CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

ASSESSORIA TECNICA DA MESA - A.T.M.
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI : 001061294 DE 1994

NATUREZA: PL 01-0612/94-7 DE 21/12/94 4-246,90

PROMOVENTE: VEREADOR EDIVALDO ESTIMA

EMENTA:

DISPÕE SOBRE OBRIGATORIEDADE DE INSTALAÇÃO DE DEGRAU SUPLEMENTAR EM ÔNIBUS QUE OPERAM NO MUNICIPIO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

INDICE :

DEGRAU DE ONIBUS
ONIBUS
TRANSPORTE COLETIVO URBANO

OBSERVACOES:

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
25/10/2010 09:53:05
00000012058-89

ARQUIVADO EM 31/01/97

CHEFE DA SEÇÃO

COD. 0212

22

Folha nº 01 de proc
nº 612 de 1994

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

LIDO HOJE 21 DEZ 1994
ÀS COMISSÕES DE:
COMUNICAÇÃO E JUNTA
POLÍTICA URBANA, MEIO AMB.
ATIVIDADE ECONÔMICA
FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE

01 - PL
01-0612/94-7

PROJETO DE LEI

Dispõe sobre obrigatoriedade de instalação de degrau suplementar em ônibus que operam no Município, e dá outras providências.

decreta:

A Câmara Municipal de São Paulo ~~DECRETA:~~

Art. 1º - As empresas de transporte coletivo que operam no Município de São Paulo ficam obrigadas a instalar degrau suplementar nos veículos para acesso e desembarque de passageiros.

Art. 2º - A implantação de degrau suplementar, referida no artigo anterior, obedecerá a projeto único desenvolvido em conjunto por órgãos técnicos do Executivo, representantes das empresas de transporte coletivo da Capital, faculdades de Engenharia, indústria e entidades interessadas.

Parágrafo 1º - O Executivo anunciará o projeto definitivo a que se refere o caput em prazo não superior a 30 (trinta) dias a contar da aprovação da presente lei, através de decreto regulamentador da norma.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 21 de dezembro de 1994.

Edivaldo ESTIMA
Vereador

SEÇÃO DE REVISÃO
21 DEZ 1994
-DT. 10-

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s) sob n.º 2 e ficha de informação sob n.º 3 / 28/12/94 a 1

JUSTIFICATIVA

O projeto-de-lei em apreço visa à obrigatoriedade de implantação de degrau suplementar em veículos de transporte coletivo da Capital, para acesso e desembarque de passageiros.

Observa-se a toda hora a dificuldade dos usuários para subir nos ônibus e descer deles, principalmente idosos, deficientes e gestantes, devido à altura elevada dos degraus.

Além disso, deve-se levar em conta que quase nunca os ônibus encostam no meio-fio, ou por falta de boa educação dos motoristas, ou porque há veículos estacionados, ou por motivo diverso.

A matéria será alvo de discussão entre profissionais qualificados, envolvendo Prefeitura, indústria, entidades pertinentes, faculdades de Engenharia e representantes das empresas de transporte coletivo da Capital, tendo em vista a elaboração, em prazo máximo de 30 (trinta) dias, de projeto de degrau suplementar que suplante eventuais obstáculos de ordem técnica. Uma primeira idéia seria um degrau basculante, acionado automaticamente através do já existente comando de abertura e fechamento das portas.

O fato é que a população já há muito tempo sofre com a lotação dos ônibus e ao poder público compete, ao menos, diminuir os transtornos de que são vítimas as pessoas que dependem do transporte coletivo para os afazeres cotidianos.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 612 de 19 94 28 / 12 / 94 (a) Adelina

Ao Senhor Assessor Chefe
Sobre o assunto, consta,
Em 28-12-94
PL. 447/89, 439/91, 304/92.

Adelina Clerici

À Com. de Const. e Justiça
28 / 12 / 94

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Ass. Tecn. Leg. Chefe - A. T. M.

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 29/12/94 às 12:00 hs.

Ao Nobre Vereador Mauro Mariani
para relatar.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça

em 29 de Dezembro de 19 94

Presidente

SEGUE 01 juntado nesta data, documento e papel para informação, rubricado

sob folha 04 a 05

Em 07/03/95

(a) ENILZA ANDRÉ
Secretária

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.o 04 do proc.
n.o 612 de 1994

PRORROGAÇÃO

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos da matéria, prorrogo o prazo para emissão de parecer desta Comissão, conforme disposto no art. 63, "caput", do Regimento Interno.

Em, 13/02/95

Ver. Dárcio Arruda
Presidente da Comissão de
Constituição e Justiça

17 - RELCOM
17-1026/1995

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.o 05 co proc.
n.o 612 de 19 94

16 - PAR
16-0153/1995

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 612/94.

PUBLIQUE-SE EM
06/ 03/95

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Edivaldo Estima, que visa dispor sobre obrigatoriedade de instalação de degrau suplementar para embarque e desembarque de passageiros nos ônibus municipais.

O projeto encontra fundamento nos arts. 13, I, 37, "caput", da Lei Orgânica do Município.

Por se tratar de matéria sujeita ao quórum de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, inciso X, do Regimento Interno da Câmara Municipal.

Pela Legalidade.

RELATOR

Sala da Comissão de Constituição e Justiça, 20/02/95

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 11 / 03 / 1995
página 35 coluna 3a
conferido: Antonieta

A Douta Comissão de
Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente
Em, 15/03/95

ENILZA ANDRÉ
Secretária

Recebido na Comissão de
Política Urb. Metrop.e Meio
Ambiente
Em 24/3/95 as 12:00 h.

Marcos Antonio Silva
Secretário
Reg. 10833

AO NOBRE VEREADOR Tereza Lajolo

PARA RELATAR.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana
e Meio Ambiente.

30 / 03 / 95

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUEM, juntados nesta data Exame para Interessado documento rubricados sob
folhas de nº 06/15/05/95 a)

Folha n.o 06 do proc.
n.o 612 de 1994

Câmara Municipal de São Paulo

Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos da matéria, prorrogo o prazo para emissão de parecer desta Comissão, conforme disposto no art. 63 "caput", do Regimento Interno.

Em, 30/04/95

Ver. Antonio Paiva Monteiro Filho

Presidente

Folha n.o 07 do proc.
n.o 612 de 1994

16 - PAR
16-0641/1995

PARECER DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 612/94.

De autoria do Nobre Vereador Edivaldo Estima, visa o presente Projeto de Lei obrigar as empresas de transporte coletivo que operam no município de São Paulo a instalar degrau suplementar nos veículos para acesso e desembarque de passageiros.

A implantação do referido degrau obedecerá a projeto único desenvolvido em conjunto com órgãos técnicos do Executivo, representantes das empresas de transporte coletivo da capital, faculdades de engenharia, indústria e entidades interessadas.

Estabelece no parágrafo único da art. 2º que o Executivo deverá apresentar projeto definitivo em prazo não superior a 30 (trinta) dias a constar da regulamentação da lei.

A Douta Comissão de Constituição e Justiça apresentou Parecer pela Legalidade, como consta à fls. nº 05.

esta Comissão já se manifestou em outras duas oportunidades sobre Projetos de Lei nº 439/91 e 304/92 que tratavam sobre mesmo assunto, apresentando Parecer contrário publicados no Diário Oficial do Município em 14/12/91 e 02/04/93, respectivamente.

Entendemos que é necessário o controle da altura dos degraus dos coletivos. A própria Resolução nº I de 26/01/93, do Conselho de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (anexo) já indica a altura máxima aceitável de 45 cm para ônibus tipo I e 37 cm para ônibus tipo II.

Regulamentar com um instrumento tão forte com uma lei que deverá haver um degrau suplementar poderá não ser a solução do problema.

Um degrau suplementar, só possível do tipo retrátil pois dado os limites físicos que o viários de São Paulo impõe, criaria uma situação de perigo, pois questões tão elementares como operação de ônibus somente com portas fechadas não ocorre em São Paulo, principalmente nas periferias, dado os níveis de lotação.

Caso houvesse degrau suplementar, a possibilidade de ter passageiros fora do gabarito do ônibus aumentaria, aumentando também a insegurança dos usuários.

Melhor seria a lei definir prazo para que a frota seja adequada à Resolução supra-citada, ficando a cargo do Executivo a solução a ser adotada para resolução do problema.

17 - RELCOM
17-3133/1995

Folha n.o 08 do proc. n.o 612 de 1994

Vale lembrar que tal resolução prevê recomendação para que o próprio CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito, adote tal recomendação para regulamentação da circulação de ônibus.

Como achamos justa a preocupação do Nobre Vereador na intenção do seu Projeto de Lei, propomos o seguinte Substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº _____/95 DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE AO PROJETO DE LEI Nº 612/94

Dispõe sobre adoção da Resolução nº 1 de 26/01/1993 do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - A Prefeitura do Município de São Paulo, no prazo de 180 dias adotará, em todos os ônibus de transporte coletivo de passageiros urbanos, a Resolução nº 01 de 26 de janeiro de 1993, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial.

