



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 30 de maio de 2017.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 004/17-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 599/2016

DOCREC

74/2017

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a Vossa Excelência cópia das informações prestadas pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes a respeito do Projeto de Lei nº 34/2015, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, que dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo do Município.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.


MILTON FLAVIO M. LAUTENSCHLAGER
Secretário Especial de Relações Governamentais

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/DMF/drs
Resp 34-15

1552 31/03/2017 01789 Protocolo Legislativo - SP-22

Do PA 2016 – 0.279.570-0 em 23/01/2017 (a)
EE-2017/0685

CÓPIA

Maria Ajaide Simi
PA 2016-091.052-0

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 034/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a instalação de suportes para bicicletas nos ônibus e demais veículos de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo. Pedido de subsídios.

Em atenção ao solicitado, seguem nossas manifestações sobre o assunto.

O projeto de Lei, não deixa explícito a posição onde deverá ser contemplado o espaço para instalação do suporte, ou seja, se na parte interna ou externa do veículo.

Caso a opção seja pela instalação na parte externa do veículo, discordamos por razões técnicas e operacionais, conforme segue:

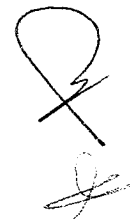
Se instalado na parte dianteira externa do ônibus, estaria contrariando o que estabelece os artigos 1º e 8º da Resolução CONTRAN N° 349 de 17 de maio de 2010.

Artigo 1º: “Fica permitido o transporte de bicicleta na parte posterior externa e sobre o teto dos veículos de transporte de passageiros e misto”.

Artigo 8º: “A bicicleta poderá ser transportada na parte posterior externa ou sobre o teto, desde que fixada em dispositivo apropriado, móvel ou fixo, aplicado diretamente ao veículo ou acoplado ao gancho de reboque”.

Mesmo que a proposta fizesse referência à instalação do suporte na parte posterior externa do ônibus urbano, registraríamos nossa posição contrária à sua aprovação em vista dos sérios entraves técnicos à operação, facilmente perceptíveis, como por exemplo:

- O estorvo à visualização da placa de identificação e das luzes de sinalização, especialmente as de ré, de direcionamento e as de freio.
- A ocultação ou encobrimento mesmo que eventualmente parcial de informações integrantes da identidade visual do veículo, tais como: prefixo, números de telefones úteis e outras informações importantes para auxílio aos usuários e à fiscalização do serviço.



Do PA 2016 – 0.279.570-0 em 23/01/2017 (a)
EE-2017/0685

CÓPIA

Maria Aláide Simi
Proj. 091.052-0

Como razões operacionais, relatamos dois dos principais óbices ao serviço de transporte, resultantes da instalação do suporte, os quais reforçam a posição contrária à proposta do Projeto de Lei em tela. São eles:

- Procedimento para montagem e desmontagem da(s) bicicleta(s) no suporte. – De quem seria a responsabilidade da realização? Se for do usuário, haverá assegurada a correta execução, com segurança e sem danos? Se for do operador, será possível incumbi-lo de mais essa tarefa?
- Tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s) no suporte. – Influência direta no tempo de embarque e de desembarque, considerando-se inclusive a parada do ônibus que vem logo atrás, para a conclusão dessa operação. Esse tempo é um dos mais importantes parâmetros a se minimizar na busca da maximização da velocidade comercial.

Quanto à instalação do suporte na parte interna do veículo, também existem impedimentos técnicos e operacionais para contemplar os mais diversos tipos de veículos que compõem a frota do sistema de transporte coletivo de passageiros da Cidade de São Paulo.

Dentre os impedimentos, podemos citar aqueles que estão relacionados diretamente com as características construtivas dos veículos, como portas em ambos os lados, existência de degraus a serem vencidos para a entrada e saída do veículo, diferenças de nível do piso e caixas de rodas. Existem ainda itens que são obrigatórios para atendimento pleno às normas e legislação brasileiras, tais como: área para cadeira de rodas, posição de bancos reservados, de catraca, entre outros.

Lembramos que em 2016 foram elaborados estudos técnicos entre SPTrans e fabricantes de carrocerias de ônibus para que pudéssemos definir o local adequado para instalação do suporte, visando a otimização do leiaute e do fluxo interno de passageiros, propiciando o menor deslocamento possível para o embarque e desembarque, sempre levando-se em consideração a legislação pertinente.

