique multa à prefeitura que não execute a contento a manutenção das vias soa descabido, mesmo porque o recurso arrecadado com a aplicação da sanção, segundo a proposta, retornaria à prefeitura, de onde não precisaria ter saído...

Por fim, cumpre dizer que a Lei de Acessibilidade (nº 10.098, de 2000) possui dispositivos que vão ao encontro das ideias de S.Exa. Vejamos:

“Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. O passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação.”

“Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.”

Nota-se que o princípio da lei é assegurar direito aos cidadãos com deficiência ou mobilidade reduzida (idosos, gestantes, pessoas obesas

etc.) de usar com segurança as vias e espaços públicos. Como decorrência natural do atendimento desse princípio, todos os demais cidadãos são beneficiados, em vista das melhorias introduzidas no meio físico.

Ainda com respeito à legislação em vigor, vale lembrar que o Código de Trânsito Brasileiro também possui dispositivos cujo objetivo é garantir o trânsito seguro de pedestres. Aqui vão eles:

“Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.”

.....
“Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

.....
§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

.....
“Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º O descumprimento do disposto neste artigo será punido com multa de R\$ 81,35 (oitenta e um reais e trinta e cinco centavos) a R\$ 488,10 (quatrocentos e oitenta e oito reais e dez centavos), independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis, além de multa diária no mesmo valor até a regularização da situação, a partir do prazo final concedido pela autoridade de trânsito, levando-se em consideração a dimensão da obra ou do evento e o prejuízo causado ao trânsito.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.”

Feitas essas considerações, entendo que não se justificam as alterações do Código de Trânsito Brasileiro propostas na iniciativa.

O voto, assim, é pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.349, de 2016.

Sala da Comissão, em 17 de abril de 2018.

CHRISTIANE YARED

PR-PR

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.349/2016, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Christiane de Souza Yared.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Domingos Sávio - Presidente, Antonio Imbassahy, Benjamin Maranhão, Christiane de Souza Yared, Elcione Barbalho, Gonzaga Patriota, Leônidas Cristino, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani,

Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Roberto Britto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Alexandre Valle, Aliel Machado, Arolde de Oliveira, Capitão Fábio Abreu, Flaviano Melo, Jaime Martins, João Paulo Papa, Lázaro Botelho, Lucio Mosquini, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Professor Victório Galli, Ricardo Barros e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 25 de abril de 2018.

Deputado DOMINGOS SÁVIO

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