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente em, 30/05/95

- Presidente

- Relator

Folha n.o 09 do proc.
n.o 612 de 1994

13. EXPEDIÇÃO DE CARTEIRA DE COMERCIANTE

13.1 - Titular de firma individual..... 40.145,00
13.2 - Diretor, gerente ou representante de sociedade e outros -.....80.320,00

14. CADASTRO NACIONAL DE EMPRESAS

14.1 - Constituição de firma individual.....24.625,00
14.2 - Constituicao de sociedade..... 64.279,00
14.3 - Anotação de firma individual.....24.625,00
14.4 - Alteração de sociedade..... 64.279,00
14.5 - Abertura de filial - firma individual.....24.625,00
14.6 - Abertura de filial - sociedade 24.625,00
14.7 - Proteção ao nome comercial 42.852,00
14.8 - Proteção nacional de designação de grupo.....471.404,00

15. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS CADASTRAIS

15.1 - Prestação de Informações Cadastrais (por folha impressa/para a Junta Comercial).....24.625,00
15.2 - Prestação de Informações Cadastrais (por folha impressa/para CNE)..... 29.798,00

16. MULTAS

16.1 - Por infrações capituladas nas leis ou regulamentos que disciplinam as atividades de Agentes Auxiliares do Comércio, de Armazéns Gerais e outros sujeitos ao controle e fiscalização dos órgãos de registro do comércio 80.317,00

16.2 - Nas reincidâncias das infrações previstas no item anterior..... 321.176,00

16.3 - Por infrigência das cláusulas que acompanham, o ato autorizativo das empresas estrangeiras, da área de competência do MJ, para as quais não estaja cominada pena 883.352,00

(Of. nº 80/93)

CONSELHO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL

RESOLUÇÃO Nº 1, DE 26 DE JANEIRO DE 1993

O Presidente do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO, tendo em vista o disposto no artigo 3º da Lei nº 5966, de 11 de dezembro de 1973 e na Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992, e usando das atribuições conferidas pelo parágrafo 8º do artigo 3º do Decreto 99532, de 19 de setembro de 1990 e,

Considerando a necessidade de estabelecer requisitos para a Carroçaria de ônibus Urbanos de modo a fornecer aos usuários condições mínimas de conforto e segurança:

Considerando a necessidade de revisar o Regulamento Técnico "Carroçaria de ônibus Urbano - Padronização" em vigor, de modo a aprimorar os veículos hoje em funcionamento, e em função do desenvolvimento tecnológico do setor:

Considerando o estabelecido pela Resolução nº 03/92 de 08 de janeiro de 1992, deste Conselho, que determinou que o INMETRO criasse um Grupo de Trabalho com envolvimento de entidades representativas do setor para revisão do Regulamento Técnico de Carroçarias de ônibus Urbanos:

Considerando o documento final elaborado pelo Grupo de Trabalho:

Resolve, "ad referendum" do referido Conselho:

1. Estabelecer o Regulamento Técnico de "Carroçaria de ônibus Urbano - Padronização", anexo à presente Resolução, para *implantação no prazo máximo de 08 (seis) meses.*

2. Determinar ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, a emissão de Certificado de Conformidade ao Regulamento Técnico ora estabelecido.

3. Recomendar ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, do *Ministério da Justiça, a Regulamentação da Circulação de ônibus* Urbanos, de acordo com o citado Regulamento Técnico.

4. Considerar para efeito desta Resolução apenas os ônibus Urbanos Tipos I e II descritos no Regulamento Técnico anexo.

5. Este Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Resoluções nº 14/88, de 13 de outubro de 1988, nº 05/89 de 07 de novembro de 1989 e nº 03/90 de 09 de outubro de 1990, do CONMETRO.

JOSÉ EDUARDO ANDRADE VIEIRA

ANEXO

CARROÇARIA DE ÔNIBUS URBANO - Padronização

Regulamento Técnico

1 - ESCOPO
Este regulamento Técnico visa orientar a fabricação nacional de carroçarias de ônibus urbano e garantir condições mínimas de segurança e conforto dos passageiros, tripulantes, e terceiros racionalizando a produção destes veículos, e consequentemente reduzindo os custos industriais.

2 - OBJETO
Este regulamento Técnico, elaborado com base nos trabalhos do GT instituído pela Portaria nº 109/84, DE 17/10/84, do Ministro da Indústria e do Comércio e revisado pelo GT instituído pelas Portarias 019/92 do Inmetro de 17/01/92 e 049/92 de 19/03/92 do INMETRO no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei 5966 de 11/09/73, vem:
2.1 Estabelecer os padrões técnicos a serem observados na construção das carroçarias dos ônibus urbanos, fabricados pelo parque industrial nacional.
2.2 Classificar os ônibus urbanos em dois tipos (TIPO I e TIPO II), que devem ser empregados segundo o seu nível de serviço, considerando-se as características operacionais das linhas onde são utilizados.
TIPO I: Pelas suas características construtivas é mais adequado para operar nas regiões periféricas ou como alimentador e/ou distribuidor do sistema de transporte.
TIPO II: Um veículo que pelas suas características construtivas é próprio para operar em vias, corredores ou áreas exclusivas.
2.3 Considerar para efeito de projeto de carroçaria, na determinação de carga útil transportada, o valor de 640N como peso médio por pessoa.
2.3.1 Para efeito de cálculo de passageiros em pé, deve ser tomado o valor de no máximo 5 (cinco) passageiros por m^2, desconsiderando:
a) a área dos degraus;
b) a área da catraca definida como $0,40m^2$, equivalente a 2 (dois) passageiros em pé;
c) a área de influência do posto do motorista;
d) a área ocupada pelos pés dos passageiros sentados, observado o disposto no item 10.10, quando, à frente, admitir-se a acomodação de passageiros em pé:
2.3.2 Os limites de peso total máximo indicado e o peso máximo indicado por eixo veicular, conforme NBR 6070, devem ser respeitados.
2.4 É permitida uma tolerância nas dimensões em relação ao solo na ordem de 10% para ônibus Tipo I e de 5% para os ônibus Tipo II e de 1° nos ângulos de entrada e saída.

3 - NORMAS E DOCUMENTOS COMPLEMENTARES
3.1 Norma Brasileira NBR 6070 - Pesos de Veículos Rodoviários Automotores, seus Rebocados e Combinados - Terminologia.
3.2 Norma Brasileira NBR 9491 - Vidros de Segurança para Veículos Rodoviários - Especificação.
3.3 Regulamento do Código Nacional de Trânsito.
3.4 Leis, Resoluções e Regulamentos Técnicos de orgãos federais pertinentes.

4 - ABRANGÊNCIA
Este Regulamento Técnico abrange os seguintes assuntos relacionados com a matéria, dispostos em itens, conforme discriminação a seguir:
a) 5 - características da carroçaria;
b) 6 - escadas e degraus;
c) 7 - ventilação interna;
d) 8 - porta de serviço;
e) 9 - saída de emergência;
f) 10 - banco de passageiros;
g) 11 - poltrona do motorista;
h) 12 - poltrona do cobrador;
i) 13 - área para passageiros em pé;
j) 14 - janelas;
l) 15 - campainha por botão e cordão;
m) 16 - balaustres, corrimãos e colunas;
n) 17 - apoios para embarque/desembarque;
o) 18 - iluminação interna;
p) 19 - catraca;
q) 20 - caixa de vista;

5 - CARACTERÍSTICAS DA CARROÇARIA
5.1 O comprimento máximo, medido entre as faces externas dos pára-choques dianteiro e traseiro dos ônibus urbanos pode ser de até 13,20 metros.
5.2 Os valores dos raios de giro dos ônibus urbanos devem obedecer os limites estabelecidos na TABELA 1. Estes valores são relativos a uma curva de 360° (2 π rad), com máximo esterçamento (FIGURA 1).

TABELA 1 - Valores para raio de giro

MANOBRABILIDADE	VALOR (m)
Re = Raio externo entre paredes	Máximo 13,60
Reg = Raio externo entre guias	Máximo 12,00
Ri = Raio interno entre guias	Mínimo 5,00
Ar = Avanço radial de traseira	Máximo 1,00

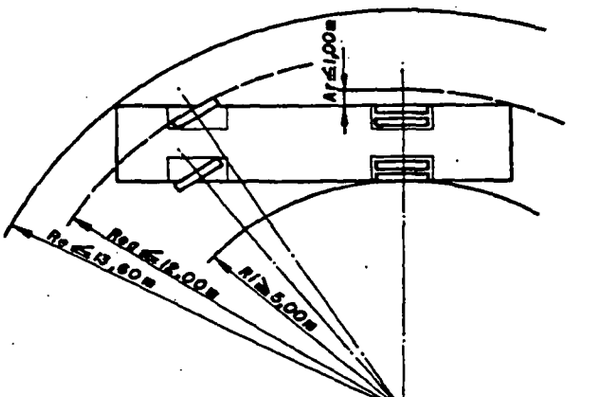


FIGURA 1 - Geometria de manobra com máximo esterçamento

5.3 A largura total máxima incluindo-se os pára-choques (do tipo envolvente) e excluindo-se os espelhos retrovisores externos, partes retráteis e luzes de sinalização deve ser 2,60m.