Assim concluiu-se que os veículos de grande porte, os articulados com comprimento total de 23 metros e piso baixo, que permite o embarque e desembarque em nível, seriam os ideais para esta aplicação, pois para a instalação do suporte é necessárias a eliminação de pelo menos quatro assentos, e neste tipo de veículo não impactaria tanto no conforto dos passageiros como em um veículo de menor porta.

Do PA 2016 – 0.279.570-0 em 23/01/2017 (a)
EE-2017/0685

Maria Alaide Simi
Pront. 091.852-0

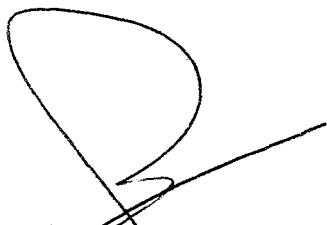
CÓPIA

Após período de testes de campo, em 07 de maio de 2016 foi publicada a Portaria nº 032/2016 SMT.GAB autorizando o transporte de bicicletas nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, sendo o embarque permitido somente nos ônibus de 23 metros de comprimento e com o referido suporte.

A partir de então todos os novos ônibus deste tipo, fabricados para compor a frota da cidade, saem das fabricas já com o suporte devidamente instalado. Quanto aos veículos do mesmo tipo que já se encontravam em operação, foi dado prazo para as devidas adequações.

Diante do exposto, somos favoráveis ao veto do referido projeto de lei.

São Paulo, 23 de janeiro de 2017


JOSÉ LUIZ R. M. CUNHA
Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica
DO/SEM/GIA


SIMÃO SAURA NETO
Analista de Gestão Master
DO/SEM/GDI


PAULO CÉZAR SHINGAI
Diretor de Operações
DO

JCF/ICB/mas.



Do EE 2017/0685

em 23/01/2017

PA 2016-0.279.570-0

(a)

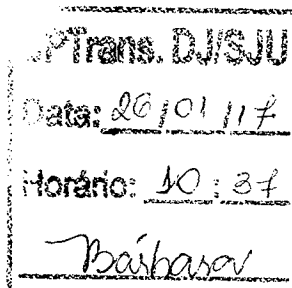
Áurea Lacasa Alias Archinã
Prontuário 122.614-2**INTERESSADO:** Tribunal de Contas do Município de São Paulo - TCM**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº 34/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a instalação de suportes para bicicletas nos ônibus e demais veículos de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo. Pedido de Subsídios.**DP/SJU****CÓPIA**

Conforme solicitado, encaminhamos o expediente em referência, devidamente acompanhado de manifestações exaradas pela área técnica da Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial – DO/SEM, que ora acolhemos, para conhecimento e demais providências que julgar cabíveis e pertinentes.

Em 23 de janeiro de 2017

PAULO CÉZAR SHINGAI
Diretor de Operações

WCA/alaa



Lilian Perdigão Marques
SPTrans
Pront. 121822-0

Do PA nº 2016-0.279.570-0

27/01/2016

(a)

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – Comissão de Finanças e Orçamento –
Vereador Antonio Donato

Assunto: Solicita manifestação conclusiva sobre Projeto de Lei 34/2015, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu que “dispõe sobre a instalação de suportes de bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.”

DP/GAB

Sr. Ulrich Hoffmann

CÓPIA

O Projeto de Lei em análise, de autoria da nobre vereadora Sandra Tadeu, visa a instalação de suportes para colocação de bicicletas nos ônibus e demais veículos que possuam capacidade superior a 40 (quarenta) passageiros.

Pelo presente projeto, o suporte deverá possuir espaço para transportar no mínimo duas bicicletas, com travamento acionado pelo motorista. Veículos adquiridos antes da publicação da lei terão até 3 anos para se adequarem. Caso não cumpram, as concessionárias e/ou permissionárias terão o recolhimento imediato do veículo, com proibição de circular até a satisfação da exigência.

Por fim, o referido projeto de lei tem como justificativa o incentivo do uso das bicicletas e sua integração com outros meios de transporte.

É importante destacar que o referido Projeto de Lei não especifica se o suporte de bicicleta deva ser fixado do lado externo ou interno do veículo. Nesse sentido, face à falta de especificação quanto ao local da instalação, adotou-se a opção externa, tendo em vista que nas justificativas da vereadora foram citadas como exemplo as cidades de Miami e Los Angeles, onde já existem o dispositivo, e são instalados externamente.

