



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

VEREADOR EDUARDO TUMA

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 01 do proc
Nº 01/400/2014
Adelina Cirone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

Projeto de Lei nº

01 - PL
01-00400/2014

“Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalarem “Botão de Pânico” em seus carros, e dá outras providências”.

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A**:

Art. 1º Ficam obrigadas as empresas concessionárias e permissionárias do transporte coletivos urbano de passageiros do Município de São Paulo a instalação do chamado “Botão do Pânico” em seus carros.

§ 1º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se como “Botão do Pânico” um dispositivo a ser acionado pelo motorista e/ou cobrador em caso de crime.

§ 2º O “Botão do Pânico” de que trata o *caput* deste artigo deverá ser instalado estrategicamente em local de fácil acesso ao motorista e ao cobrador em local não visível a todos.

Art. 2º Ao ser acionado, o dispositivo iniciará um processo de gravação de áudio, emitirá uma mensagem de alerta através de imagens do interior do veículo, bem como o posicionamento do mesmo por sinal de GPS, para a central da policia civil.

Art. 3º Poderão ser realizados convênios, para a criação, desenvolvimento e gerenciamento do dispositivo.

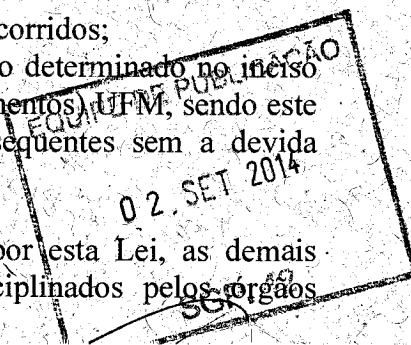
Paragrafo único. Caberá a empresa que desenvolver o sistema, a manutenção mensal do dispositivo, a fim de assegurar o bom funcionamento do mesmo.

Art. 4º O descumprimento do disposto nesta Lei enseja nas seguintes penalidades, por veículo:

- I- Notificação, com regularização em até 30 (trinta) dias corridos;
- II- Caso não seja regularizada a situação, dentro do prazo determinado no inciso anterior, o infrator estará sujeito à multa de 500 (quinhentos) UPM, sendo este acrescido de um terço a cada 30 (trinta) dias subsequentes sem a devida regularização.

Art. 5º Atendendo a todos os requisitos já estabelecidos por esta Lei, as demais ferramentas para a implantação do dispositivo serão disciplinados pelos órgãos responsáveis do sistema a seu critério e necessidade.

18:21 19/09/2014 00:20:09 - Protocolo Legislativo - 589.22



Segue(m) juntado(s), nesta data,
documentação em anexo sob nº

2 a 4 do livro de informação

sob nº 5.2.19.14.....

Ass:





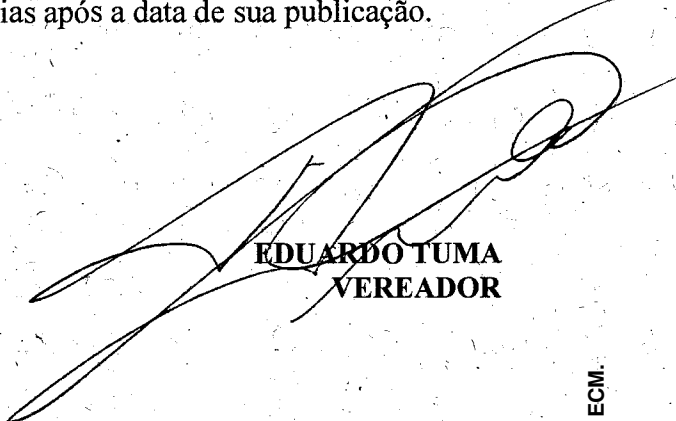
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 20/09/2015 00:00:00
Folha nº 02 do PL 2
Nº 01.400 de 14
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei, correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta Lei entrará em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação.


**EDUARDO TUMA
VEREADOR**



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2013 00:00:00
Folha nº 03 do 0804
Nº 01-400-02/4

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

JUSTIFICATIVA

Os roubos em ônibus, geralmente direcionados aos cobradores e passageiros localizados na parte de trás do transporte público, constituem uma típica modalidade criminosa das grandes cidades. Costumam ser repetitivos com relação a algumas localidades da cidade e incidem preferencialmente nas áreas periféricas onde o transporte coletivo é mais intenso. Nessas áreas o roubo costuma ter muito impacto na população, pois a experiência coletiva de medo, principalmente quando é muito frequente, tende a difundir uma sensação de impotência e de revolta na já difícil vida dos que utilizam esse meio de transporte para voltar do trabalho ou da escola.

O roubo realizado no transporte público é um típico crime de jovens e iniciantes do crime que se satisfazem com pouco mais de R\$ 50,00. Esses criminosos que cometem crimes menos elaborados costumam ser os mais previsíveis, são muito repetitivos e, por isso, mais sujeitos à ação eficiente da polícia. Quando a polícia se aplica nesses casos os crimes tendem a reduzir rapidamente.

Porém, não se pode descartar aquele criminoso experiente. Para este, assaltar um ônibus é quase tão tranquilo quanto andar de ônibus. Trata-se de uma ação rápida, de intervalo entre dois pontos, lucrativa por ser fácil vender o que foi arrecadado e de baixo risco por falta de pessoas com disposição para testemunhar o ocorrido.

Grande parte dos roubos não chega aos boletins de ocorrência, não importando se a ação criminosa tenha sido realizada por iniciantes ou experientes.

O projeto de lei tem por objetivo a implantação do Botão do Pânico. Dispositivo este que será utilizado pelos motoristas responsáveis pela condução do transporte público ou pelo cobrador que o acompanha.

Ao ser pressionado, o Botão do Pânico disponibiliza um processo de áudio e imagem direcionados à central de monitoramento em forma de um chamado de socorro. Com isso,



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2015 00:00:00
Folha nº 04 do pros. 6
Nº 01-400 de 14
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100.406

através do GPS, a central aciona a polícia, que imediatamente seguirá até o local onde o veículo se encontra, efetuando o flagrante ou uma busca no perímetro em caso de fuga.

A segurança pública é fundamental para a sociedade e o projeto aqui apresentado tem por finalidade uma redução significativa da prática de um crime tão comum em nosso município, sendo assim, conto, desde já, com o apoio de meus pares a presente iniciativa, nesta ilustre Casa de Leis.

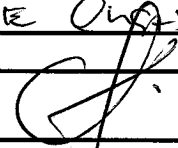


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº25.....

do processo nº01-400..... de 2014..... 2 / 9 / 14 (a)

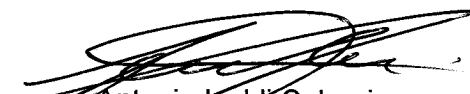
Adelina Cicone
Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE 02 SET 2014
ÀS COMISSÕES DE:
<i>CRISTIANE JURISCA</i>
<i>POLÍTICA JURÁICA</i>
<i>INSTRUMENTALIZ. AT. J. - ECON. E</i>
<i>TRAB. LOCAIS E GASTOS</i>
<i>RECURSOS E OBRAS</i>

PRESIDENTE

CLAUDINHO DE SOUZA

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras
Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

03 SET 2014


Antonio Isoldi Caleari
Supervisor Substituto – SGP.22

RECEBIDO	CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA	SECTOR DE ANÁLISE PREVIA DAS PROPOSITURAS
03/09/14	AS 17:45
16/10/14	AS 12:45

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data, para informação e documentação, rubricados sob

Folhas de nºs 06 a 18 em 16/10/2014



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 06 do proc.
Nº 01-0400 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 400/14

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

- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza a delegar a sua execução, e dá outras providências;

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 05.

São Paulo, 15 de outubro de 2014.

Marcella Falbo Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393

Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 07 do proc.
Nº 01-0400 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RF 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a organizacao dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Sao Paulo, autoriza o Poder Publico a delegar a sua execucao, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 539/2001 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei. (ver documento)

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

Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestao financeira do Serviço de Transporte Coletivo Publico de Passageiros.

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposicoes transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o deposito e a venda dos veiculos retidos, apreendidos ou removidos, em razao de sua utilizacao para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorizacao, e autoriza a Sao Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituido por esta Lei.

- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculacao de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

- Lei nº 16.010/2014 - Inclui ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, de que trata esta Lei, o Sistema de Transporte Público Hidroviário - STPHSP, e dá outras providências.

[[Back](#)]

Materia nº 02/2014. Não há possibilidade de extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

ões que serão definidas no edital e no contrato.

- Constituem atribuições do Poder Público:

rejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
 torizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte
 o Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município,
 ndentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no
 urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
 egulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se
 uintes diretrizes:

prir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do
 to;

alizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;

car as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

ervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de
 iro de 1995;

inguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

ogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

mologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e
 rtratos;

ar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade,
 ança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos
 amentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com
 ncia, idosos e gestantes;

ber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão
 icados das providências tomadas;

mular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 lantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para
 r o seu acesso aos usuários.

rafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público
 á contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura
 ltivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei
 ica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais
 ições legais federais e municipais pertinentes.

o - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada
 a satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº
 , de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de
 e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

star todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

etuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza,

rando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas,
 los e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização
 a;

umprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de

perar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante

tações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as

ções delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os

ros contratados pelo operador e o Poder Público;

ilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto
 ormas regulamentares ou gerais pertinentes;

romover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos
 emas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do
 ambiente;

VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia
 autorização e acompanhamento do Poder Executivo;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder
 Executivo;

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações
 previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de
 Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será
 atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma
 estabelecida em decreto.

Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas
 mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre
 licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as
 concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos
 princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade,
 e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da
 proibidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento
 objetivo.

§ 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar
 uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.

§ 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no
 artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e
 econômicos, determinará em especial:

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação,
 obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada
 contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da Infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais
 adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará,
 automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo
 operador, quaisquer que sejam.

Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas
 cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os
 princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições
 para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e
 responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas
 a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº
 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e
 periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a
 data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a
 alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da
 prestação do serviço;

os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;

- os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- I - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- II - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
- os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos e se fizerem necessários;
- os bens reversíveis;
- I - os casos de rescisão;
- II - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
- V - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.