Folha n.o 10 do proc.
n o 612 de 1994

5.4 A altura total máxima que pode ser atingida pela carroçaria em sua parte mais alta, medida entre o nível do solo e a geratriz superior do ponto externo mais elevado do teto do veículo, deve ser de 3,50m.
5.5 A altura interna mínima, medida entre a face interior do teto e o assoalho no centro do corredor deve ser de 2,00m.
5.6 A altura máxima do piso, medida nas regiões das portas a partir do nível do solo, deve ser:
a) 1,05m para os ônibus Tipo I;
b) 0,92m para os ônibus Tipo II;
5.7 A inclinação do piso deve ser, no máximo, de 5%.
5.8 O balanço traseiro do ônibus deve atender aos limites estabelecidos no Regulamento do Código Nacional de Trânsito.
5.9 O veículo deve ser equipado em cada extremidade, com um pára-choque do tipo envolvente (isto é, com extremidades encurvadas ou anguladas), mantendo-se, entretanto, dentro dos limites da largura regulamentada, conforme o item 5.3.
5.9.1 A altura máxima dos pára-choques, contada entre a sua geratriz inferior e o pavimento, estando o veículo com seu peso em ordem de marcha, conforme definido na NBR 6070, deve ser:
a) 0,65m para ônibus Tipo I
b) 0,55m para ônibus Tipo II
5.9.2 Sobre os pára-choques não se admite a colocação de componentes elétricos.
5.10 O ângulo mínimo de entrada e saída (Fig. 2), estando o veículo com seu peso em ordem de marcha, conforme definido na NBR 6070, deve ser de 8° (0,044 ¶ rad).

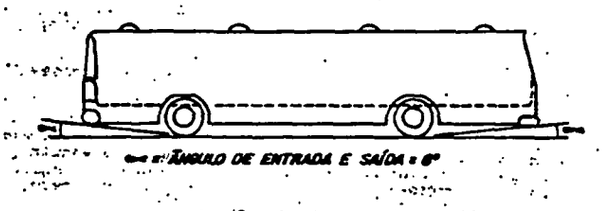


FIGURA 2 - Ângulo de entrada e saída

6 - ESCADAS E DEGRAUS
6.1 A altura máxima para o patamar do primeiro degrau da escada (Fig. 3), medida perpendicularmente ao plano de rolamento do veículo a partir do nível do solo, deve ser de:
a) 0,45m para o ônibus Tipo I;
b) 0,37m para o ônibus Tipo II;
6.1.1 A altura máxima dos patamares dos demais degraus deve ser de:
a) 0,300m para o ônibus Tipo I admitindo-se uma tolerância de 10%;
b) 0,275m para ônibus Tipo II admitindo-se uma tolerância de 5%.

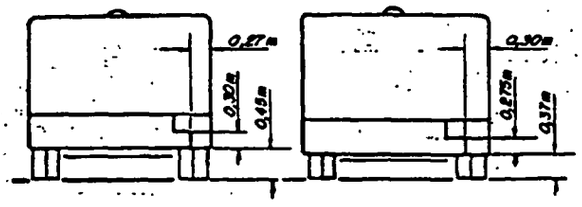


FIGURA 3 - Escadas e degraus

6.2 A profundidade do piso de qualquer degrau das escadas deve ser, no mínimo, de:
a) 0,27m para ônibus Tipo I;
b) 0,30m para ônibus Tipo II;
6.3 As larguras mínimas de cada degrau, já subtraída a dimensão do espaço para movimentação das folhas da porta, devem ser de:
a) 0,50m para porta simples;
b) 0,93m para portas duplas;

7 - VENTILAÇÃO INTERNA
7.1 O ônibus Tipo II deve dispor de um sistema de ventilação mecânica que assegure a renovação do ar, pelo menos vinte vezes por hora, por meio de ventiladores instalados no teto, ou exaustores convenientemente instalados. Não se deve considerar a renovação natural obtida pela abertura das portas durante as paradas e as tomadas de ar localizadas no painel frontal. A velocidade no fluxo de ar nos orifícios de ventilação mecânica não deve ultrapassar 4,0m/s.
7.1.1 O ônibus Tipo I deve ter duas tomadas de ar colocadas no teto ao longo do veículo, convenientemente instaladas, protegidas de forma a possibilitar sua perfeita utilização em dias chuvosos.
7.2 Os ônibus Tipo I e Tipo II devem ser guarnecidos com, pelo menos, duas escotilhas de teto, centrais ao corredor, sendo uma na seção dianteira e outra na traseira, iguais e com dimensões de 0,60m por 0,60m.

8 - PORTA DE SERVIÇO
8.1 Todo ônibus urbano deve ter, pelo menos, duas portas de serviço, localizadas nos respectivos balanços, sendo a porta traseira posicionada o mais próximo possível do eixo traseiro.
8.1.1 Quando dispuser de três, uma delas localizar-se-á no entre-eixo, mais próximo possível do centro, e no caso de quatro portas, duas devem estar situadas juntas, na parte central da carroçaria.
8.1.2 Em ônibus com motor dianteiro aparente, a porta dianteira poderá localizar-se no entre-eixos, próximo à extremidade dianteira.
8.2 As portas de serviço do veículo devem ser duplas e de dimensões tais que, quando abertas proporcionem um vão livre de pelo menos 1,90m, referente a altura, e 1,10m referente a largura.
8.2.1 No ônibus Tipo I, permite-se o uso de porta simples, cujo vão livre mínimo, referente a largura, deve ser 0,70m.
8.2.2 Para efeito de medição da largura útil da porta a qual deve ser feita ao centro da altura da mesma, desconsiderar a projeção dos pega-mãos, cuja dimensão não deve exceder a 0,05m.
8.3 As portas devem abrir de forma que o lado interno das mesmas fique voltado para os passageiros.
8.4 A projeção máxima para o exterior, durante o movimento de abrir e fechar não deve ultrapassar 0,25m devendo ter 0,15m quando a mesma estiver aberta, em relação à parte mais externa da carroçaria, excluindo-se os frisos.
8.5 A abertura e o fechamento de todas as portas de serviço devem ser comandadas por dispositivo pneumático ou eletro-pneumático, situando-se o comando junto ao posto do motorista.
8.6 A metade superior de todas as portas de serviço deve ser envidraçada; a porta dianteira deve ter a metade inferior também envidraçada, de modo a permitir que o motorista tenha a maior visibilidade possível, quando executar a manobra de parada no ponto.
8.6.1 Os vidros referidos no item 8.6 devem ser os especificados como vidros de segurança na NBR 9491.

9 - SAÍDAS DE EMERGÊNCIA
9.1 Os ônibus devem possuir no mínimo três janelas do lado oposto às portas de serviço, que devem funcionar como saídas de emergência, janelas essas que, quando acionados os seus mecanismos de aberturas devem ser totalmentes ejetáveis ou articuladas no bordo inferior, de maneira que suas bordas livres na posição aberta, encostem na lateral do veículo.
9.1.1 Quando em número de três, estas janelas não podem ser contíguas, devendo, pelo menos uma, ser localizada entre o painel, antes de transpor a catraca, exceto quando a entrada for pela porta dianteira.
9.1.2 No mecanismo de abertura das janelas de emergência, não pode ser utilizado sistema de roscas.
9.1.3 Deve ser colocado aviso legível, com instruções claras sobre o seu funcionamento bem como advertência sobre as penalidades do seu uso indevido.

10 - BANCO DO PASSAGEIRO
10.1 A disposição e o número de bancos devem ser estabelecidos considerando-se as características da linha, o nível de serviço, as dimensões da carroçaria, o número e localização das portas e a posição do motor.
10.2 Os bancos dos passageiros devem ser montados no sentido de marcha do veículo com exceção dos bancos situados sobre as caixas de rodas, os quais podem ser montados costa a costa.
10.3 Os bancos devem ser livres de arestas ou saliências potencialmente perigosas em caso de súbitas desacelerações ou de quebra dos mesmos.
10.3.1 Nos ônibus Tipo II, os bancos podem, também, ser acolchoados.
10.4 A altura do assento, em relação ao local de acomodação dos pés deve estar compreendida entre 0,38m e 0,45m.
10.5 A largura do assento deve ser, no mínimo de:
a) 0,45m para os bancos simples;
b) 0,86m para os bancos duplos ou combinações desses.
10.6 A profundidade do assento deve estar compreendida entre 0,38m e 0,40m.
10.7 A altura do encosto, referida ao nível do assento, desconsiderando o pega-mão, deve ser de, no mínimo, 0,45m.
10.8 O ângulo do assento com a horizontal deve estar compreendido entre 5° (0,0277 ¶ rad) e 15° (0,0833 ¶ rad).
10.9 O ângulo do encosto com a horizontal deve estar compreendido entre 105° (0,5833 ¶ rad) e 115° (0,6388 ¶ rad).
10.10 A distância livre entre o assento de um banco e o espaldardo que estiver à sua frente, medida no plano horizontal, deve ser igual ou superior a 0,30m, a mesma distância livre deve ser observada em relação ao anteparo que venha existir a frente de qualquer banco. Para bancos sobre as caixas de roda posicionados costa a costa, a distância mínima entre os encostos dos bancos montados frente a frente deve ser de 1,30m.