Da análise do texto do projeto em apreço, buscou-se calcular o impacto orçamentário-financeiro estimado para a implantação dos suportes de bicicletas nos ônibus da capital, bem como tecer outras considerações a respeito:



1. Existem na cidade cerca de 14.760 ônibus com capacidade superior a 40 passageiros, e que estariam passíveis de instalação do suporte para bicicleta, conforme projeto de lei em tela.
2. Em uma estimativa de custos para aquisição e instalação destes suportes de bicicletas, foi encontrado um valor aproximado de US\$ 1.500 por unidade (www.sportworks.com/product/trillogy), equivalente a R\$ 4.732,50 considerando o dólar turismo a R\$ 3,155 na data de 27/01/2017 (economia.uol.com.br).
3. Assim considerando-se o número de veículos passíveis de instalação do referido suporte, teríamos um investimento da ordem de R\$ 69,9 milhões, conforme demonstrado abaixo:

Investimento inicial = 14.760 carros x R\$ 4.732,50 = R\$ 69.851.700,00

4. Após o investimento inicial devemos estimar ainda a manutenção e a depreciação dos referidos dispositivos. Para a manutenção, adotamos o percentual de 5% ao ano, e para depreciação, 10%, conforme cálculo a seguir:

Manutenção anual = R\$ 69.851.700 x 5% = R\$ 3.492.585,00

Depreciação anual = R\$ 69.851.700 x 10% = R\$ 6.985.170,00

Total.....R\$ 10.477.755,00

CÓPIA

5. Considera-se que a instalação dos suportes de bicicleta não acarretará aumento de custos de fiscalização.
6. A instalação e manutenção desses dispositivos não foram contempladas no cálculo da remuneração dos serviços de transporte de passageiros deste Município.

Portanto, as operadoras dos serviços de transporte poderiam pleitear a revisão dos valores remunerados incluindo-se os custos decorrentes da implantação do dispositivo em questão, o que resultaria em elevação dos atuais subsídios ou em majoração da tarifa paga pelo usuário dos serviços.

É importante destacar que outros impactos relevantes poderão ocorrer no *modus operandi* dos ônibus e que devem ser analisados pelas áreas competentes, como por exemplo:

- Alteração da velocidade média dos ônibus devido ao tempo necessário para colocação e remoção da bicicleta pelo usuário;
- Responsabilidades civil e criminal em caso de acidentes.



- Espaço necessário para estacionamento dos ônibus nos pátios, haja vista que o suporte irá alongar o comprimento dos ônibus.
- Obstrução de luzes de segurança do ônibus como faróis ou lanternas, ou ainda de placas e letreiros referentes à sinalização do veículo;
- Atendimento das normas e resoluções de trânsito; entre outras.

CÓPIA

Ressaltamos ainda que, os recursos destinados a manutenção do Sistema de Transporte do Município de São Paulo são restritos e escassos, e que a PMSP/SMT vem buscando continuamente medidas que possam gerar economia no dispêndio desses recursos.

Assim,

Considerando que a implantação dos suportes de bicicleta ocasionaria um investimento inicial de R\$ 69,9 milhões;

Considerando que estes dispositivos exigirão manutenção e depreciação anual no valor de R\$ 10,5 milhões;

Considerando-se que a operação dos ônibus poderá sofrer redução em sua velocidade média por conta do embarque/desembarque de bicicletas, gerando maiores necessidades de carros na linha;

Considerando que os custos operacionais decorrentes da implantação e manutenção destes dispositivos não possuem previsão orçamentária para o exercício em curso;

Considerando que a utilização do dispositivo para transportar as bicicletas não terá cobrança de tarifa específica como contrapartida à elevação dos custos;

Sugerimos que este Projeto de Lei seja vetado integralmente, caso a Egrégia Câmara dos Vereadores venha a aprová-lo.

Atenciosamente



Percival Eggerath Barreto

Superintendência de Receita e Remuneração



SPTTrans

Folha de informação nº 30

Do EE 2017/0685
PA nº 2016-0.279.570-0

em ____/____/2017

(a) Andre Luiz Halley S. Rodrigues
OAB/SP nº 319.439
DJ/SJU

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP.

Assunto: Projeto de Lei nº 34/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a instalação de suportes para bicicletas nos ônibus e demais veículos de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo. Pedido de subsídios.