Art. 15 - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

Art. 16 - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer ação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

Art. 17 - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 18 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 19 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Art. 20 - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

- atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
- comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 21 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

- advento do termo do contrato;
- encampação;
- caducidade;
- rescisão;
- anulação;
- falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

Art. 22 - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

Art. 23 - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, ocorrendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

Art. 24 - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

dos artigos 36 e 37 da Lei nº 8.987/95.

§ 4º - Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 18 - A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, nos devidos prazos contratuais, conforme disposto no inciso I do artigo 21, ensejará, como penalidade, a critério do Poder Público, a redução do período de vigência do contrato para 10 (dez) anos ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

§ 2º - Após notificação à empresa operadora, será concedido a esta o direito à ampla defesa e ao contraditório.

Art. 19 - A permissão será revogada:

I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;

II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.

Art. 20 - A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 21 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;

II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.

Parágrafo único - Os prazos da concessão poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

Parágrafo único - Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, o Poder Público poderá intervir na operação do serviço.

Art. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;

II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Matéria PLE 400/2014. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

01/07/2014 15:02:00

Funcionário: 4050

Assinatura: 4050

CPF: 10.940

motivos da intervenção e sua necessidade;
 prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
 as instruções e regras que orientarão a intervenção;
 nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.
 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o ônus, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim como o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios necessários à operação.

- Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

ARTIGO IV DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

- As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, sendo necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo, obedecendo o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

Para determinar o valor da tarifa, o Poder Executivo deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e das despesas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por ônibus, operadores ou não.

O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

remuneração dos operadores;
 despesas de comercialização;
 financiamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
 manutenção e planejamento operacional.

Os valores para custeio das atividades previstas nas alíneas "c" e "d" do parágrafo 2º do artigo corresponderão a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) das respectivas despesas totais.

As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

- O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em edital, e as regras estabelecidas no edital de licitação.

Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder à atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

Periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;
 Critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a utilização de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou subsidiárias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

As fontes de receita previstas no § 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 29 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A, no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

Art. 30 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.

Art. 31 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:

I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;

III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

Art. 32 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:

I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;

II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.

Parágrafo único - Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:

I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;

II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

Art. 33 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:

I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por esta lei, bem como inovações tecnológicas;

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço

úblico de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

I - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

APÍTULO VI

AS PENALIDADES

rt. 34 - A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de passageiros, sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, fundada nesta lei e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:

- imediata apreensão dos veículos;

- multa no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais);

I - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.

1º - Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.

2º - Fica o Poder Público autorizado a reter o veículo até o pagamento integral de todas as quantias devidas pelo infrator.

3º - O valor da multa, prevista no inciso II deste artigo, será atualizado periodicamente, nos termos da legislação municipal pertinente.

4º - A prestação do serviço de transporte coletivo de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de São Paulo e sem a sua devida autorização, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.

t. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas gerais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

- advertência escrita;

- multa contratual;

I - apreensão do veículo;

- afastamento de funcionários;

- intervenção, no caso de concessão;

- rescisão do contrato;

I - declaração de caducidade da concessão.

Parágrafo único - A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por o do Executivo e constará do edital de licitação e do contrato.

APÍTULO VII

AS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

t. 36 - Compete ao Poder Público editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei.

t. 37 - Com a finalidade de implantar novo modelo de organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S.A, com vigência até 30 de outubro de 2007, para prestar e explorar com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

t. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

t. 39 - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A, com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 31 desta lei, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.

Parágrafo único - A São Paulo Transportes S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 40 - Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 30 desta lei, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 41 - As atuais empresas operadoras continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 42 - Os novos operadores deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas hoje empregados no Sistema, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 43 - A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 3º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 6º, a frota pública de troleibus.

Art. 44 - Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto nesta lei, serão selecionados, inicialmente, em procedimento licitatório próprio e específico, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas, operadores individuais, proprietários ou beneficiários únicos de arrendamento mercantil de veículos de transporte coletivo de passageiros, organizados ou não em cooperativas, nas delegações para a Operação no Subsistema Local.

I - Nas delegações, de que trata o "caput" deste artigo, para operação no Subsistema Local serão selecionados 942 (novecentos e quarenta e dois) operadores individuais para a prestação do serviço por meio de ônibus ou microônibus.

II - Nos termos do "caput" deste artigo, é autorizada a co-propriedade do veículo de transporte coletivo de passageiros.

III - Na hipótese do inciso anterior, é vedado ao co-proprietário a co-propriedade de mais de um veículo de transporte coletivo de passageiros, e somente um dos dois proprietários será selecionado e credenciado para a prestação do serviço.

IV - Ao operador individual selecionado e credenciado é facultada a indicação de um único segundo motorista auxiliar, que não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente, para a prestação do serviço.

Parágrafo único - O número das delegações disposto neste artigo estará limitado a 6000 (seis mil).

Art. 45 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei nº 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de dezembro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

Matéria nº 0050-10
de 2014
O funcionário
Marta Suply
Secretária Municipal de Transportes
Assinatura: 10.940

Matéria nº 0050-10 de 2014. OEP foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

PUBLICADO DOC 09/05/2013, p. 1, 3-6 c. todas

DECRETO Nº 53.887, DE 8 DE MAIO DE 2013

Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139 de 27 de março de 2006.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º A Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução, fica regulamentada nos termos deste decreto.

Art. 2º O serviço de transporte coletivo público de passageiros compreende os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros e os equipamentos de transferência, devendo satisfazer, como tal, as condições de continuidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 3º Para os fins do disposto neste decreto, consideram-se:

I – área central: região do centro expandido cuja responsabilidade da operação será compartilhada pelos concessionários e que representa o limite de atuação da permissão, conforme Anexos I e II deste decreto;

II – área de concessão: limite geográfico que constitui a base de operação da concessão, comportando um conjunto de serviços dos subsistemas estrutural e local, conforme Anexo I deste decreto;

III – área de operação: tem por objetivo organizar, controlar e coordenar os serviços operados pelos concessionários e permissionários;

IV – área de permissão: limite geográfico que constitui a base de operação da permissão, comportando o conjunto de serviços do subsistema local, conforme Anexo II deste decreto;

V – atualidade: compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço, a fim de que sejam atendidos os atributos de conforto dos usuários e preservação do meio ambiente;

VI – autarquia reguladora de transportes: autarquia sob o regime especial, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, com função reguladora do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, incumbida das atribuições definidas em lei;

VII – bens reversíveis: equipamentos, softwares, projetos ou quaisquer outros bens materiais ou imateriais utilizados no serviço de transporte e de trânsito, que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Público, visto que indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço, ressalvados os bens relacionados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001;

VIII – continuidade: a prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros de forma regular, atendidos os padrões de serviço estipulados legal, regulamentar e contratualmente;

IX – cortesia: a prestação adequada do serviço com amplo respeito aos direitos do usuário;

X – empresa gestora: sociedade de economia mista, da qual participam os concessionários, com a finalidade específica de gerir as receitas e pagamentos comuns ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, incumbida das atribuições definidas na lei de sua criação;

XI – equipamentos de transferência: conjunto de bens móveis e imóveis destinados a permitir a integração das viagens nos subsistemas estrutural e local e entre estes, compreendendo terminais e estações de transferência;

XII – modicidade tarifária: política tarifária que garanta a sustentabilidade econômico-financeira do sistema com o menor ônus aos seus usuários;

XIII – operador: pessoa jurídica a quem for delegada, por concessão ou permissão, os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se ou não equipamentos de transferência;

XIV – passageiro transportado: o usuário do serviço contabilizado em cada passagem pelos equipamentos de validação e bilhetagem;

XV – receitas adicionais: receitas provenientes de qualquer outra fonte que não a remuneração com base no passageiro transportado, tais como as advindas da exploração de projetos, atividades ou empreendimentos associados à concessão ou à permissão, o uso remunerado dos bens vinculados à concessão ou à permissão, ou a veiculação de mensagens publicitárias, mediante prévia e expressa autorização do Poder Público;

XVI – sistema integrado: articulação funcional dos subsistemas estrutural e local, caracterizado pelos seguintes atributos: regionalização, estruturação, conectividade, personalização e coordenação;

XVII – universalidade: disponibilização do serviço à população do Município, sem restrições geográficas, etárias, sociais, econômicas ou de acessibilidade.

Parágrafo único. No que se refere ao disposto no inciso III deste artigo, foram definidas 3 (três) áreas operacionais, nas quais estão inseridas as respectivas áreas de concessão e permissão, a saber:

I - Noroeste: composta pelas áreas de concessão 1, 2 e 8 e pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 8.1;

II - Leste: composta pelas áreas de concessão 3, 4 e 5 e pelas áreas de permissão 3.0, 3.1, 4.0, 4.1 e 5.0;

III - Sul: composta pelas áreas de concessão 6 e 7 e pelas áreas de permissão 6.0, 6.1 e 7.0.

DA DELEGAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO

DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 4º A prestação dos serviços de operação de transporte coletivo de passageiros será outorgada, conforme o caso, do seguinte modo:

I – concessão à pessoa jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema estrutural e/ou no subsistema local, a ser explorada por empresa na forma isolada, de consórcio de empresas ou de sociedade de propósito específico, nos termos do contido no edital.

II – permissão à pessoa jurídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas formado por até 3 (três), do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema local, nos termos do contido no edital.

Parágrafo único. O operador responde integralmente pelos danos material, corporal e moral a passageiros e terceiros na prestação do serviço, devendo apresentar, como condição para assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva.

Art. 5º Os bens públicos vinculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados às concessões nas condições estabelecidas pelo respectivo edital de licitação.

extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Folha nº 11
Município de São Paulo
Secretaria Municipal de Transportes
Técnico Administrativo
Mafalda José de Oliveira
CPF nº 09501
Assinatura
10.940

1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular ao rviço de transporte coletivo público de passageiros novos próprios municipais ra fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.