11 - POLTRONA DO MOTORISTA
11.1 A poltrona do motorista deve ser anatômica, regulável, acolchoada e possuir ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração os aspectos funcionais e de conforto do motorista, minimizando o seu desgaste físico e mental.
NOTA: Entende-se como "similar" as poltronas do motorista, que possuam todas as condições de regulagens, anatomia, sejam acolchoadas, possuam ventilação, porém na suspensão a poltrona possa não ter o pistão hidráulico e passar a possuir um pino de interligação na estrutura de sustentação da mesma, evitando-se os movimentos oscilatórios verticais acentuados ficando preservados os aspectos funcionais e de conforto do motorista, minimizando o seu desgaste físico e mental.
11.2 A poltrona deve ser posicionada tendo como referência o volante de direção, pedais, painéis e pára-brisa, cujas posições e distâncias são elementos críticos para a condução confortável e segura do veículo. Para isso, a poltrona deve ser instalada de tal modo que a projeção do seu eixo de simetria, no plano horizontal, coincida com a projeção, no mesmo plano, do eixo de simetria da coluna de direção, situado a uma distância de, no mínimo 0,40m e, no máximo, 0,70m da lateral interna esquerda do veículo.
11.3 A poltrona deve permitir variações na altura entre 0,40m e 0,55m atendendo uma variação de curso, de no mínimo 0,13m, e um movimento longitudinal de 0,12m oferecendo, no mínimo, quatro posições de bloqueio.
11.4 O assento da poltrona deve ter as seguintes dimensões:
a) largura entre 0,40m e 0,50m;
b) profundidade entre 0,38m e 0,45m;
11.5 O encosto da poltrona deve ser de forma trapezoidal, permitir ajustamentos de forma contínua ou, pelo menos, em 5 (cinco) estágios de inclinação, de 95° (0,5277 ¶ rad) a 115° (0,6388 ¶ rad) com a horizontal, e ter as seguintes dimensões:
a) base inferior variando de 0,40m a 0,50m;
b) base superior variando de 0,34m a 0,46m;
c) altura variando de 0,48m a 0,55m.
11.6 A distância entre o encosto e o centro do volante da direção deve ser, no mínimo de 0,54m e de no máximo 0,70m.

Folha n.o 11 do proc.
n.o 612 de 19 94

12 - POLTRONA DO COBRADOR
12.1 A poltrona do cobrador deve ser anatômica, regulável, acolchoada, e possuir ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, podendo possuir patamar de 0,15m a 0,45m acima do assoalho levando em consideração os aspectos funcionais e de conforto do cobrador, minimizando o seu desgaste físico e mental.
NOTA: Entende-se como "similar" as poltronas do cobrador, que possuam todas as condições de regulagens, anatomia, sejam acolchoadas, possuam ventilação, porém na suspensão a poltrona possa não ter o pistão hidráulico e passar a possuir um pino de interligação na estrutura de sustentação da mesma evitando-se os movimentos oscilatórios verticais acentuados ficando preservados os aspectos funcionais e de conforto do cobrador, minimizando o seu desgaste físico e mental.
12.1.1 A poltrona do cobrador deve ter apoios laterais acolchoados para os braços, sendo o do lado de acesso, escamoteável.
12.1.2 No posto do cobrador deve existir apoio para os pés.
12.2 A poltrona deve permitir variações na altura entre 0,40m e 0,55m atendendo uma variação de curso, de no mínimo 0,13m.
12.3 O assento da poltrona deve ter as seguintes dimensões:
a) largura entre 0,40m e 0,50m;
b) profundidade entre 0,38m e 0,45m.
12.4 O encosto da poltrona deve ser de forma trapezoidal, permitir ajustamentos de forma contínua ou, pelo menos em 5 (cinco) estágios de inclinação, de 95° (0,5277 π rad) a 105° (0,5833 π rad) com a horizontal, e ter as seguintes dimensões:
a) base inferior variando de 0,40m a 0,50m;
b) base superior variando de 0,34m a 0,46m;
c) altura variando de 0,48m a 0,55m.

13 - ÁREA PARA PASSAGEIROS EM PÉ
13.1 *O corredor de circulação deve ter no mínimo 0,65m* de largura, medido a 0,30m acima do assento do banco do passageiro.
13.1.1 A área livre para passageiros em pé, antes de transpor a catraca deve ser de 1,0m² a 4,0m².

14 - JANELAS
14.1 As janelas laterais devem oferecer visibilidade a passageiros sentados e aos passageiros que viajam em pé.
14.2 As janelas laterais podem ser construídas, tendo uma vidraça fixa inferior (bandeira) e outra móvel superior, capaz de deslizar em caixilho próprio, e/ou possuir os quatro vidros móveis.
14.2.1 A altura de seção da vidraça fixa (bandeira) não pode exceder a 50% da altura da janela.
14.3 A abertura da vidraça móvel deve ser equivalente a pelo menos, 20% da área envidraçada.
14.4 As janelas devem ter suas larguras compreendidas entre 1,20m e 1,60m com altura mínima de 0,80m exceto para janelas de acabamento e/ou complementação e/ou necessidades estruturais.
14.5 Todas as janelas devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme especificados na NBR 9491, exigência extensiva aos pára-brisas e aos vidros da parte traseira do veículo, quando existirem.
14.6 O peitoril da janela, considerando como tal a linha acima da qual se desenvolve a parte de vidro da mesma, deve estar a uma altura de no mínimo *0,70m*, e, no máximo, *0,95m* acima do assoalho, excetuando-se:
a) a janela localizada ao lado da poltrona destinada ao motorista;
b) as janelas localizadas nas regiões das caixas de rodas;
c) a janela localizada no posto do cobrador quando neste houver patamar;
d) as janelas referentes à cobertura do motor traseiro e sua respectiva caixa de mudança.

15 - CAMPAINHA POR BOTÃO E CORDÃO
15.1 *Deve haver um sinal ótico e um sonoro ligados simultaneamente ao* ser comprimido um botão interruptor ou puxado um cordão.

15.2 O sinal sonoro deve ser de um a dois segundos e, quando acionado deve soar somente uma vez, só podendo voltar a ser ativado depois que a porta de desembarque for aberta. Esse dispositivo deve ser equipado com um interruptor que permita ao motorista rearmá-lo independentemente da atuação das portas.
15.3 O sinal ótico quando acionado deve permanecer ligado no posto do motorista e, no mínimo, em dois pontos visíveis de qualquer posição da área reservada aos passageiros em pé.
15.4 Devem ser instalados, no mínimo dois botões para acionamento do sinal de parada, sendo um próximo à porta de saída, a uma altura não superior a 1,50m em relação ao piso interno do veículo.
15.5 Os cordões de acionamento da campainha, instalados na parte superior, adiante da catraca não podem ter afastamento maior que 0,30m do corrimão superior.

16 - BALAÚSTRES, CORRIMÃOS E COLUNAS
16.1 *Os balaústres, corrimãos e colunas devem ser construídos com seção* transversal circular com diâmetro externo compreendido entre 0,03m e 0,04m, resistindo a uma solicitação de 1500N aplicada no ponto equidistante das extremidades de fixação e, no caso de corrimão superior, a uma solicitação de 400N a cada 0,20m de comprimento, tendo proteção superficial adequada quando necessária.
16.2 Os corrimãos superiores devem ser em quantidade mínima de dois, e devem correr paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um coincida com a extremidade superior do encosto do banco do corredor de cada fila.
16.2.1 Mesmo no caso de existência de outros corrimãos superiores, tais como os centrais ao corredor ou os utilizados nos bolsões, sua altura deve estar compreendida entre 1,80m e 1,90m.
16.3 Os balaústres verticais devem ser montados junto aos bancos, alternadamente do lado direito e esquerdo do corredor de circulação.
16.3.1 Uma coluna deve ser instalada junto à porta dianteira, à ré do poço dos degraus. Em caso de porta dupla deve-se instalar uma segunda coluna ou um divisor de fluxo, no centro da superfície do degrau intermediário.
16.3.2 Uma coluna deve ser instalada junto à porta traseira e, eventualmente à porta central. Em caso de porta dupla, deve-se instalar uma segunda coluna ou um divisor de fluxo, no centro da superfície do degrau intermediário.
16.3.3 *Nas demais regiões*, o espaçamento longitudinal entre colunas não deve ser superior a 2,00m.

17 - APOIOS PARA EMBARQUE/DESEMBARQUE
17.1 Alças ou balaústres devem guarnecer a entrada/saída do veículo, instalados sempre no interior da carroçaria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estas estiverem abertas.
17.2 No caso de ônibus de portas duplas, os corrimãos para embarque e desembarque devem seguir a inclinação do piso da escada com uma altura entre *0,86m e 0,96m e sempre no interior da carroçaria (Fig. 4)*.

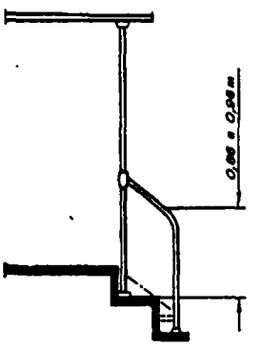


FIGURA 4 - Corrimão para embarque/desembarque

17.2.1 No caso de utilização de divisor de fluxo para portas, devem ser atendidas as mesmas características do item 17.1.
17.2.2 No caso de utilização de porta pantográfica, os corrimãos de embarque/desembarque devem ser fixados nas laterais de acesso a partir do primeiro degrau.

18 - ILUMINAÇÃO INTERNA
18.1 A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente com o comando de iluminação colocado junto ao posto do motorista sendo a alimentação feita por, no mínimo, dois circuitos independentes.
18.2 O arranjo das luminárias deve oferecer, na região das poltronas, uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 140 lux, 1,0m acima do nível do assoalho.
18.2.1 No posto do motorista, até a primeira fila de poltronas atrás do mesmo, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30 lux de maneira a evitar reflexos no pára-brisa e nos espelhos em seu posto.
18.3 Uma luminária deve ser instalada próxima à escada de cada porta de serviço, sendo o seu interruptor operado pelo próprio mecanismo de acionamento da mesma.