CÓPIA**DP/SJU****Sra. Superintendente Jurídica**

Trata o presente do Ofício SGP-12 nº 599/2016, oriundo da Presidência da Câmara Municipal de São Paulo, o qual encaminha ao Poder Executivo a cópia do Projeto de Lei em epígrafe assinalado, a respectiva justificativa e também 03 (três) quesitos formulados no âmbito da Comissão de Finanças e Orçamento daquela casa legislativa.

Perguntou-se:

- 1) Qual o impacto orçamentário-financeiro estimado para as concessionárias de transporte coletivo que atuam no Município de São Paulo? A obrigação de instalar esses suportes poderia elevar as necessidades de subsídio ao sistema?
- 2) Qual o impacto orçamentário-financeiro estimado com a implementação da propositura, em especial no tocante à fiscalização?
- 3) Qual a opinião do Executivo sobre a matéria?

Em trâmite pela Secretaria Municipal de Transportes, em fl. 09, foi dado à São Paulo Transportes S.A. – SPTTrans o prazo de retorno do Processo Administrativo nº 2016-0.279.570-0, expediente principal que trata do assunto, até o dia 23/01 último. O mesmo prazo foi apostado pela Chefia de Gabinete desta empresa para que o presente expediente fosse restituído àquela área.

Recebido o epigrafoado Processo Administrativo pela Superintendência Jurídica somente na data de 30/01, portanto ultrapassado o prazo constante dos despachos pelos supramencionados gabinetes, e na data limite constante do encaminhamento de SGM/ATL-Chefia (fl. 08), aplicável se faz o quanto disposto na Norma e Procedimentos nº AD.SM.04, em que se lê:

3.1. Os processos ou procedimentos provenientes do Tribunal de Contas do Município, Poder Judiciário, Poder Legislativo, Ministérios Públicos, Corregedorias, Procuradoria Geral do Município, Defensorias Públicas e Órgãos da Administração Direta, serão encaminhados pela Chefia de Gabinete às Áreas Técnicas envolvidas, com prazo



devidamente estipulado para análise e elaboração da respectiva manifestação técnica, que deverá ser feita de forma conclusiva.

[...]

3.2. A manifestação da Área Técnica deverá abordar, item por item, todos os questionamentos do órgão requisitante pertinentes a sua competência, devendo ser datada e assinada pelo Gerente, Assessor e/ou Superintendente e, por fim, ratificada por seu respectivo Diretor.

3.2.2. Quando a manifestação da Área Técnica se referir a Projeto de Lei, ela deverá, obrigatoriamente, ser conclusiva quanto ao veto ou sanção, parcial ou total da Lei proposta.

3.3. Após manifestação das Áreas Técnicas envolvidas, o expediente deverá ser submetido à apreciação da Área Jurídica com prazo de, no mínimo, três dias úteis que, posteriormente, encaminhará à Chefia de Gabinete para resposta ao interessado, nos termos das competências fixadas por meio de Comunicado da Presidência.

3.3.1. Caberá à Área Jurídica apenas a análise do expediente, após resposta das Áreas Técnicas de todos os itens questionados com manifestações devidamente ratificadas pelos Diretores responsáveis.

3.3.2. A responsabilidade pelo mérito da manifestação é unicamente da Diretoria que a emitiu, cabendo à Área Jurídica a verificação se o expediente foi completamente respondido e se não há conflito entre as respostas apresentadas pelas Áreas.

[...]

3.3.5. No caso do expediente não ser enviado à Área Jurídica em tempo hábil, de no mínimo três dias úteis, para análise, não haverá obrigatoriedade de sua manifestação, sendo de inteira responsabilidade da Área Técnica a resposta a ser apresentada.

Em que pese o fato de que a Superintendência Jurídica esteja eximida de pronunciar-se a respeito do expediente, em razão de este não ter sido tramitado em tempo hábil de 03 (três) dias úteis para análise do mérito, a título de colaboração, tem-se as seguintes considerações.

Foram respondidos todos os itens formulados pela Comissão de Finanças e Orçamento (fl. 06), vez que as áreas técnicas manifestaram-se acerca (i) do impacto orçamentário-financeiro pela eventual implementação desta medida; (ii) do eventual aumento de subsídios ou elevação tarifária em decorrência da instalação do que pleiteado no PL; e (iii) de qual seria o impacto disso quanto aos custos de fiscalização.