2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos nculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros para terceiros, n certame próprio, com ou sem investimentos prévios, desde que não prejudique a prestação adequada do serviço.

t. 6º As características básicas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de ssageiros são as seguintes:

- características da infraestrutura viária: são aquelas descritas na Lei nº 13.430, 13 de setembro de 2002 – Plano Diretor Estratégico;

- características dos veículos a serem utilizados na prestação dos serviços do bsistema estrutural e local: aquelas descritas e discriminadas no Anexo III deste creto e no edital de licitação.

t. 7º O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, contados da assinatura do ntrato.

t. 8º No subsistema estrutural poderão ser prestados serviços complementares los próprios concessionários ou por terceiros, nos termos do Inciso II do artigo 2º Lei nº 13.241, de 2001.

rágrafo único. O número de veículos destinados à prestação do serviço mplementar fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que o licitante vincular área.

t. 9º A permissão terá como objeto a prestação do serviço de operação de nsporte coletivo de passageiros em uma área do subsistema local, por pessoa ídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas, com regras e ndições estabelecidas em contrato de adesão.

1º O prazo do contrato de permissão será de até 7 (sete) anos, prorrogáveis por é 3 (três) anos, quando houver interesse público, o que deverá ser justificado ra cada permissão.

2º A prorrogação prevista no § 1º deste artigo deixará de ser efetivada na hipótese do permissionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em aliações periódicas pelo Poder Permitente.

3º A experiência como operador de veículos de transporte coletivo público de ssageiros, além de outras formas de prestação de serviços no setor público ou ivado, desde que devidamente atestadas por estes, poderá ser um dos critérios : pontuação no procedimento licitatório.

t. 10. Constará do edital de licitação para outorga da permissão, além de outras : terminações consideradas convenientes e oportunas, a especificação do material dante que deverá ser utilizado exclusivamente para a prestação do serviço íblico, os equipamentos de bilhetagem, fiscalização, comunicação e segurança.

t. 11. É vedada a qualquer pessoa jurídica, direta ou indiretamente, a : rticipação no contrato de concessão em mais de 3 (três) áreas.

t. 12. Na permissão, no caso de cooperativa na forma isolada ou consórcio de : perativas, observada a regra de composição contida no inciso II do artigo 4º : ste decreto, somente é admitida a participação na licitação e no contrato em até : (duas) áreas referenciadas no Anexo II deste decreto.

rágrafo único. A participação de que trata o "caput" deste artigo deverá ser : rrigatoriamente em uma única área de operação, definida no parágrafo único do : tigo 3º, conforme Anexos I e II deste decreto.

t. 13. Na hipótese de deficiências no serviço de transporte coletivo público de : ssageiros decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço : rá atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade.

ARIFA E REMUNERAÇÃO

Art. 14. A remuneração dos concessionários e permissionários terá como fonte de recursos:

I – tarifa de utilização paga pelos usuários e os créditos eletrônicos não passíveis de utilização;

II – recursos do orçamento da Prefeitura do Município de São Paulo;

III – parcela das receitas adicionais dos concessionários e permissionários, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Público;

IV – outras fontes de receitas.

Art. 15. Os concessionários e permissionários do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão remunerados com base nos seguintes elementos:

I – o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de integração tarifária, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias;

II – a qualidade dos serviços ofertados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e pesquisas de satisfação dos usuários, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão e permissão;

III – os investimentos realizados em frota, exceto aqueles destinados à manutenção da idade média estabelecida em contrato, e os de atualização da tecnologia embarcada e desembarcada, autorizados pelo Poder Público.

§ 1º O aumento de número de embarques sem geração adicional de receita tarifária e sem impacto de custos operacionais não aumentará a remuneração total do operador.

§ 2º Todos os veículos poderão ser equipados com sistemas de contagem de passageiros transportados.

§ 3º O edital poderá estabelecer que a remuneração da operação em corredores será por valores fixos mensais, observada a efetiva prestação dos serviços programados.

§ 4º O edital poderá prever valores diferenciados de remuneração para os serviços prestados em horário de baixa demanda.

§ 5º A remuneração do Serviço Atende na concessão será estabelecida no edital.

§ 6º O Poder Público não oferecerá garantia de demanda mínima de passageiros, cabendo aos proponentes, futuros concessionários e permissionários, a sua estimativa.

Art. 16. O edital poderá prever em favor dos concessionários dos serviços de operação de transporte no subsistema estrutural receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, acessórias ou provenientes de empreendimentos associados, com ou sem exclusividade, as quais deverão ser consideradas para a formulação da proposta comercial.

§ 1º As receitas previstas no "caput" deste artigo deverão ser consideradas para determinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º Caberá ao licitante avaliar, por sua conta e risco, as receitas adicionais mencionadas no "caput" deste artigo, quando da elaboração de sua proposta.

Art. 17. Outras atividades geradoras de fontes de receitas adicionais, não previstas nos instrumentos convocatórios, poderão ser exploradas, mediante prévia autorização do Poder Público, desde que não comprometam a atividade primária objeto da concessão e permissão.

Parágrafo único. Da autorização para a exploração das atividades tratadas no "caput" deste artigo constará a contrapartida do interessado.

Art. 18. As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes no dia 12 de dezembro de 2001, deverão dispor de fontes específicas de recursos aptas a garantir a remuneração do serviço prestado, conforme disciplinado neste decreto.

Art. 19. O montante da receita proveniente da arrecadação tarifária, incluídas as receitas adicionais e extratarifárias, será destinado para pagamentos na seguinte ordem:

I – permissionário e concessionário do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros;

II – despesas de comercialização;

III – parcela de até 3,5%, referida no § 3º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 20. A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do respectivo contrato.

Art. 21. Dada a dinâmica do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a remuneração dos operadores será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual ou por ocasião da ocorrência de fatos relevantes, tais como a implantação de novos corredores e terminais e a inauguração de linhas ou trechos de linhas metroferroviárias.

Art. 22. Parcela dos ganhos de eficiência e produtividade obtidos pelos concessionários e permissionários deverá ser transferida ao Poder Concedente.

DA INTERVENÇÃO

Art. 23. O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, podendo inclusive intervir na operação do serviço, em conformidade com o disposto nos artigos 22 e 23 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 24. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 25. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.

Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades, não excedendo o prazo de 30 (trinta) dias após o encerramento da intervenção.

Art. 26. A intervenção se dará exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º Se verificada a impossibilidade do restabelecimento do serviço em nível adequado, encerrar-se-á a intervenção e decretar-se-á a caducidade da concessão.

§ 2º Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida ao concessionário, precedida de prestação de contas pelo interventor.

Art. 27. O Poder Concedente poderá, antes de decretada a intervenção na prestação do serviço público, determinar que os demais operadores prestem o serviço na área desatendida.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser adotados outros instrumentos jurídicos para a normalização da prestação do serviço, tais como requisição ou ocupação temporária dos recursos materiais e humanos, conforme disposto no § 2º do artigo 6º da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 28. O Poder Público poderá intervir nas permissões, aplicando-se, no que couber, as disposições deste Capítulo.

DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO

DA DELEGAÇÃO

Art. 29. A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido deverão:

I – demonstrar, por meio de processo administrativo devidamente instruído, que atendem às exigências estabelecidas no procedimento licitatório;

II – comprometer-se a cumprir as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se nos direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.

Art. 30. Somente será admitida a transferência da permissão com autorização prévia do Poder Permitente, sob pena de caducidade.

Parágrafo único. Para fins da autorização de que trata o "caput" deste artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 29 deste decreto.

Art. 31. A concessão será extinta nos seguintes casos, previstos no artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:

I – advento do termo do contrato;

II – encampação;

III – caducidade;

IV – rescisão;

V – anulação;

VI – falência ou extinção do concessionário.

§ 1º A encampação importa na retomada do serviço pelo Poder Concedente, durante o prazo contratual, por motivo de interesse público, mediante lei autorizadora específica.

§ 2º Nos casos dos incisos I e II do "caput" deste artigo, previamente à extinção da concessão, o Poder Concedente procederá ao levantamento de eventuais valores respeitantes ao capital investido e não amortizado, podendo utilizar documentação contábil apresentada pelo operador, desde que devidamente auditada por auditor independente.

§ 3º A caducidade da concessão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações:

I – inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do concessionário;

II – descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

III – perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

Art. 32. Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

Parágrafo único. O Poder Concedente poderá utilizar documentação contábil apresentada pelo concessionário, desde que devidamente auditada por auditor independente.

Art. 33. Extinta a concessão em determinada área, o Poder Concedente poderá determinar que os demais operadores nela prestem o serviço para evitar sua interrupção.

Art. 34. A permissão será extinta nos seguintes casos:

I – advento do termo do contrato;

II – revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;

III – caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;

IV – extinção do operador.

§ 1º A revogação da permissão por interesse público é ato discricionário do Poder Público, devendo ser precedida de processo administrativo, observados os princípios administrativos da razoabilidade e proporcionalidade.

§ 2º A caducidade da permissão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações, sem prejuízo da aplicação das pertinentes sanções contratuais a critério do Poder Público:

I – inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;

II – descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;

III – perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

O funcionário
Nº 01.00.00-10
Téc. de Apoio Administrativo
Matéria: Direito Administrativo
Data: 30/09/2014
Assinatura: [assinatura]
Hora: 10:34

35. Extinta a permissão em determinada área, o Poder Permitente poderá determinar que os demais operadores nela prestem serviço para evitar sua interrupção.

INALIDADES

36. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar e rescisão do contrato.

37. No Regulamento de Sanções e Multas editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo observar a necessidade de prévia notificação e a instituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

38. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará a imediata apreensão do veículo, bem como a aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação da penalidade a que se refere o "caput" deste artigo.

DISPOSIÇÕES FINAIS

39. Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 2001, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros.

2º A gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:

- apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
- apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;

III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;

IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:

- I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;
- III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;
- IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;
- V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

VI - 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;

VII - o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

§ 4º A coordenação da Comissão de Acompanhamento caberá ao representante da Secretaria Municipal de Transportes que, quando necessário, proferirá voto de qualidade.

§ 5º A Comissão de Acompanhamento deverá ter sua composição renovada anualmente, mediante portaria do Prefeito.

§ 6º A São Paulo Transporte S/A fornecerá o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestará as informações que lhe forem solicitadas.