19 - CATRACA
19.1 O ônibus deve ser dotado de catraca no corredor de circulação em frente ao assento do cobrador, cuja localização deve prever uma "área de espera" conforme item 13.1.1.
19.2 Os ônibus devem ser dotados de catraca com três ou quatro braços com altura "H" da geratriz superior do braço da catraca em relação ao revestimento do assoalho do corredor de circulação de 0,90m a 1,05m oferecendo uma abertura "A" para passagem dos passageiros, igual ou maior a 0,40m (Fig. 5).

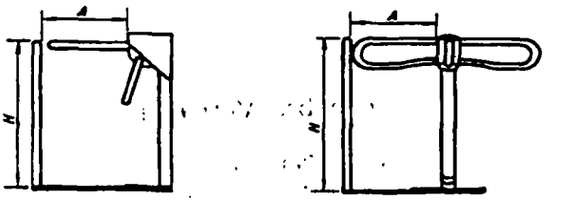


FIGURA 5 - Catracas

19.3 Não pode existir qualquer dispositivo que reduza o espaço livre entre dois braços consecutivos.
19.4 Na parte inferior do braço da catraca, pode ser colocado dispositivo vazado, do mesmo diâmetro dos tubos de que são feitos os braços, desde que distem no mínimo 0,40m do piso, e que não ocupem mais de 50% do vão livre.
19.5 As catracas e os dispositivos necessários à sua instalação devem ser de material que não cause danos aos passageiros, não tendo arestas vivas.

20 - CAIXA DE VISTA
20.1 A caixa de vista deve ter um comprimento externo mínimo de 2,10m e uma altura externa mínima de 0,20m.
20.2 Os caracteres alfanuméricos que indicam o destino do ônibus e o número de linha, devem ter a letra "Helvética Regular" com altura variando de 0,08m a 0,18m.
20.3 Na iluminação interna da caixa de vista deve-se utilizar lâmpada fluorescente ou equivalente.
20.4 Poderá também ser adotada a caixa de vista eletrônica ou similar.

(Of. nº 85/93)

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 13 / 05 / 1995
pagina 48 coluna 1ª, 2ª
conferido:

À Douta Comissão de
Atividade Econômica
Em, 18 / 05 / 95

LUIS FERNANDO B. DE ARAÚJO
Secretário

Recebido na Comissão de
Atividade Economica
Em 18/5 as 15 h.

MARIA ELIZABETH MACHADO
Secretária

Ao nobre Vereador Brasil Vita
para relatar.

Sala da Comissão de Atividade Econômica
18 / 05 / 95

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seção ... folhas sob nº 12 / 6/5/95 rubricadas sob

17 - RELCOM
17-5039/1995

Folha n.º 12 do proc. n.º 612 de 1994
o funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

16 - PAR
16-0787/1995

PARECER

DA COMISSÃO DE ATIVIDADE ECONÔMICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 612/94

Visa o presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Edivaldo Estima, obrigar as empresas de transporte coletivo que operam no Município a instalar degrau suplementar nos veículos para acesso e desembarque de passageiros.

O projeto em tela também estabelece que a implantação do degrau suplementar mencionado obedecerá a projeto único desenvolvido em conjunto por órgãos técnicos do Executivo, representantes das empresas de transporte coletivo da Capital, Faculdades de Engenharia, Indústria e entidades interessadas, em prazo não superior a 30 (trinta) dias a contar da aprovação da presente lei.

Segundo a justificativa, muitos usuários, principalmente idosos, deficientes e gestantes, têm dificuldade para entrar nos ônibus em virtude da elevada altura dos degraus e devido ao fato de que, por motivos diversos, os ônibus quase nunca encostam no meio-fio.

No âmbito da competência desta Comissão, entendemos que a iniciativa é oportuna e meritória.

Pelo exposto, favorável este parecer.

Sala da Comissão de Atividade Econômica, em 30/5/95

PRESIDENTE - LÍDIA

RELATOR - VITA

ORTEGA

SALA

CINTRA

À Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em, 05/06/95

MARIA ELIZABETH MACHADO
Secretária

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 05/06 as ___ h.

Ao nobre Vereador Edson Simões
para relatar
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
06 / 06 / 95

Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEGUE(M) juntado(s) nesta data o documento e(ou) parecer(es) abaixo indicado(s) sob n.º ___ e folha de informação sob n.º 13 / 14/06/95

Folha n.º 13 do proc.
nº 612 de 1994
do funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

Senhor Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento:

Solicito as providências cabíveis a fim de que o Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 612/94:

1º) Quais os parâmetros ora em uso para determinação das dimensões dos degraus dos ônibus utilizados no sistema de transporte coletivo?

2º) Qual a viabilidade técnica de implantação do pretendido pelo projeto, seja o texto original, seja o substitutivo apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente?

3º) Qual a repercussão para a tarifa, em termos de elevação de custos do sistema, com a implantação da medida preconizada?

Edson Sanches, em 08.06.95
Relator

Deferido

Almir Guimarães
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Almir Guimarães
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Deferido

Miguel Colasuonno
Presidente

A
LEG 3 - Senhora Chefe
Por solicitação do Sr. Presidente,
para providências.
SF 20 / 6 / 95

CAETANO DEL CIOPPO
Chefe Gab. Presidência
Reg. 22.272

RECEBIDO EM LEG. 3
22/06/95
16:50h.

Sr. Paulo.

Oficiar ao Executivo, solicitando informações para a comissão de Finanças e Orçamento.

23/06/95

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Chefe da Seção Técnica II

Sra. Chefe.

Providenciado conforme o despacho de V.Sa..

26/06/95

PAULO M. A. DE PAULA
Oficial Legislativo

SEGUE 1 vn., juntado 5, nesta data
documento 5 e papel de informação
rubricado 4 sob folha 5 nº. 5 14-16
Em 30/06/95

Câmara Municipal de São Paulo

14 do proc.
612 / 94

São Paulo, 26 de junho de 1995.

18 - OF-LEG3
OFICIO N.0318/1995

Senhor Prefeito.

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento e nos termos do art. 68 do Regimento Interno, encaminho a Vossa Excelência cópia do Projeto de Lei nº 612/94 de autoria do Vereador Edivaldo Estima - que dispõe sobre obritoriedade de instalação de degrau suplementar em ônibus que operam no Município, e dá outras providências - solicitando-lhe se digne determinar providências no sentido de que nos envie subsídios para que a referida comissão possa emitir parecer a respeito.

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

MIGUEL COLASUONNO
Presidente

Anexos: cópia de fl. 01, e do despacho da comissão solicitante de fl. 13.

A Sua Excelência o Senhor
Engenheiro Paulo Salim Maluf
Digníssimo Prefeito do Município de São Paulo.

pmap

Fls. 15 proc.
n.º 612 de 1994

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

MEMORANDO

São Paulo, 26 de junho de 1995

Recebi ofício DT.7/Leg.3 nº 0318/95 de 26-06-95, solicitando ao Executivo informações referente ao Projeto de Lei nº 612/94 de autoria do Ver. Edivaldo Estima.

ANEXO: cópia xerográfica do PL 612/94 e do despacho da comissão solicitante.

27/06/95

REGINA LÚCIA PINHEIRO TEIXEIRA
Oficial de Gabinete

COD. 0553

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 16

do processo nº 612 de 19 94 / 30 / 06 / 95 (a)

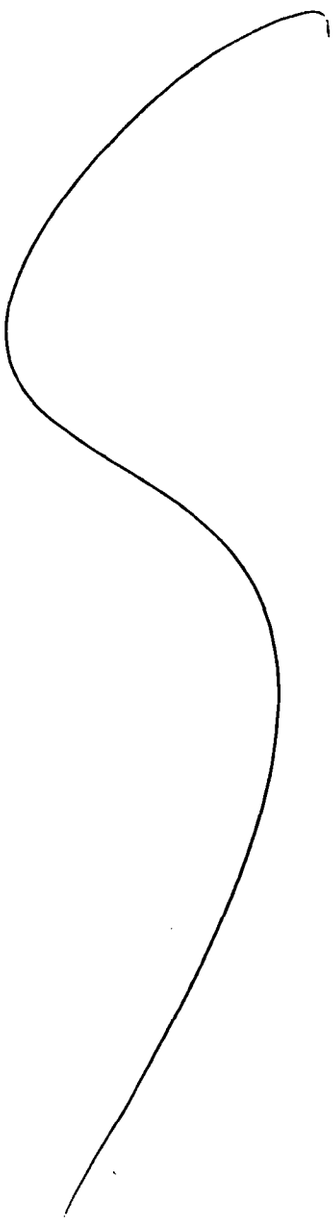
À Comissão de Finanças e Orçamento.

Para as devidas providências.

30/ 06 /95

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Chefe da Seção Técnica II

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 03/07 as 11:10 h.



SEGUE ... M ... juntado ... 5 ... nesta data, ... 08 ... documento ... 3 ... e papel para informação, rubricado ... 5 ...
sob folha ... 5 ... nº 17 a 27.

Em ... 08 / 08 / 95 ...

Folha n.º 17 do proc.
nº PL 612 de 19 94
o funcionário

Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 07 de agosto de 1995

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. T. L. n.º 189/95

15 - DOCREC
15-0180/1995

RECEBIDO NA A. T. M.
Em 07 / 08 / 95
às 16:40 horas

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, junto ao presente, cópias das informações prestadas pelas Unidades competentes desta Prefeitura, relativas aos Projetos de Lei constantes da relação anexa.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

PAULO MALUF
Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor Miguel Colasuonno
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo
LMBN/fsc

À Leg. 3j
Em 07/08/95

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chefe-
A. T. M.