Foram tratados, para além das questões econômicas, aspectos técnico-operacionais da instalação em si do suporte. Portanto, completas as respostas pretendidas pelo Poder Legislativo, cabendo à Chefia de Gabinete da SPTTrans restituir o presente PA com as informações aqui disponíveis.

Especificamente quanto ao mérito jurídico, já nos manifestamos em outras oportunidades a respeito de Projetos de Lei engendrados na Câmara Municipal de São Paulo, cujos pretéritos pronunciamentos encartamos em fls. retro.

Aos argumentos exarados àquela época, soma-se especificamente o que disposto expressamente na Lei Orgânica do Município de São Paulo – LOM:



Art. 172 - Compete à Prefeitura planejar, organizar, implantar e executar, diretamente ou sob regime de concessão, permissão, ou outras formas de contratação, bem como regulamentar, controlar e fiscalizar o transporte público, no âmbito do Município.

Parágrafo único. [omissis]

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

IV - mecanismos de regulamentação;

[omissis]

Art. 175 - A regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar:

IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;

VII - normas relativas às características dos veículos;

VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;

[omissis]

CÓPIA

Igualmente, a Lei Municipal nº 13.241/01, de autoria do Executivo e a qual trata de regulamentar o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros nesta capital bandeirante, como comanda a LOM, faz constar do art. 9º, *caput* e inciso VIII, o seguinte:

Art. 9º - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

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

[omissis]

Aliás, conforme enunciado pela Diretoria de Operações – DO, a instalação e o uso de suporte de bicicletas importa ou acarreta em um *“tempo para as operações de travamento e destravamento da(s) bicicleta(s)”*, o que implica em *“influência direta no tempo de embarque e de desembarque, considerando-se inclusive a parada do ônibus que vem logo atrás, para a conclusão dessa operação. Esse tempo é um dos mais importantes parâmetros a se minimizar na busca da maximização da velocidade comercial”*.

O tempo de embarque e desembarque contribui de maneira oposta à velocidade comercial dos ônibus vinculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros. Quanto maior o tempo de embarque e desembarque, menor será a velocidade comercial média. E vice-versa. Isso perpassa necessariamente pela noção de **eficiência**, princípio este apostado tanto na Lei Federal nº 8.987/95 (art. 6º, § 1º) quanto na Lei Municipal nº 13.241/01 (art. 3º, inciso III; art. 8º, III, “h”), por cujo cumprimento são responsáveis os prestadores de serviço público, titulares (Poder Concedente) ou delegatários. Não compõe interesse público a queda ou a diminuição da eficiência da prestação do essencial serviço de transporte público, com o que o Poder Executivo não pode compactuar.



SPTTrans

André Luiz Halley S. Rodrigues

OAB/SP nº 319.439

DJ/SJU

CÓPIA

Folha de informação nº 33

Além disso, características dos veículos são obrigatórias “para atendimento pleno às normas e legislação brasileiras, tais como: área cadeira de rodas, posição de bancos reservados, de catraca, entre outros”. Da leitura da manifestação da DO, depreende-se que em virtude desses itens, nem todos os veículos seriam passíveis de serem instalados, em seu interior, suporte para uma bicicleta, quanto mais para duas (como pretende o art. 2º do PL). De acordo com a área técnica, estudos foram elaborados e se chegou à conclusão de que os veículos articulados de 23m seriam ideais para a instalação de tal suporte. No entanto, é de conhecimento público que estes ônibus não são a totalidade da frota circulante no município. De modo que seria inviável operacionalmente a instalação de suportes para bicicleta no interior dos veículos menores de 23m, ainda que transportem mais de 40 passageiros (art. 1º do PL nº 34/2015). Sendo certo que, de acordo com a Superintendência de Receita e Remuneração, os ônibus que têm 40m ou mais somam 14.760 veículos. Presume-se que toda a frota seria hipoteticamente alvo dos ditames da Lei que se originasse do Projeto de Lei em questão.

Por certo, estas dificuldades técnicas e operacionais acerca do aproveitamento das características dos veículos corroboram para que seja o Executivo o detentor da iniciativa legal para regulamentar tais itens, conforme os dispositivos da LOM. Não assistindo ao Poder Legislativo a iniciativa para Projetos de Lei que versem sobre o assunto, mais ainda se considerarmos o teor do art. 3º do PL em comento, que pretende ministrar normas relativas à fiscalização e subsequentemente relativas à sanção das empresas operadores, em flagrante contrariedade ao art. 175, V¹ (cumulado com os art.s 172, caput, e 173, IV).