Art. 40. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do serviço de transporte coletivo público de passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 41. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, e nº 47.139, de 27 de março de 2006.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de maio de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

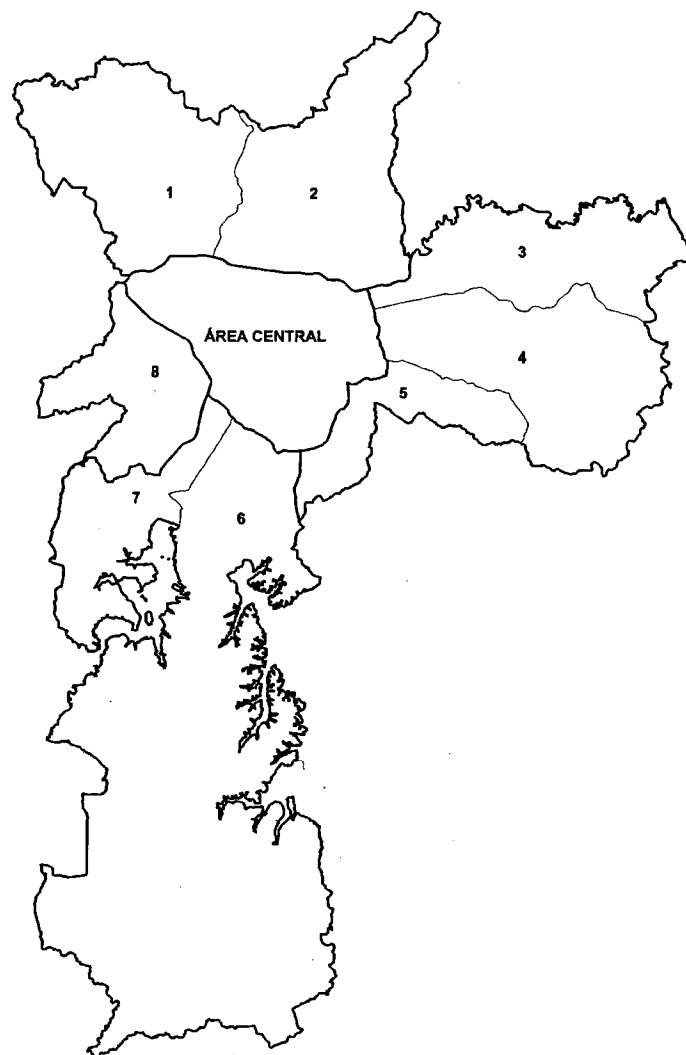
ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de maio de 2013.

Anexo I Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Descrição dos limites das áreas de concessão no Sistema Integrado que estabelecem a abrangência espacial dos serviços de concessão.

Mapa ilustrativo



Descrição dos limites físicos das três áreas de operação (Noroeste, Leste e Sul), que comportam as oito áreas de concessão e da área central.

Área de operação Noroeste

(A área de operação Noroeste é composta pelas áreas de concessão 1, 2 e 8).

• Limites da Área de Concessão 1

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Osasco, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Osasco, Barueri, Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras, direita no Rio Itaguaçu, segue pelo Rio Cabuçu de Baixo, pela Avenida Inajar de Souza, Avenida Comendador Martinelli, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

• Limites da Área de Concessão 2

Começa na cabeceira do Rio Itaguaçu, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Caieiras, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Caieiras, Mairiporã e Guarulhos, direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Avenida Comendador Martinelli, segue pela Avenida Inajar de Souza, e rios Cabuçu de Baixo e Itaguaçu até o ponto inicial.

• Limites da Área de Concessão 8

Começa na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra e Osasco, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA) e o ponto inicial.

Área de operação Leste

(A área de operação Leste é composta pelas áreas de concessão 3, 4 e 5).

Folha nº 13
Matéria nº 100.2014.00000000-0
O funcionário
Mafra José de Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

- **Limites da Área de Concessão 3**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, direita na linha da CPTM (desde a divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos até a estação Guaianazes), segue pelo leito ferroviário desativado da CPTM (entre as estações Guaianazes e Itaquera), segue pela linha E da CPTM (Expresso Leste) entre a estação Itaquera e o ponto sobre a Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Salim Farah Maluf, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 4**

(A área 4 tem contrato vigente até o ano de 2017).

Começa na linha da CPTM, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Ferraz de Vasconcelos e Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, segue pela Praça Felisberto Fernandes da Silva, segue pela Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf, direita na linha E da CPTM (Expresso Leste) até a estação Itaquera, segue pelo leito ferroviário desativado da CPTM (entre as estações Itaquera e Guaianazes), e segue pela linha da CPTM, a partir da estação Guaianazes, até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 5**

Começa na Avenida Adélia Chohfi, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Mauá, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mauá, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema, direita na Rodovia dos Imigrantes, direita no Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, segue pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Rua Malvina Ferrara Samarone, Praça Altemar Dutra, Rua Cipriano Siqueira, Rua das Juntas Provisórias, direita na Avenida do Estado, segue pelo Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello,

esquerda na Avenida Salim Farah Maluf, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Avenida da Barreira Grande, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Avenida Mateo Bei, segue pela Praça Felisberto Fernandes da Silva, e Avenida Adélia Chohfi até o ponto inicial.

Área de operação Sul

(A área de operação Sul é composta pelas áreas de concessão 6 e 7).

- **Limites da Área de Concessão 6**

Começa na Rodovia dos Imigrantes, na divisa Município de São Paulo com o Município de Diadema, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, São Vicente, Itanhaém, Juquitiba, Embu-Guaçu e Itapeverica da Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo ao cruzamento das Avenidas Robert Kennedy e João de Barros, segue pela Avenida Robert Kennedy, Largo do Socorro, Ponte do Socorro, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida Padre José Maria, segue pelo Largo Treze de Maio, Avenida Adolfo Pinheiro, Avenida Santo Amaro, direita na Avenida dos Bandeirantes, segue pela Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 7**

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapeverica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaperica da Serra, Embu e Taboão da Serra, direita altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), esquerda na Avenida Carlos Lacerda, direita na Rua Cabaxi, esquerda Rua Santiago Remesal, esquerda na Rua Piaga, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, direita na Estrada do Campo Limpo, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida João Dias, esquerda na Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida dos Bandeirantes, direita na Avenida Santo Amaro, segue pela Avenida Adolfo Pinheiro, Largo Treze de Maio, Avenida Padre José Maria, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e

local), direita na Ponte do Socorro, segue pelo Largo do Socorro, Avenida Robert Kennedy até o seu cruzamento com a Avenida João de Barros, e direita na Represa de Guarapiranga até o ponto inicial.

Área Central

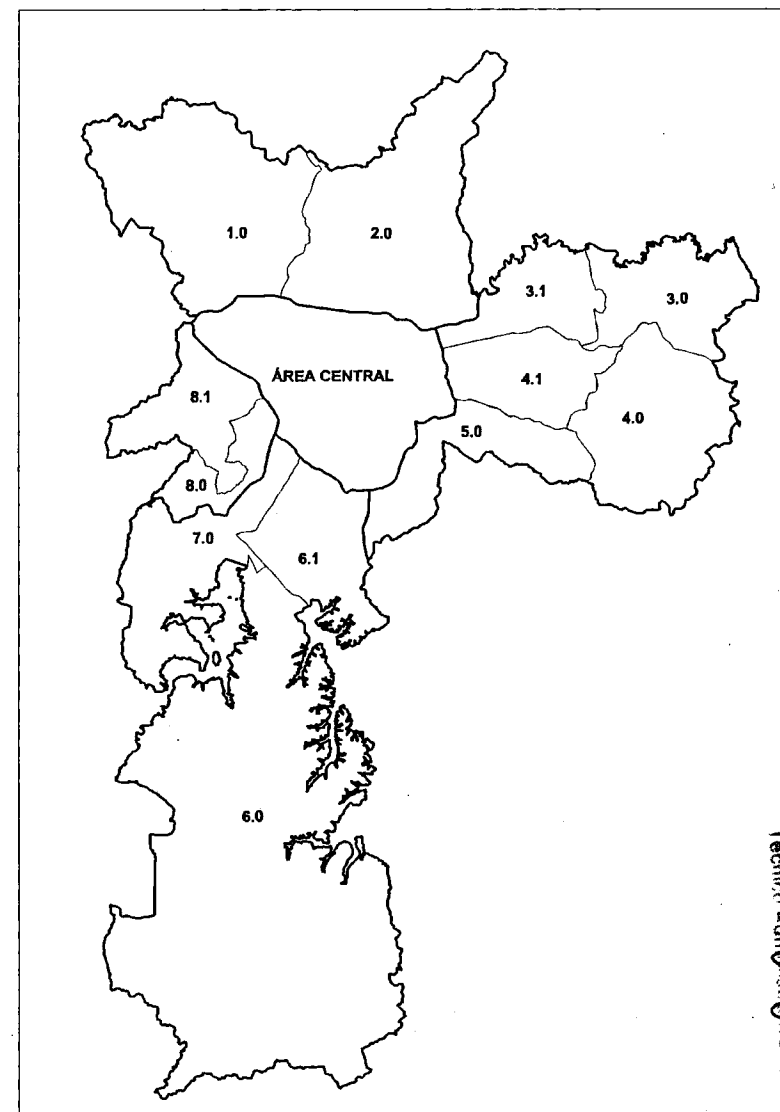
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

Começa na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, segue pelas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Ponte do Tatuapé, segue pela Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, segue pela Avenida do Estado, Viaduto José Colassuono, Avenida das Juntas Provisórias, Rua Cipriano Siqueira, Praça Altemar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

Anexo II Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Descrição dos limites das áreas de permissão no sistema integrado que estabelecem a abrangência espacial dos serviços da permissão.

Mapa ilustrativo



Técnico Administrativo - Ivo-RF 10.940

Maria José de Oliveira

Nº 01070-1-14030

Matéria de 00000/2014. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

crição dos limites físicos das três áreas de operação (Noroeste, Leste e Sul), que aportam as doze áreas de permissão, e da Área Central.

Área de operação Noroeste

Área de operação Noroeste é composta pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 1.0).