RECEBIDO EM LEG. 3
07/08/95
18:45h

À Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em, 08/08/95

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II

Folha n.: 18 do proc
nº PL 612 de 1994
o funcionário

RELAÇÃO ANEXA AO OFÍCIO A.T.L. Nº 189/95 DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS AOS PROJETOS DE LEI RELACIONADOS A SEGUIR:

1. **P.L. nº 612/94** - Ofício 18/Leg.3/0318/95 - Vereador Edivaldo Estima, que dispõe sobre obrigatoriedade de instalação de degrau suplementar em ônibus que operam no Município, e dá outras providências.

2. **P.L. nº 531/95** - Ofício nº 18/Leg.3/0401/95 - Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho, que denomina Leandro dos Santos Pedro o logradouro público localizado na Rua Malacacheta nº 227, bairro de Cangaíba.

3. **P.L. nº 513/95** - Ofício nº 18/Leg.3/0398/95 - Vereador Antonio de Paiva Monteiro Filho, que denomina José Cesar a viela localizada na Rua Itapura, 315, Tatuapé.

4. **P.L. nº 523/95** - Ofício nº 18/Leg.3/0399/95 - Vereador Mário Noda, que denomina Ludia de Oliveira Alves, a viela 27, localizada a altura do nº 169 da Rua Padre Caresia, na Vila Jaguaré.

5. **P.L. nº 304/95** - Ofício nº 18/Leg.3/0355/95 - Vereador Wadih Mutran, que dispõe sobre a proibição de serem usados telefones celulares em todos os postos de gasolina no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Folha n.º 09 do proc.
nº PL 612 de 19 95
o funcionário

6. **P.L. nº 300/95** - Ofício nº 18/Leg.3/0354/95 - Vereador Devanir Ribeiro, que dispõe sobre a obrigatoriedade de para-raios em creches, escolas e postos de saúde municipais.

7. **P.L. nº 591/94** - Ofício nº 18/Leg.3/0393/95 - Vereador José Viviani Ferraz, que obriga o Executivo a prestar, complementarmente, serviços cirúrgicos ou procedimentos médicos de qualquer natureza à população carente, e dá outras providências.

8. **P.L. nº 525/95** - Ofício nº 18/Leg.3/0400/95 - Vereador José Viviane Ferraz - que denomina Rua Ana Moreira dos Santos Mattos, a Rua Treze, no Conjunto Paulistana - Jardim das Pedras.

LMBN/fsc

Folha n.º 20 do proc.
nº 612 de 1994
o funcionário

CÓPIAS DAS INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROJETO DE LEI Nº 612/94, REFERENTE AO OFÍCIO Nº 18/Leg.3/0318/95, REMETIDO A CÂMARA MUNICIPAL COM OFÍCIO ATL. Nº 189/95.

Folha n.º 21 do proc
PL 612 de 1994
o funcionário

Folha n.º 07 do Processo
n.º 59-001.466-95*39
Ass.

ANTONIO NASCIMENTO DOS SANTOS
Téc em Serv. Administração
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

APENSO PU 95/539

São Paulo, 18 de Julho de 1995.

Ao
Engº Aldo Ceconelo Jr. - DC/CDT

Ref.: Processo PMSP nº 59-001.466-95*39.
Memorando ATL nº 1.446 - Ofício CMSP nº 318/1995

Em atenção ao processo referenciado, atinente à questionamentos solicitados pela Comissão de Finanças e Orçamento sobre o **Projeto de Lei nº 612/94** e ao **Substitutivo nº 641/95** apresentado pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, apresentamos nossas considerações técnicas.

PARÂMETROS UTILIZADOS

Os atuais parâmetros utilizados pela SPTrans para verificação da altura dos degraus dos ônibus urbanos, tomam como embasamento a **Resolução nº 01/93** do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO.

Esta regulamentação é parte integrante de toda a base técnica utilizada para o desenvolvimento de Especificações Técnicas para ônibus, elaboradas pelo Departamento de Engenharia da São Paulo Transporte.

VIABILIDADE TÉCNICA - TEXTO ORIGINAL

No que diz respeito à viabilidade de implantação de degrau suplementar, reiteramos nosso posicionamento apresentado quando da análise do Substitutivo em questão (Memorando SGM/ATL nº 947 de 31/05/95) e também a análise do Projeto de Lei nº 304/92 (Processo PMSP nº 59-001.443-93*71), recomendando a adoção dos limites estabelecidos pelo CONMETRO na fiscalização e incorporação de novos ônibus ao Sistema, pois as dificuldades práticas para concretização imediata, abrangendo aspectos técnicos e principalmente de segurança, são fatores que demandam estudos mais aprofundados, tanto por parte da SPTrans como das Empresas Montadoras e Encarroçadoras.

Caso seja definida a instalação, a qual somos contrários, obrigatoriamente deverá estar atrelada à incorporação de dispositivos de segurança, com a função de evitar que o dispositivo seja acionado antes da parada total do ônibus e evitar que o carro saia com o degrau acionado.

Folha n. 22 do proc.
PL 612 de 1994
funcionário

Folha n. 00 do 400
n. 59-001.466-95-39
Ass.
ANTONIO NASCIMENTO DOS SANTOS
Téc em Serv. Administração
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

APENSO PU 95/539

O dispositivo de segurança também deverá impedir a abertura das portas com o veículo em movimento e sua saída com as mesmas abertas.

Salientamos também que a adoção do degrau suplementar na atual frota vinculada ao Sistema de Transporte, poderia não ser economicamente viável no momento, haja visto que muitos ônibus já se encontram como a vida útil avançada, sendo que a relação custo/benefício para estes casos não seria positiva, pois muitos carros acabariam por receber o benefício já em fins de sua vida útil.

Tecnicamente a instalação é factível, entretanto deve-se considerar os aspectos voltados à segurança, os quais são primordiais, pois nos horários de "rush", o acúmulo de passageiros para realizar o embarque nos ônibus pode propiciar condições inseguras em relação ao acionamento do dispositivo, sendo que ao invés de ser considerado como equipamento necessário, passaria a ser visto como grande "risco potencial" e fator de impedância à operação. Assim sendo, sob o ponto de vista operacional o dispositivo é inviável.

VIABILIDADE TÉCNICA - TEXTO SUBSTITUTIVO

No que se refere ao Substitutivo em tela, a determinação para que a PMSP, através da SPTrans, passe a adotar a Resolução nº 01/93 do CONMETRO para inclusão e fiscalização dos ônibus do Sistema de Transporte de São Paulo, já é fato usual.

Quando da inclusão de veículos, também é verificada a altura dos degraus buscando a conformidade com a Resolução nº 01/93, somente voltada aos ônibus fabricados a partir da data de sua regulamentação, devido a inexistência de matéria legal que estenda a aplicação da Resolução à todos os ônibus a serem incorporados, tanto novos como usados.

Entendemos portanto que o Substitutivo apresentado é viável, pois haverá um instrumento municipal ratificando uma regulamentação federal, necessário para embasamento nas inclusões e fiscalização de veículos novos ou usados vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

Lembramos que como forma de complementar o uso da eventual regulamentação municipal, a São Paulo Transporte passaria a utilizar também, as especificações técnicas constantes do **"Manual dos Padrões Técnicos de Veículos"** em fase de elaboração por este Departamento, voltado a definir e padronizar todos os ônibus a serem incorporados no Sistema.

Folha n.º 23 do proc. Folha n.º 09 do Processo
nº 614 de 1994 n.º 59-001.466-95*39
o funcionário Ass.

ANTONIO NASCIMENTO DOS SANTOS
Téc em Serv Administração
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

APENSO PU 95/539

A nova metodologia de inspeção de frota adotada pela São Paulo Transporte, fazendo cumprir as determinações do CONMETRO, prevê a lacração de todos os ônibus com a altura do 1° degrau acima de 450 mm, sendo que após a nova determinação, houve redução significativa de reclamações por parte dos usuários no que tange aos degraus.

INCIDÊNCIA NA TARIFA

A incidência na tarifa não pode ser mensurada no momento, pois inexistem projetos destinados ao setor urbano, inviabilizando estimativas referentes à durabilidade do equipamento e custos de manutenção.

No momento, poucas Empresas Encarroçadoras detém projetos destinados à instalação de degrau suplementar, porém os existentes são considerados como dispositivo opcional e não seriado, somente às carrocerias comercializadas para o segmento rodoviário.

Vale considerar que a condição de uso no regime rodoviário é totalmente diferente do urbano, principalmente pela solicitação não ser frequente.

Estima-se entretanto que a apllicação urbana implicaria em altos custos para reparação, principalmente corretiva.

EDILSON REIS
Chefe do Departamento
de Engenharia

PU nº 95/539 - Processo DC nº 79.002.

C.c.: arquivo - Processos Analisados.

ECB/ecb.

Folha n.º 24 do proc
nº 01 612 de 1994
o funcionário

Folha nº 11 do Processo
n.º 55-001.406-95-39
Ass.
ANTONIO NASCIMENTO DOS SANTO
Téc em Serv. Administração
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

SÃO PAULO TRANSPORTE

MEMORANDO CDT/DEN Nº 037/95

São Paulo, 30 de Maio de 1995.

Para: Engº Washington L. E. Corrêa - DC
De : Engº Edilson Reis - CDT/DEN

Ref.: Memorando A.T.L. nº 947- Substitutivo ao Projeto de Lei nº 612/94.