Pela manifestação da Superintendência de Receita e Remuneração – DG/SRR, foi informado que – como resultado de uma pesquisa perfunctória – o custo de suportes externos de bicicleta acarretariam em um custo de 81,4 milhões de reais (69,9 mi pela aquisição dos suportes e 10,5 mi pela manutenção e depreciação), tendo destacado *outros impactos relevantes no modus operandi* dos ônibus como a eventual responsabilidade civil e criminal em caso de acidentes; o espaço necessário em garagens para acomodação dos veículos que terão o seu comprimento alongado; obstrução de luzes, placas e letreiros dos veículos; (des)atendimento de normas de trânsito.

Diante do exposto, considerando a competência exclusiva do Executivo em regulamentar as características dos veículos do STCUP, o que transversalmente perpassa por questões de segurança e conforto (de poder transportar bicicletas nos ônibus do serviço de transporte coletivo público de passageiros em São Paulo), e considerando o parecer das áreas técnicas, donde se extrai a existência de restrições técnicas, orçamentárias, operacionais e até físicas para implantação do quanto proposto, **conclui-se pelo vício de iniciativa e pela carência de interesse público da propositura**. Nesse sentido, passível de ulterior aplicação dos art.s 42, § 1º, e 69, inciso IV, da Lei Orgânica do Município, isto é, a **oposição de veto** ao Projeto de Lei nº 34/15.

¹ V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;
[...]



SPTTrans

André Luiz Halley S. Rodrigues
OAB/SP nº 319.439
DJ/SJU

Folha de informação nº34.....

Assim, encontra-se o presente PA apto a prosseguir ao órgão interessado, nos termos da Norma e Procedimentos nº AD.SM.04.

Sem mais para o presente momento.

CÓPIA

São Paulo, 02 de fevereiro de 2017.


André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessor – DP/SJU
OAB/SP Nº 319.439

Do EE 2017/0685
Processo nº 2016-0.279.570-0

em 02/02/2017

(a)


Bárbara Bulhões Schuartz
Pront.: 123.674-1

URGENTE

CÓPIA

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP

Assunto: Projeto de Lei nº 34/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a instalação de suportes para bicicletas nos ônibus e demais veículos de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo. Pedido de subsídios.

Sr. Chefe de Gabinete – DP/GAB

Nos termos do item 3.3 do item III da Norma e Procedimento AD.SM.04, encaminho o presente com a manifestação jurídica, de lavra do Dr. André Luiza Halley Silva Rodrigues, a qual acolho.

Atenciosamente,

Em 02 de fevereiro de 2017.


Izabel Camargo Lopes Monteiro
Superintendente Jurídica
OAB/SP nº 83.003
DP/SJU

IM/bbs.

Do PA 2016-0.279.570-0
Registro SPTrans: EE 2017/0685

em 13 / 02 / 2017

(a).....

Antonio Nascimento dos Santos
Analista de Administração II
Pronf. 055.852-4 SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

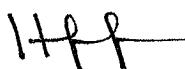
Assunto: Projeto de Lei nº 34/2015, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a instalação de suportes para bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo. Pedido de Subsídios.

SMT/GAB

CÓPIA

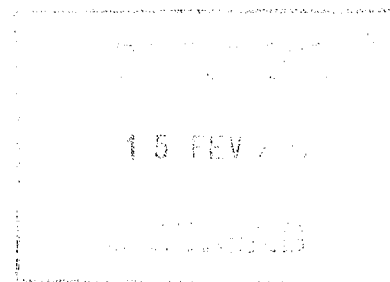
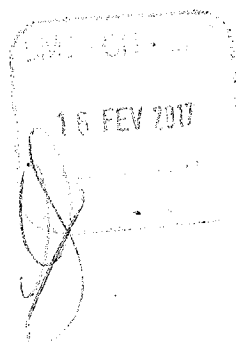
Restituo o presente com as manifestações apresentadas pela Superintendência de Operações (fls. 12), pela Gerência de Inspeção e Auditoria Técnica (fls. 13/15), pela Superintendência de Receita e Remuneração (fls. 18/20) e pela Superintendência Jurídica (fls. 23/34) que acolho, manifestando **aposição de veto ao Projeto de Lei nº 34/15.**

Em 06 de fevereiro de 2017



Ulrich Hoffmann
Chefe de Gabinete

↓
/ellc



Folha de Informação nº..... 35

Do PA nº 2016-0.279.570-0 em 21.02.2017

(a) 971

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 34/2015 de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, DEM, que dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

SMT.CH.GAB
Sr. Chefe de Gabinete,

CÓPIA

Trata-se do Projeto de Lei nº 34/2015 de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, DEM, que dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Não obstante o respeitável intuito da nobre Vereadora, o projeto de lei sob análise não pode prosperar.