• Área de permissão - 1.0

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Osasco, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Osasco, Barueri, Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras, direita no Rio Itaguaçu, segue pelo Rio Cabuçu de Baixo, pela Avenida Inajar de Souza, Avenida Comendador Martinelli, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

• Limites da Área de permissão – 2.0

Começa na cabeceira do Rio Itaguaçu, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Caieiras, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Caieiras, Mairiporã e Guarulhos, direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Avenida Comendador Martinelli, segue pela Avenida Inajar de Souza, e rios Cabuçu de Baixo e Itaguaçu até o ponto inicial.

• Limites da área de permissão – 8.0

Começa na altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa até a Rua Alfredo Mendes da Silva, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, esquerda na Rua Doutor Amando Franco Soares Caiuby, linha reta até a Rua Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue na Rua Itamira, direita na Rua Jamanari, direita na Rua Itapemirum, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue em linha reta até a Rua Cliperton, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, Rua Professor Benedito Montenegro, Rua Colégio Pio XII, esquerda na Avenida Morumbi, esquerda na Rua Doutor Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Francisco Tomás de Carvalho,

direita na Avenida Giovanni Gronchi, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Jorge João Saad, direita na Avenida Professor Francisco Morato, Praça Jorge de Lima, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA) e o ponto inicial.

• Limites da área de permissão – 8.1

Começa na Rua Alfredo Mendes da Silva, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra e Osasco, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Ponte Eusébio Matoso, Praça Jorge de Lima, esquerda na Avenida Professor Francisco Morato, esquerda na Avenida Jorge João Saad, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Francisco Tomás de Carvalho, segue pela Rua Doutor Flávio Américo Maurano, direita na Avenida Morumbi, direita na Rua Colégio Pio XII, Rua Professor Benedito Montenegro, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, esquerda na Rua Cliperton, segue em linha reta até a Rua Deputado João Sussumo Hirata, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itapemirum, direita na Rua Jamanari, esquerda na Rua Itamira, Rua Deputado João Sussumo Hirata, direita na Avenida Giovanni Gronchi, linha reta até a Rua Doutor Amando Franco Soares Caiuby, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, e Rua Alfredo Mendes da Silva até o ponto inicial.

Área de operação Leste

(A área de operação Leste é composta pelas áreas de permissão 3.0, 3.1, 4.0, 4.1 e 5.0)

• Limites da área de permissão – 3.0

Começa a altura da Avenida Paranaguá, em linha reta, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, direita na

Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, esquerda no Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, direita na Rua Copenhagen, direita na Rua José Pinheiro Borges, direita na Rua Doutor Luís Aires, direita na Rua Barão de Tromai, esquerda na Avenida Águia de Haia, direita na Estrada do Imperador, esquerda na Avenida Augusto Antunes, esquerda na Avenida Manuel dos Santos Braga, esquerda na Avenida São Miguel, e direita na Avenida Paranaguá, em linha reta, até a divisa com o Município de Guarulhos e o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 3.1**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue em linha reta até altura da Avenida Paranaguá, Avenida Paranaguá, esquerda na Avenida São Miguel, direita na Avenida Manuel dos Santos Braga, direita na Avenida Augusto Antunes, direita na Estrada do Imperador, esquerda na Avenida Águia de Haia, direita na Rua Barão de Tromai, direita na Rua Doutor Luís Aires, segue na Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Avenida Conde de Frontin, Rua Melo Freire, direita na Avenida Salim Farah Maluf, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 4.0**

Começa na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, Praça Felisberto Fernandes da Silva, direita na Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Rua Padre Luiz Rossi, direita na Avenida Engenho Novo, Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Líder, Avenida Itaquera, esquerda na Rua Flores do Piauí, direita na Avenida José Pinheiro Borges, Rua Copenhagen, esquerda na Rua Capitão Pucci, sob o Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, e direita na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu até o inicial.

• **Limites da área de permissão – 4.1**

Começa na confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, segue pela Rua Melo Freire, Avenida Conde de Frontin, Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Rua Doutor Luís Aires,

esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Líder, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, direita na Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, Praça Galiano Jacomossi, Avenida Sapopemba, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf até a confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, e o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 5.0**

Começa na Avenida Adélia Chohfi, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Mauá, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mauá, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema, direita na Rodovia dos Imigrantes, direita no Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, segue pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Rua Malvina Ferrara Samarone, Complexo Viário Escola de Engenharia Mackenzie, Rua Cipriano Siqueira, Rua das Juntas Provisórias, direita na Avenida do Estado, segue pelo Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, esquerda na Avenida Salim Farah Maluf, direita na Rua Rhone, Avenida Adutora do Rio Claro, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Avenida da Barreira Grande, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Avenida Mateo Bei, direita na Praça Felisberto Fernandes da Silva, e Avenida Adélia Chohfi até o ponto inicial.

Área de operação Sul

(A área de operação Sul é composta pelas áreas de permissão 6.0, 6.1 e 7.0)

• **Limites da área de permissão – 6.0**

Começa na Represa Billings, divisa Município de São Paulo com o Município São Bernardo do Campo, segue pela divisa do Município de São Paulo com municípios de São Vicente, Itanhaém, Jquitiba, Embu-Guaçu e Itapeverica Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo à Avenida Antônio Veríssimo Alves, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Rua Guaratiba, linha reta até a Praça Camafeu, Avenida

Matéria nº 200.2014-0000000-1
Nº 13
O funcionário
Mário José de Oliveira
Técnico em Informática
CPF nº 940

Extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

Octalles Marcondes Ferreira, direita na Avenida das Nações Unidas, segue pela Avenida Miguel Yunes, Avenida Nossa Senhora do Sabará, e segue até a Represa Billings e o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 6.1**

Começa na Rodovia dos Imigrantes, na divisa Município de São Paulo com o Município de Diadema, segue pela Represa Billings, direita na Avenida Nossa Senhora do Sabará, esquerda na Avenida Miguel Yunes, segue pela Avenida das Nações Unidas, direita na Avenida Padre José Maria, segue pelo Largo Treze de Maio, Avenida Adolfo Pinheiro, Avenida Santo Amaro, direita na Avenida dos Bandeirantes, segue pela Avenida Afonso D'Escraignolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 7.0**

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapeperica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itapeperica da Serra, Embu e Taboão da Serra, direita altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), esquerda na Avenida Carlos Lacerda, direita na Rua Cabaxi, esquerda na Rua Santiago Remesal, esquerda na Rua Piaga, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, direita na Estrada do Campo Limpo, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida João Dias, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida dos Bandeirantes, direita na Avenida Santo Amaro, segue pela Avenida Adolfo Pinheiro, Largo Treze de Maio, Avenida Padre José Maria, esquerda na Avenida das Nações Unidas, direita na Avenida Octalles Marcondes Ferreira, Praça Camafeu, linha reta até a Rua Guaratiba, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Avenida Antônio Veríssimo Alves, e Represa de Guarapiranga até o ponto inicial.

Começa na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, segue pelas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Ponte do Tatuapé, segue pela Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, segue pela Avenida do Estado, Viaduto José Colassuono, Avenida das Juntas Provisórias, Rua Cipriano Siqueira, Praça Altemar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escraignolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

Área Central

Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

Anexo III Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Veículos

Tipo de Veículo	Características		Passageiros	Passageiros por m²
	Construtivas	Comprimento Total	Sentados (Média)	
Miniônibus	Piso Normal	< 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	4
Microônibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	25 (ref. 9,6 m)	6
Básico	Piso Normal	11,5 a 12,5 m	35 (ref. 12,5 m)	6
	Piso Baixo			
Padron	Piso Baixo	12,2 a 15,0 m	32 (ref. 13,3 m)	6
			38 (ref. 15,0 m)	6
Articulado	Piso Baixo	18,6 a 23,0 m	37 (ref. 18,6 m)	6
			57 (ref. 23,0 m)	6
Semiarticulado	Piso Baixo	≤ 27,0 m	47 (ref. 26,6 m)	6

			Área para passageiros em pé (média)	Capacidade Total Média (passag. sentados + em pé + área p/ cadeira de rodas)
Miniônibus	Piso Normal	1	3,40	35
Microônibus	Piso Normal	1	4,90	55
Básico	Piso Normal	1	6,50	75
	Piso Baixo			
Padron	Piso Baixo	1	8,90	86
		1	10,00	99
Articulado	Piso Baixo	1	12,10	111
		1	18,80	171
Semiarticulado	Piso Baixo	1	25,00	198

:
Todos os tipos de veículos são acessíveis.
A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e com a quantidade de portas.

Matéria PL 400/2014. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

O funcionário
Nº 01-0400 de 2014
Mário José de Oliveira
Técnico Administrativo - 0-97 10.940

Câmara Municipal de São Paulo

fls. 28
Folha nº 17 do proc.
Nº 01-0400 de 2014
O funcionário
Maria José de Oliveira
Técnico Administrativo-RE 10.940

Base de dados : legis

Pesquisa : resolução AND 7 AND 2013

Total de referências : 1

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 7 26/03/2013 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Resolução Nº 12/2013 ([ver documento](#))
Autor(es): Marquito

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 05/04/2013, p. 79 c. 1

**RESOLUÇÃO Nº 07 DE 26 DE MARÇO DE 2013
(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 12/13)
(VEREADOR MARQUITO - PTB)**

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário, até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público criar um espaço de debate para as questões relacionadas a tempo de espera, tempo de funcionamento, condições do transporte, condições dos locais de espera dos transportes, limpeza e conservação dos meios de transporte, entre outras, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos particulares, em especial usuários de metrô, ônibus e trens.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

I - acompanhar as políticas públicas de transporte do Município de São Paulo;
II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática do transporte;

III - realizar estudos sobre os meios de transporte, e sugerir novas alternativas de melhoria da qualidade e da utilização;

IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas ao transporte de passageiros no município;

V - elaborar um termo de princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão, periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o "caput" deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público publicará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta resolução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 27 de março de 2013.

JOSÉ AMÉRICO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 27 de março de 2013.

KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar

Matéria PL 400/2014. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.
Nº 01-0400 de 2014
O funcionário
Marta José da Oliveira
Técnico Administrativo - RF 10.940

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 16/10/14 às 15h05
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 26/15/15 às 13 h
POR *Al*
SAÍDA: 12/06/15 às 13 h POR *Línia*

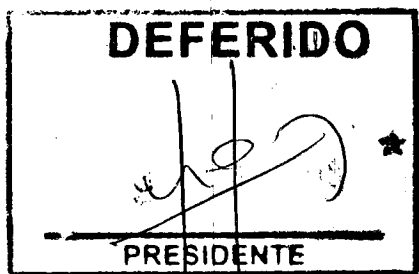
Às Nobres Versador / À Nobre Vereadora
Flaviano Pesaro
Para rotular.
Seja da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 16/10/2014
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
Os termos do § 3º artigo 63 do RI.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 17/10/2014 às 15:30 h
POR *Maíra Yosef*
SAÍDA: 23/10 às 16 h 33

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 29/10/14 às 16 h
POR *Línia*
SAÍDA: 12/11/14 às 12 h ASS: *Línia*

REDISTRIBUÍDO
Às Nobres Versador / À Nobre Vereadora
David Soares
Em 10/03/2015
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias.
Os termos do § 3º artigo 63 do RI.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
Em 10/03/2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 19 do
Processo nº 01-400/14
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

REQUERIMENTO

RDS

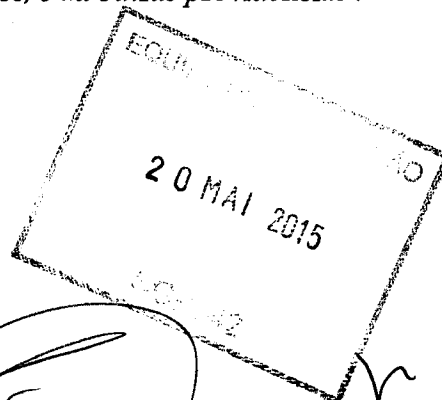
705/2015

São Paulo, 18 de maio de 2015.

Senhor Presidente,

Requeiro nos termos do art. 220 do regimento interno, a coautoria ao PL nº 400/2014, com anuência do autor Vereador Eduardo Tuma, que *"Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalarem "Botão de Pânico" em seus carros, e dá outras providências"*.

Eduardo Tuma
Vereador PSDB
Com anuência



Vavá do Transporte
Vereador PT

Matéria PL 400/2014. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM. - Protocolo Legislativo - 939.22

À Comissão de:

Justiça

20/05/2015

Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF. 10.860

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 25/05/2015 às 18h
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

70 a 76 Em 09/10/15
Assinatura: *[assinatura]*
Nome: *Victor Freire Ribeiro*
RF: *11235*



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 20 do Proc.
Nº 01-400 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP 12

PAR

pl0400-14

1709/2015

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
0400/14.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, a instalarem "Botão de Pânico" em seus carros, e dá outras providências.

O projeto pode prosseguir em tramitação, eis que elaborado no exercício da competência legislativa desta Casa.

No que tange ao aspecto formal, a propositura encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Ademais, consoante o disposto nos artigos 30, I, da Constituição Federal compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, I, da Lei Orgânica Municipal.

Por interesse local, segundo Dirley da Cunha Junior, entende-se, não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato (*In*: Curso de Direito Constitucional, 2ª edição, Salvador: Juspodivm, 2008, p. 841).

Atualmente, a segurança pública coloca-se como uma das prioridades do cidadão, sendo dever de todos os entes da Federação criar mecanismos que inibam a ação de criminosos, sobretudo no transporte coletivo municipal, em que esse tipo de infortúnio tem acometido com frequência os cidadãos.

Saliente-se que o art. 3º, III, da Lei Municipal n. 13.241/01 estabelece como diretriz do Poder Público a "boa qualidade do serviço [de transporte coletivo], envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes", dever repetido na redação do art. 8º, III, *h*, dessa mesma lei, que estabelece em seu art. 9º IX o dever dos operadores do serviço de transporte urbano "garantir a segurança e a integridade física dos usuários".

Além disso, o projeto encontra respaldo no art. 175, incisos IV e VII, da Lei Orgânica do Município, os quais estabelecem, respectivamente, que a regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos, bem como as normas relativas às características dos veículos.

Ressalve-se apenas que a multa prevista em caso de descumprimento da norma está relacionada à Unidade Fiscal de Valor do Município de São Paulo – UFM, que foi extinta em 01.01.96 por força do art. 5º da Lei Municipal n. 11.960/95. Assim, apresenta-se substitutivo no qual é convertido referido valor em moeda corrente.

RELCOM



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0400-14

Folha nº 21 do Proc.
Nº 01-400 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP

A matéria está sujeita ao quórum de maioria absoluta para deliberação, na forma do art. 40, § 3º, V, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, na forma do substitutivo abaixo, somos pela **LEGALIDADE**.

**SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0400/2014.**

Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalarem "Botão de Pânico" em seus carros, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo **D E C R E T A**:

Art. 1º - Ficam obrigadas as empresas concessionárias e permissionárias do transporte coletivos urbano de passageiros do Município de São Paulo a instalação do chamado "Botão do Pânico" em seus carros.

§ 1º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se como "Botão do Pânico" um dispositivo a ser acionado pelo motorista e/ou cobrador em caso de crime.

§ 2º O "Botão do Pânico" de que trata o caput deste artigo deverá ser instalado estrategicamente em local de fácil acesso ao motorista e ao cobrador em local não visível a todos.

Art. 2º Ao ser acionado, o dispositivo iniciará um processo de gravação de áudio, emitirá uma mensagem de alerta através de imagens do interior do veículo, bem como o posicionamento do mesmo por sinal de GPS, para a central da polícia civil.

Art. 3º Poderão ser realizados convênios, para a criação, desenvolvimento e gerenciamento do dispositivo.

Paragrafo único. Caberá a empresa que desenvolver o sistema, a manutenção mensal do dispositivo, a fim de assegurar o bom funcionamento do mesmo.

Art. 4º O descumprimento do disposto nesta Lei enseja nas seguintes penalidades, por veículo:

I-Notificação, com regularização em até 30 (trinta) dias corridos;

II - Caso não seja regularizada a situação, dentro do prazo determinado no inciso anterior, o infrator estará sujeito à multa de R\$ 60.900,00 (sessenta mil e novecentos reais), sendo este acrescido de um terço a cada 30 (trinta) dias subsequentes sem a devida regularização.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0400-14

Folha nº 22 do Proc.
Nº 01.400 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

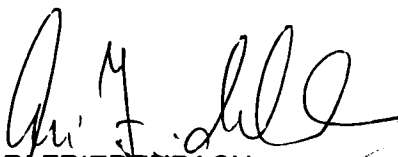
Art. 5º Atendendo a todos os requisitos já estabelecidos por esta Lei, as demais ferramentas para a implantação do dispositivo serão disciplinados pelos órgãos responsáveis do sistema a seu critério e necessidade.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a partir da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação.

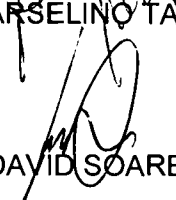
07/10/15.


ARI FRIEDENBACH


ALFREDINHO

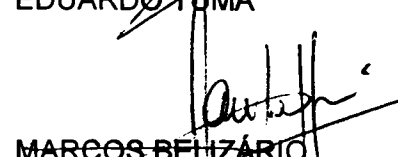

ARSELINO TATTO


CONTE LOPES

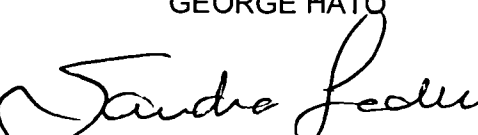

x DAVID SOARES


EDUARDO TOMA

GEORGE HATO


MARCOS BELIZÁRIO

Abou Anni


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 09 / 10 / 15

Pág. 121 Col. 3

Conferido [assinatura]

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A Comissão de UPB

Em 14 / 10 / 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

16 OUT. 2015

Secretário RF [assinatura]

Inamar Alves de Sousa Jr.
RF. 101.204 - SGP-12

Deputado Vereador / A Nobre Vereadora

Souza Santos

[assinatura]

Segue ☒ juntado ☒ nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ☒ sob folha(s)
nº 23/24 Em 14 / 10 / 15
Aparecida Ferreira
RF. 101.204 - SGP-12

[Handwritten signature]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

Solicito a V. Ex.^a que encaminhe pedido de informações ao Executivo a respeito do Projeto de Lei nº 400/14, de autoria dos nobres Vereadores Eduardo Tuma e Vavá do Transporte, que *dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalem "Botão de Pânico" em seus carros, e dá outras providências.*

O objetivo é que o Poder Executivo se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor deste projeto de lei.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia da folha deste pedido, do projeto de lei e do substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

[Handwritten signature of Vereador Gilson Barreto]

Vereador Gilson Barreto

Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de
Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do
artigo 46 do inciso VIII do Regimento Interno

Vereador Antonio Donato

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 09 de dezembro de 2015.

Ofício SGP.12
699/2015,

Senhor Prefeito,

CÓPIA

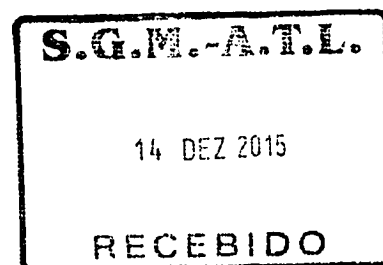
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 400/14**, de autoria dos Vereadores Eduardo Tuma e Vavá dos Transportes, que "DISPÕE SOBRE A OBRIGATORIEDADE DOS OPERADORES DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, SEJAM CONCESSIONÁRIAS E PERMISSIONÁRIAS, INSTALAREM "BOTÃO DE PÂNICO" EM SEUS CARROS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


Antonio Donato
Presidente

Anexo: Cópia do requerimento.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Luciana Andréa dos Santos
Chefe de Seção II
RP 794.875.1

✓ ✓ ✓
25/32 31 05/16
JP



Prefeitura do Município de São Paulo fls. 40

São Paulo, 25 de maio de 2016.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 184/16-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 699/2015

25
01-400/14
[Handwritten signature]

DOCREC
369/2016

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima epigrafado, relativo ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente a respeito do Projeto de Lei nº 400/2014, de autoria dos Vereadores Eduardo Tuma e Vavá, que objetiva dispor sobre a obrigatoriedade dos operadores dos serviços de transporte coletivo, sejam concessionárias ou permissionárias, instalarem "botão de pânico" em seus veículos, transmito a essa Presidência, por cópia, as manifestações exaradas acerca do assunto no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.