Em atenção ao **Substitutivo nº 641/95** da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente sobre o **Projeto de Lei nº 612/94**, o qual obrigava em seu texto original, a instalação de degrau suplementar nos ônibus que operam no Sistema de Transporte Coletivo no Município de São Paulo, apresentamos nossas considerações técnicas.

Pelo parecer apresentado, a Comissão ratifica o posicionamento deste Departamento quanto as dificuldades para instalação imediata do degrau escamoteável nos ônibus em operação, além de eventuais riscos potenciais aos usuários do que tange à segurança quando do acionamento do dispositivo.

A solução mais viável, como já explanada em vários posicionamentos técnicos do Departamento de Engenharia, seria o estabelecimento de prazo para que as empresas montadoras e encarroçadoras adequem os ônibus a serem fabricados à nova situação exigida, cabendo ao Executivo determinar qual a solução a ser adotada para o projeto do degrau.

Ao nosso entender, o texto do Substitutivo em tela determina que a PMSP passe a adotar a Resolução nº 01/93 do CONMETRO para inclusão e fiscalização dos ônibus do Sistema de Transporte de São Paulo.

Esclarecemos que a São Paulo Transporte S/A durante as inspeções realizadas nos ônibus das empresas que operam o Sistema de Transporte de São Paulo, verifica a altura do 1º degrau das escadas, com base na referida Resolução e na verificação de qualquer irregularidade, a empresa é notificada para promover as devidas correções, sendo que no caso do não atendimento ao estabelecido, poderá sofrer autuação e ter o veículo lacrado.

Folha n.º 25 do proc Folha nº 12 do Processo
nº PL 612 de 1994 n.º 59.001.466-95 *39
o funcionário Ass.
ANTONIO NASCIMENTO DOS SANTOS
Téc em Serv. Administração
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

SÃO PAULO TRANSPORTE

MEMORANDO CDT/DEN Nº 037/95

Quando da inclusão de veículos novos ou usados ao Sistema, também é verificada a altura dos degraus buscando a conformidade com a Resolução nº 01/93, somente voltada aos ônibus fabricados a partir da data de sua regulamentação.

Entendemos portanto que o Substitutivo apresentado é viável, pois haverá um instrumento municipal ratificando uma regulamentação federal, necessário para embasamento nas inclusões e fiscalização de veículos novos ou usados vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

Lembramos que como forma de complementar o uso da eventual regulamentação municipal, a São Paulo Transporte passaria a utilizar também, as especificações constantes do **"Manual de Padrões Técnicos de Veículos"** em fase de elaboração por este Departamento, voltado aos ônibus a serem incorporados no Sistema.

Assim sendo, nosso parecer técnico é favorável à propositura apresentada.

EDILSON REIS
Chefe do Departamento
de Engenharia

PU nº 95/377 - Processo DC nº 74.067.

C.c.: arquivo.
ER/ECB/ecb.

Ass. ANTONIO [illegible] DOS SANTOS
[illegible] Diretor de Administração
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

Ofício DP/20.115/43.06
São Paulo, 21 de julho de 1995

Folha n.º 26 do proc.
nº 612 de 1994
o funcionário

Senhor Chefe de Gabinete

Devolvendo o Processo nº 59-001.466-95*39, originado do Memorando ATL nº 1446, datado de 28 de junho passado, da Assessoria Técnico Legislativa da Secretaria do Governo Municipal, concernente ao Projeto de Lei nº 612/94, de autoria do Vereador Edivaldo Estima, que dispõe sobre obrigatoriedade de instalação de degrau suplementar em ônibus que operam no Município de São Paulo, cumpre-nos informar o quanto segue.

Submetido o assunto à apreciação do Departamento de Engenharia desta Empresa, o mesmo vem de prestar os devidos esclarecimentos - atinentes aos quesitos formulados às fls. 04 do referido Processo - através de Informação de 18 de julho p.p. (cópia inclusa), que ora endossamos.

Reiteramos, ainda, manifestação anterior, favorável ao Substitutivo ao Projeto de Lei em apreço, conforme consta do nosso Ofício DP/20.000/43.06, de 31/05/95 (cópia igualmente inclusa).

Renovamos as expressões de nossa elevada estima e consideração.

FRANCISCO A. N. CHRISTOVAM
Diretor Presidente

Ao Ilustríssimo Senhor
Aloísio Roberto Cerchi Nascimento
M.D. Chefe de Gabinete da
Secretaria Municipal de Transportes

SMT-GAB.
24/07/95
20-10-001-8

Em anexo: Processo e cópias citadas

FANC/SAM*
Cop.: DP-DC-CDT-DEN - (PU-95/539)

Câmara Municipal de São Paulo

Folha n.: 27 do proc.
n.: 02 612 de 1994
o funcionário

Senhor Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento:

Tendo em vista a necessidade de maiores estudos sobre a matéria, solicito a V. Exa. a prorrogação de prazo para elaboração do relatório, conforme disposto no artigo 63, "caput", do Regimento Interno.

EM 08 / 08 /95.

RELATOR

DEFERIDO

ALMIR GUIMARÃES

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Fls. 01 juntado(a) nesta data documento(s) rubricado(s) sob nº 28 e folha da informação sob nº 15/08/95 a (

16 - PAR
16-1066/1995

Folha n.º 28 do proc
nº PL 612 de 1994
Funcionário

Câmara Municipal de São Paulo

PARECER Nº /95 DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 612/94

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Edivaldo Estima, dispõe sobre obrigatoriedade de instalação de degrau suplementar em ônibus que operam no Município.

Pondera o proponente, na justificativa, que os usuários sofrem dificuldades para subir e descer dos ônibus, principalmente idosos, deficientes e gestantes, devido à altura elevada dos degraus.

A douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, a fls. do processo, exarou parecer favorável, apresentando substitutivo visando conceder prazo de 180 dias para adoção, na frota do sistema de transporte coletivo por ônibus, da Resolução nº 1, de 26 de janeiro de 1993, do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, que dispõe sobre a matéria.

Solicitadas informações ao Executivo, os órgãos técnicos posicionaram-se favoravelmente à propositura, nos termos do citado substitutivo.

Quanto ao aspecto financeiro, destarte, nada há a opor.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 15 de agosto de 1995.

Presidente -

Relator -

(favorável ao substitutivo)

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 16 / agosto / 1995
pagina 42 coluna 2º
Conferido:

À Leg. 3
Em 16 / 08 / 95

MARGARETE NUNES SILVA
Secretária

RECEBIDO EM LEG 3
Em 17 / 09 / 95
Hs 15:30 horas

Sr. Paulo.

Juntar ao Processo o recurso interposto.

22 / 08 / 95

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II

Sra. Chefe.

Providenciado conforme o despacho de V.Sa..

22 / 08 / 95

PAULO H. A. DE PAULA
Oficial Legislativo

SEGUE —, juntado —, nesta data o documento — e papel de informação rubricado — sob folha — nº 23
Em 22 / 08 / 1995

Folha nº. 29 do proc.
nº. 612 de 1994

Câmara Municipal de São Paulo

RECURSO Nº.

11 - REC
11-0079/1995

Vimos pela presente, nos termos do artigo 82, da Resolução nº. 02, de 26 de abril de 1991 (Regimento Interno) apresentar o presente Recurso para que o Plenário da Câmara delibere sobre o Projeto de Lei nº. 612/94 de autoria do Vereador Edivaldo Estima que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de degrau suplementar em ônibus que operam no Município e dá outras providências.,

Sala das Sessões

Ver. José Mentor
- Líder da Bancada do PT

À Leg. 3j

Em 22/8/95

.....

LUIZ AREIAS DE CARVALHO
Assessor Técnico Leg. Chefe.
A. T. M.

p/

RECEBIDO EM LEG. 3
22/08/95
17:12

À A.T.M.

Para as devidas providência, tendo em vista a apresentação de recurso.

22/08/95

ÂNGELA BORDIN ANDREONI
Chefe de Seção Técnica II

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 30

do processo nº 612 de 1994 22.12.94 (a)

NOEMIA MARIA DA SILVA MARQUES
Assist. Chefia Técnica

Ao DT. 94 - Sra. Chefe:

De acôrdo com o artigo 275 do Regimento Interno, arquivar o presente processo.

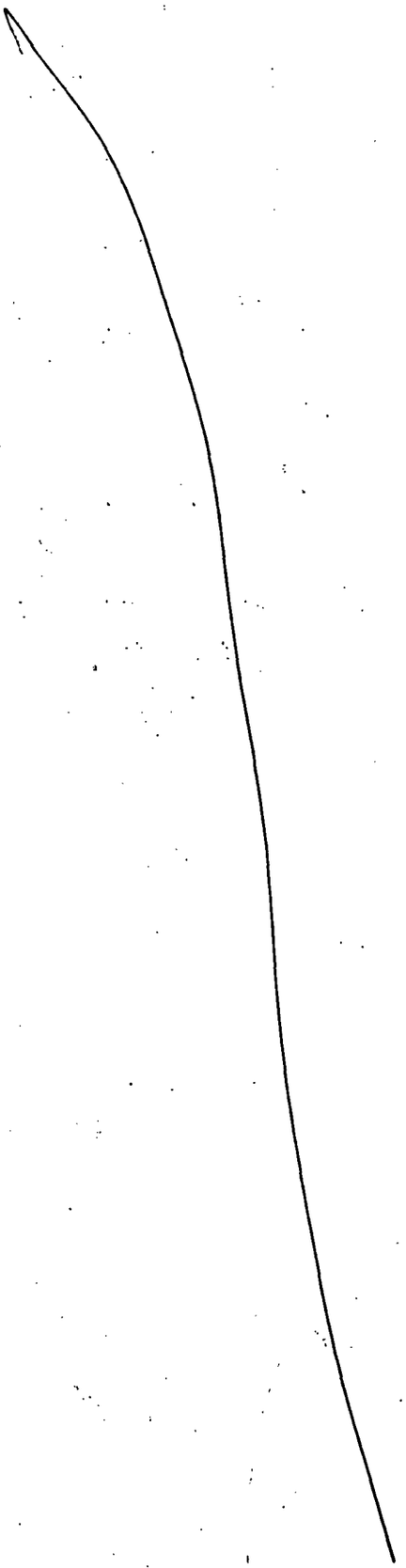
10/01/97

BRENO GAUDELMAN
Ass. Tecn. Legislativo - Chefe Substituto
A. T. M.