As disposições do Projeto de Lei já foram devidamente analisadas pela São Paulo Transportes - SPTrans, por meio da manifestação à qual nos reportamos.

Os aspectos técnicos e jurídicos do projeto foram abordados, valendo destacar, que o Departamento de Operações em relação à inspeção, informou que não haverá impacto no trabalho que hoje já é realizado.

A mesma Diretoria fez a análise técnica sobre a instalação dos suportes, indicando a legislação pertinente ao tema, concluindo pela viabilidade somente em veículos de grande porte, os articulados com comprimento total de 23 metros e piso baixo, pois para instalação do suporte é necessário a supressão de quatro assentos, diminuindo o impacto no conforto dos passageiros.

Em razão dessa análise, hoje, por meio da Portaria nº 032/2016 SMT.GAB está autorizado o transporte de bicicletas nos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público, somente em veículos de 23 metros de comprimento e com o referido suporte instalado.

Encaminhado à Superintendência de Receita e Remuneração, houve análise do impacto

CÓPIA

Folha de Informação nº.....³⁴

Do PA nº 2016-0.279.570-0 em 21.02.2017

(a)^{gm}

econômico financeiro, considerando gastos com a aquisição, instalação, manutenção e depreciação dos suportes. Concluiu-se que, o gasto para atendimento ao previsto no Projeto de Lei acarretaria num aumento nos custos já elevados dos valores das remunerações, possibilitando, ainda, pedidos de aumento desses valores pelos operadores, onerando ainda mais os custos operacionais de todo sistema.

Também foi considerado o impacto na velocidade dos ônibus, já que a colocação e remoção das bicicletas pelos usuários alterariam o tempo das viagens, diminuindo a eficiência na prestação do serviço.

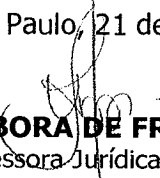
Por fim, na análise jurídica feita pela SPTrans, reitera os termos de manifestações anteriores sobre a mesma questão.

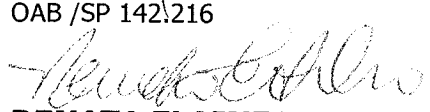
Além das justificativas acima, de ordem econômica e operacional, assinala-se o vício de iniciativa, posto que a matéria é tratada de forma exclusiva do Poder Executivo Municipal (artigo 172 da Lei Orgânica do Município), assim como bem fundamentado em fl. 33.

Considerando que a proposta em análise não traz novas justificativas, os pareceres anteriores devem ser corroborados, concluindo que as razões levantadas pela SPTrans são elementos suficientes para fundamentar as razões de veto ao Projeto de Lei nº 34/15.

Diante do exposto, opinamos no sentido de que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido do veto do Projeto de Lei nº 34/2015.

São Paulo, 21 de fevereiro de 2017.


DEBORA DE FREITAS
Assessora Jurídica – SMT/AJ
OAB /SP 142.216


RENATA ELAINE VIEIRA DA SILVA
Procuradora do Município – SMT/AJ
OAB/SP 163.116

Folha de Informação nº 40.....

Do PA nº 2016-0.279.570-0 em 21.02.2017

(a)

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Câmara Municipal – Projeto de Lei nº 34/2015 de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, DEM, que dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

CÓPIA

SGM/CH/GAB

**Senhora Chefe de Gabinete da SGM,
Tarcila Peres Santos**

Diante das manifestações da São Paulo Transporte – SPTrans e da Assessoria Jurídica desta Pasta, as quais não coloco óbice, em atendimento ao solicitado em fl. 08, retorno o presente processo.

Sigo à disposição para quaisquer outras providências ou esclarecimentos eventualmente necessários e renovo, nesta oportunidade, protestos de elevada estima e distinta consideração.

São Paulo, 21 de fevereiro de 2017


JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS
Chefe de Gabinete - SMT