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

[Handwritten signature of Weber Sutti]
WEBER SUTTI
Secretário Substituto
Secretaria do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/GSM/drs
Resp 400/14

[Handwritten signature]

Comissão de:

Política Urbana

30, 05, 16

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

30 MAIO 2016

Secretário

RF



SPTrans

Folha de informação nº 31

01-400/14 42

 Bárbara Bulhões Schlitz
 (a) Pront.: 123.674-8

 Do PA 2015-0.332.419-9
 EE 2015/15697

em 01/03/2016

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo.

Assunto: Projeto de Lei nº 400/14, de autoria dos vereadores Eduardo Tuma e Vavá dos Transportes, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalarem 'Botão de Pânico' em seus carros, e dá outras providências". Pedido de subsídios.
URGENTE**DI/STI****Sr. Superintendente de Tecnologia da Informação****CÓPIA**

Por orientação da Sra. Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos, a fim de que seja elaborada uma **manifestação conclusiva acerca da viabilidade de todas as disposições** contidas no Projeto de Lei em comento, encaminhamos o presente para oitiva da DI/STI quanto aos seguintes pontos complementares:

- 1) É viável a instalação de um botão de pânico em local de acesso tanto ao motorista quanto ao cobrador? Sim ou não?
- 2) Em local não visível a todos? Sim ou não?
- 3) É viável a emissão de uma mensagem de alerta através de imagens do interior do veículo? Sim ou não?
- 4) É viável o envio de mensagem de alerta com áudio, imagem e dados de GPS à Polícia Civil, independentemente da implantação CCO previsto no atual Edital de Licitação? Sim ou não?
- 5) Há justificativa técnica para que a mesma empresa que desenvolver o sistema do botão de pânico tenha de prover manutenção? Sim ou não?
- 6) É viável que essa manutenção seja obrigatoriamente mensal? Sim ou não?

Assim, somente após respondidos os itens supra, com o aval do Diretor à qual a área se subordina, poderá ser elaborado um pronunciamento definitivo, nos termos do CDP nº 040/15, para que as informações prestadas neste PA prossigam para as providências pertinentes de SGM/ATL.

São Paulo, 04 de março de 2016.

 André Luiz Halley Silva Rodrigues
 Assessor Jurídico – DJ/SJU
 OAB/SP nº 319.439

[1 de 1]

Do PA 2015-0.332.419-9
EE 2015/15697

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 400/14, de autoria dos Vereadores Eduardo Tuma e Vavá dos Transportes, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias ou permissionárias, instalarem "Botão de Pânico" em seus carros, e dá outras providências" – Pedido de subsídios.

À

Sra. Audrey Gabriel
DJ / SJU

27
01-400/14
[Assinatura]
CÓPIA

Em atendimento ao solicitado à fl. 31, temos a esclarecer:

1. É viável a instalação de um botão de pânico em local de acesso tanto ao motorista quanto ao cobrador? Sim ou Não?
Não . Fisicamente é impossível.
2. Em local visível a todos? Sim ou Não?
O Botão de Pânico tem que ficar num local não visível ao passageiro normal.
3. É viável a emissão de uma mensagem de alerta através de imagens do interior do veículo? Sim ou não?
Nesse momento não. Não temos câmeras embarcadas nos ônibus , por enquanto.
4. É viável o envio de mensagem de alerta com áudio, imagem e dados de GPS à Polícia Civil, independentemente da implantação CCO previsto no atual Edital de Licitação? Sim ou Não?
Não. Dependemos da implantação dos novos embarcados para isso. A integração com a Polícia Civil pode ser feita antes da implantação do CCO, mas é preciso ter os dados antes.
5. Há justificativa técnica para que a mesma empresa que desenvolver o sistema do botão de pânico tenha de prover manutenção? Sim ou Não?
Sim. É importante que a manutenção seja executada pelo fornecedor.
6. É viável que essa manutenção seja obrigatoriamente mensal? Sim ou Não?
Os contratos de manutenção normalmente são anuais e funcionam através de chamados ou eventos.

Em, 08 de março de 2016.

[Assinatura]
Pedro Gimene

Superintendente de Tecnologia da Informação

[Assinatura]
Salvador G. D. Khurlyeh
Diretor de Infraestrutura
SPTrans

2015-0.332.419-9
Transporte
03/03/16
1
1
1

Do PA 2015-0.332.419-9
 Registro SPTTrans: EE 2015/15697

em 20.04.16

CÓPIA

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 400/14, de autoria do Legislativo, que visa dispor sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo público de passageiros instalarem botão de pânico em seus veículos. Pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Ratificamos o teor do despacho de fls.29.

Manifestamo-nos pelo veto total ao Projeto de Lei nº 400/14, diante da possível interferência nos aspectos econômico-financeiros dos contratos existentes e licitações em curso.

Em 20.04.2016



Percival Eggerath Barreto
 Superintendência de Receita e Remuneração



Adauto Farias
 Diretoria de Gestão Econômico-Financeira - DG

01-400/14

Do EE 2015/15697
PA 2015-0.332.419-9

em 25/04/2016 (a)

Natália Mima
Pront. 123/228-2
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 400/14, de autoria dos vereadores Eduardo Tuma e Vavá dos Transportes, que "Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias ou permissionárias, instalarem "Botão de Pânico" e seus carros, e dá outras providências" – Pedido de subsídios.

CÓPIA

DO/SEV

Sr. João Carlos Fagundes

Retorna o presente, agora para complementação da manifestação conclusiva acerca do projeto em comento nos termos do documento acostado às fls. 39.

Nesse sentido, nada mais que complementar no presente por esta SCP.

Atenciosamente

Sonia Maria G. Mistrello
Superintendente de Controle de
Concessões e Permissões
DP/SCP

De acordo,

Roberto Vitorino dos Santos
Chefe de Gabinete
DP/GAB

SCP/asg



Folha de informação nº 01-400/14

Do PA 2015 – 0.332.419-9 em 27/04/2016 (a)
EE-2015/15697

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo.

Assunto: Projeto de Lei nº 400/14, de autoria dos vereadores Eduardo Tuma e Vavá dos Transportes, que “Dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores de serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias ou permissionárias, instalarem “Botão de Pânico” e seus carros, e dá outras providências” – Pedido de subsídios..

CÓPIA

Dra. Izabel Camargo Lopes Monteiro - DJ/SJU

Em atenção ao despacho contido na folha de número 42 deste P.A. estamos encaminhando-o para demais providências.

A informação requerida na folha 39 foi devidamente registrada na folha 43 e não há nada que esta DO/SEV possa acrescentar.

São Paulo, 27 de abril de 2016

JOÃO CARLOS FAGUNDES
Superintendência de Engenharia Veicular

De Acordo:

ALMIR CHIARATO DIAS
Diretor de Operações
DO

JCF/mas



31
02-400/14
fls. 47

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha de Informação nº 59

PA 2015-0.332.419-9 em 03/05/2016 (a).....

Sylvia Zingales Assessoria

Pront. 1.227.024-0

SMT/ATL

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

COPIA

ASSUNTO

Ref. ao Projeto de Lei nº 400/14, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias ou permissionárias, instalem “botão de Pânico” e seus carros, e dá outras providências – Pedido de subsídios.

SMT.CH.GAB**Sr. Chefe de Gabinete,**

O presente processo foi encaminhado pela SGM/ATL-Chefia, solicitando, em suma, desta Pasta, pronunciamento conclusivo a respeito da Propositura, nos termos de fl. 39

Nesse sentido, objetivando atender à solicitação, o processo foi reencaminhado a São Paulo Transporte - SPTrans– que se manifestou, em suma, pelo veto total do Projeto de Lei em apreço, fls. 42/49.

Pelo exposto, ante o parecer da SPTrans, o qual corroboramos, encaminhamos o presente a Vossa Senhoria para ciência e, na oportunidade, sugerimos, s.m.j., o encaminhamento à Secretaria do Governo Municipal para as providências de estilo.

Atenciosamente,

São Paulo, 03 de maio de 2016.

THIAGO SOUSA BARRETOAssessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 236.229**JOÃO BATISTA DA SILVA**Assessor Jurídico - SMT
OAB/SP 128.976

32

fls. 48

01-400/14



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha de Informação nº.....

PA 2015-0.332.419-9 em 03/05/2016 (a).....

Proat. 112.744-0
SGM/ATL

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

ASSUNTO

Ref. ao Projeto de Lei nº 400/14, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias ou permissionárias, instalem "botão de Pânico" e seus carros, e dá outras providências – Pedido de subsídios.

CÓPIA

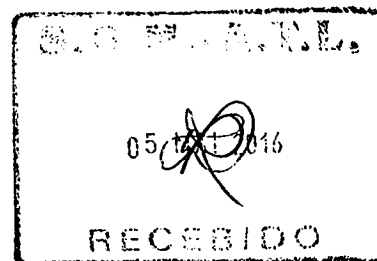
SGM/ATL - Chefia
Sra. Assessora Especial,

Ante os pareceres da São Paulo Transporte – SPTrans S/A - e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, somos favoráveis ao VETO ao referido Projeto de Lei.

Atenciosamente,

São Paulo, 03 de maio de 2016.

LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT



Guimarães

A SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 03 / 01 / 17

Nome _____

RF _____ SGP-12

Gabriel S. M. Ribeiro
RF 11.317 - SGP.12

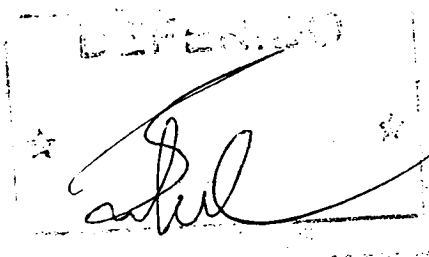
118237

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Processo encerrado com	<u>32</u> folhas.
Arquivado em	<u>06/01/2017</u>

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s) rubricado(s) sob n.º <u>33</u> e folha de informação sob n.º <u>34</u> <u>24</u> / <u>02</u> / <u>2017</u>	
--	--

Eliete
Eliete Lopes Silvério
RF 11.393 - SGP-33



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

REQUERIMENTO

Folha nº 33 de 33
nº 06-400 de 2014
Eliete Lopes Silveira
RF 11.393 - SGP-31

Senhor Presidente,

RDS

135/2017

REQUEIRO, nos termos do art. 275 do Regimento Interno, o retorno à tramitação das proposições elencadas a seguir: PDL 30/2015; PDL 56/2015; PL 2/2014; PL 4/2014; PL 8/2014; PL 15/2014; PL 16/2011; PL 17/2011; PL 21/2014; PL 23/2013; PL 36/2014; PL 42/2013; PL 52/2013; PL 59/2014; PL 63/2013; PL 63/2014; PL 65/2010; PL 69/2014; PL 70/2014; PL 81/2013; PL 82/2016; PL 87/2014; PL 120/2013; PL 126/2016; PL 128/2014; PL 137/2014; PL 151/2013; PL 155/2013; PL 156/2013; PL 168/2013; PL 176/2013; PL 181/2014; PL 194/2013; PL 195/2014; PL 201/2013; PL 213/2013; PL 214/2013; PL 228/2014; PL 229/2014; PL 245/2014; PL 251/2014; PL 256/2013; PL 266/2013; PL 268/2012; PL 276/2013; PL 290/2013; PL 294/2016; PL 304/2014; PL 313/2013; PL 315/2013; PL 316/2014; PL 325/2014; PL 328/2013; PL 329/2013; PL 330/2013; PL 330/2014; PL 331/2014; PL 332/2013; PL 337/2013; PL 339/2014; PL 348/2014; PL 363/2013; PL 366/2015; PL 394/2013; PL 396/2013; PL 398/2012; PL 399/2014; PL 400/2014; PL 401/2014; PL 404/2015; PL 419/2013; PL 429/2014; PL 430/2014; PL 434/2014; PL 441/2014; PL 454/2015; PL 472/2014; PL 474/2014; PL 485/2013; PL 490/2014; PL 496/2012; PL 506/2015; PL 513/2013; PL 519/2013; PL 520/2013; PL 524/2015; PL 526/2013; PL 527/2013; PL 528/2013; PL 531/2013; PL 533/2013; PL 545/2013; PL 546/2013; PL 555/2013; PL 557/2013; PL 570/2015; PL 572/2013; PL 573/2013; PL 585/2013; PL 600/2013; PL 600/2015; PL 601/2011; PL 610/2013; PL 623/2013; PL 644/2013; PL 678/2013; PL 679/2013; PL 761/2013; PL 762/2013; PL 764/2013; PL 781/2013; PL 782/2013; PL 810/2013; PL 811/2013; PL 820/2013; PL 823/2013; PL 844/2013; PL 854/2013; PL 859/2007; PL 868/2013; PL 879/2013; PL 898/2013; PL 899/2013; PLO 1/2014; PLO 2/2013; PLO 5/2015; PLO 6/2013; PLO 8/2013; PLO 19/2001; PR 3/2014; PR 13/2015; PR 18/2015; PR 19/2013; PR 20/2013;

Sala das Sessões, 14 de fevereiro de 2017

Adriana Ramalho
PSDB





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 34

do processo nº 01-400 de 20 14 26 02 2017 (a) Eliete LS

Eliete Lopes Silvério
RP 11.393 - SGP-33

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017


ANTÔNIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-135/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

21/02/2017


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

À Comissão de:

URB

24,02,17

[Assinatura]
 Antonio Isoldi Caleari
 Supervisor - SGP. 22
 RF 11.300

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
 Metropolitana e Meio Ambiente.

02 MAR. 2017

[Assinatura]
 Secretário RF

Aparecido Ferreira
 RF. 101.075-SGP.12

À Vereador / A Vereadora
[Assinatura]
 Para Protocolar.
 na Comissão de Política Urbana,
 Metropolitana e Meio Ambiente
 16/03/2017
 Presidente
 O prazo de 8 dias para manifestação, nos
 termos do 3º do artigo 63.1

Segue juntado nesta data documento(s),
 e papel de informação rubricado sob folha(s)
 n° 35 Em 05/04/2017
 Inamar Alves de Sousa Jr.
 RF. 101.204 - SGP-12 *[Assinatura]*



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PAH

224/2017

Folha nº 35

Processo nº 21 - 400 / 14

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF. 101.204 SGP-12

PARECER Nº **DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,**
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 400/14.

De autoria dos nobres Vereadores Eduardo Tuma e Vavá do Transporte, o presente projeto de lei dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalarem "Botão de Pânico" em seus carros, e dá outras providências.

Segundo o seu autor, o botão do pânico permite ao motorista alertar uma central de operações sobre um ato de violência que esteja ocorrendo, permitindo, desta forma, a rápida intervenção da polícia.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade da propositura, aprovando, contudo, **substitutivo**, elaborado para converter o valor da multa em moeda corrente.

Cabe destacar que a prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros no município é regido pela Lei nº 13.241/01, que estabelece que as empresas concessionárias e permissionárias devam observar a boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade.

Face ao exposto, e por entender que a presente medida contribuirá para aumentar a segurança, tanto dos usuários quanto dos operadores do transporte coletivo público, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifesta-se **favoravelmente** a sua aprovação, nos termos do **substitutivo** aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 05/04/2017

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

Camilo Cristófar

Souza Santos
PresidenteFabio Riva
Relator

Dalton Silvano

José Police Neto

Eduardo Matarazzo Suplicy

Paulo Frange

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 07/04/17
Pág. 150 Col. 3
Conferido _____

Inamar Alves de Sousa Jr. *for.*
RF. 101.204 - SGP-12

A Comissão de TRÂNSITO

Em 07/04/17
Inamar Alves de Sousa Jr. *for.*
RF. 101.204

RECEBIMOS
do Sr. Inamar Alves de Sousa Jr.,
CPF nº 000.000.000-00, a quantia de
R\$ 00,00 em 07/04/17 às 15:30

Q

A V. Exa. Sr. *Conde hope*
Em 03/05/17
for.

Segue — juntado — nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 36 Em 24/05/2017
Maria de Fátima *for.*


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PAR
563/2017

Folha nº 36 de fls. 55
Processo nº 01-400/14
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE
LEI Nº 400/14

O presente projeto, de autoria dos Vereadores Eduardo Tuma e Vavá, obriga as empresas concessionárias e permissionárias do transporte coletivos urbano de passageiros do Município de São Paulo a instalarem o chamado "Botão do Pânico" em seus carros.

A propositura define como "Botão do Pânico" um dispositivo a ser acionado pelo motorista e/ou cobrador em caso de crime.

De acordo com a justificativa, objetiva-se prevenir a ocorrência de roubos em ônibus.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo à iniciativa, visando estabelecer que a multa aos infratores será de R\$ 60.900,00 por veículo, e não 500 UFMs, como constava do projeto original.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio ambiente, após solicitar informações ao Executivo, apresentou parecer favorável ao presente projeto de lei.

No âmbito da competência desta Comissão, entendemos que a propositura é oportuna, meritória e atende ao interesse público.

Favorável, pelo exposto, o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 24/05/2017.

JOÃO JORGE

RICARDO TEIXEIRA

CONTE LOPES

SENIVAL MOURA
PRESIDENTE

ADILSON AMADEU

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUEDES

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 25/05/2017
Pág. 02 Col. 4
Conferido
Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

A Comissão de Finanças e Orçamento
em 25/05/17
Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 26/05/17 às
RF
Welton Carlos de Cristo Alves
Técnico Administrativo
RF. 11.479

Ao Vereador / A Vereadora
Isaac Felix
Para relatar. Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 19/06/2017
Obs: O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do RI

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Segue juntado, nesta data documento rubricado
sob nº 27 e folha de informação nº
em 23/08/2017
Nome Caio C. Maia de Oliveira
RF SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha 37
Proc. nº. 400 / 2014
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.276

PARECER Nº 1083/2017 **DA COMISSÃO DE FINANÇAS E**
ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 400/2014

O presente projeto de lei, de autoria dos nobres Vereadores Eduardo Tuma e Vavá, visa dispor sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo, sejam concessionárias e permissionárias, instalarem "Botão de Pânico" em seus carros.

O § 1º do art. 1º da propositura define como "Botão do Pânico" um dispositivo a ser acionado pelo motorista e/ou cobrador em caso de crime.

Pelo art. 2º, o dispositivo ao ser acionado iniciaria um processo de gravação de áudio, emitindo uma mensagem de alerta através de imagens do interior do veículo, bem como o posicionamento do mesmo por sinal de GPS, para a central da polícia civil.

O art. 3º estabelece que poderão ser realizados convênios, para a criação, desenvolvimento e gerenciamento do dispositivo.

A douta Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo tendo em vista que "... a multa prevista em caso de descumprimento da norma está relacionada à Unidade Fiscal de Valor do Município de São Paulo – UFM, que foi extinta em 01.02.96 por força do art. 5º da Lei Municipal n. 11.960/95. Assim, apresenta-se substitutivo no qual é convertido referido valor em moeda corrente".

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor à propositura, visto que as despesas de sua execução serão cobertas por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

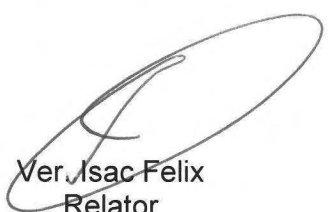
Favorável, portanto, é o parecer, nos termos do mencionado substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 23/8/17

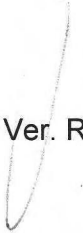

Ver. Jair Tatto
Presidente

Ver. Atílio Francisco


Ver. Aurélio Nomura


Ver. Isac Felix
Relator


Ver. Ota


Ver. Reginaldo Tripoli

Ver. Ricardo Nunes


Ver. Rodrigo Goulart


Ver. Soninha Francine
Ze Tulin

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 24 / 08 / 2017
Pág. 01 Col. 11
Conferido Caio

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

À SGP 21

São Paulo 24 / 08 / 2017

Caio
Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276