DEPARTAMENTO
DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMÁTICA
SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO
Proc. encerrado c/ "30" fls.
Arquivo em 21-01-97
O Func.º
MARIA DA CONCEIÇÃO ASSIS
Aux. de Secretaria II

CÓD. 0233

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO S.A. – IMESP



SEGUE ..m..... juntado ..1..... nesta data, 15/4/97..... documento 01... e papel para informação, rubricado ..1.....

sob folha ..1..... nº 31 e 32

Em 15/04/97

(a) .....

VIVIANE FERREIRA PO
Assistente Técnico de Direção 1

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 34

do processo nº 612 de 1994 15 04 97 (a)

VIVIANE FERREIRA PÓ
Assistente Técnico de Direção I

À ATM - Sr. Assessor Chefe,

Em atendimento ao RDS. 19.0724/97., segue o presente expediente para volta à tramitação.

15/04/97

REGINA APARECIDA BARRIOS
Chefe de Seção Técnica II

Folha n.º 32 do proc.
n.º 612 do 1994

VIVIANE FERREIRA PO
Assistente Técnico de Direção I

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete Vereador HANNA GARIB

DEFERIDO
09 ABR 1997
PRESIDENTE

13 - RDS
13-0724/1997

REQUERIMENTO "D"

REQUEIRO à Douta Mesa, na forma regimental, seja desarquivado os seguintes Projetos de Lei e Projetos Decreto de Lei de autoria do Vereador Edivaldo Estima: PL ~~513/94~~, PL ~~514/94~~ PL ~~516/94~~, PL 571/94, PL 612/94, PL 329/95, PL 350/95, PL 359/95, PL ~~368/95~~, PL 450/95, PL 469/95, PL 470/95, PL 471/95, PL 472/95, PL 473/95, PL 474/95, PL 541/95, PL 567/95, PL 653/95, PL 840/95, PL 867/95, PL 988/95, PL 1179/95, PL 1180/95, PL 45/96, PL ~~228/96~~, PL 229/96, PL 253/96, PL 372/96, PL 800/96, PL 801/96, PL 830/96, PL 831/96, PL 832/96, PL 847/96, PDL 118/95, PDL 115/96, PDL 116/96, PDL 117/96, PDL 118/96.

Sala das Sessões, em

SEÇÃO DE REVISÃO
09 ABR 1997
-DT. 10-

HANNA GHARIB
- Vereador -
Líder da Bancada do PPB

HG/VDVR - REQD.29 - 06.02.96 - 13:21 -

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE, juntado nesta data (post p/ informação / documento) rubricado sob folha n.º 33 16/02/04

Creusa Leonilda Zacarias Alves
Chefe de Seção CS.10-Substituta
Registro 10.686

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha nº 33

do processo nº PL 612 de 1994, 16.01.2001

Creusa Leonilda Zacarias Alves
Chefe de Seção CS.10-Substituta
Registro 10.686

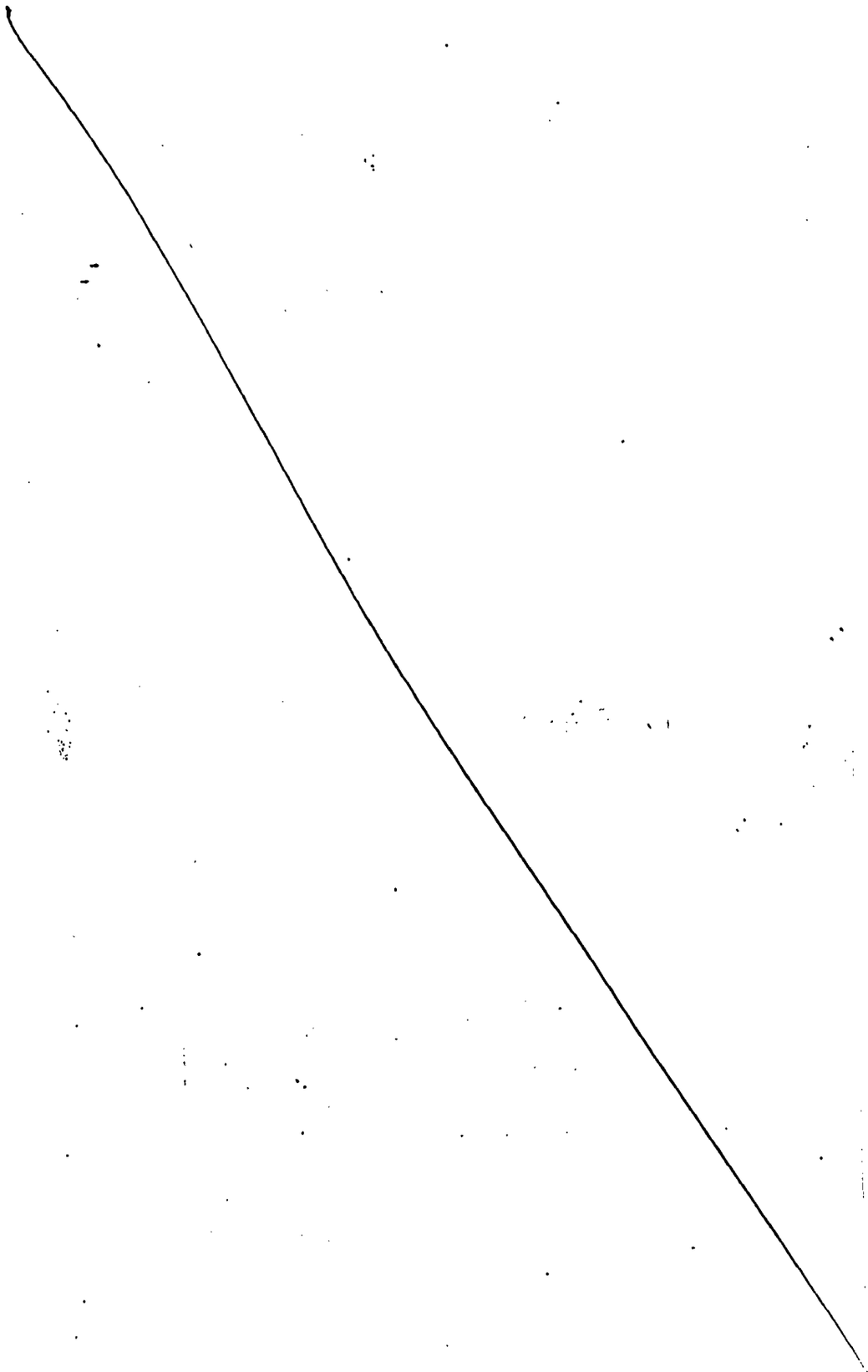
Ao DT.94 - Sra. Chefe:

Arquivar o presente processo, de acordo com o art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura).

19103101

BRENO GANDELMAN
Assessor Téc. Legislat. Chefe
ATM

SEÇÃO TÉCNICA DE ARQUIVO
Requisitado em 15-4-97
Arquivado novamente em 19-3-2001
Cl 33 Fls. º O Funcº
LINA ANGÉLICA MARIA CHMAISKAS
Documentalista - RF 100.927



SEGUE ..... juntado ..... nesta data, ... documento ..... e papel para informação, rubricado .....

sob folha ..... nº 34 A 36

Em 05.04.2005

(a) .....

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Edivaldo Alves Estima

Folha N.o 34 do proc.
N o 01-612 de 1954
O funcionário

DEFERIDO
09 MAR 2005
PRESIDENTE

REQUERIMENTO

13 - RDS
13- 0163/2005

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

Requeremos, nos termos regimentais, seja determinado o desarquivamento dos projetos de lei de autoria deste edil conforme a seguir elencados:

PL	416/04	PL	415/04	PL	414/04
PL	338/04	PL	176/04	PL	686/03
PL	640/03	PL	633/03	PL	480/03
PL	383/03	PL	382/03	PL	124/03
PL	123/03	PL	122/03	PL	42/03
PL	483/02	PL	482/02	PL	456/02
PL	455/02	PL	454/02	PL	441/02
PL	288/02	PL	161/02	PL	159/02
PL	96/02	PL	72/02	PL	57/02
PL	557/01	PL	120/01	PL	58/01
PL	302/00	PL	301/00	PL	533/99
PL	522/99	PL	515/99	PL	371/99
PL	293/98	PL	291/98	PL	1/98
PL	1136/97	PL	951/97	PL	594/97
PL	489/97	PL	253/96	PL	229/96
PL	45/96	PL	1180/95	PL	1179/95
PL	840/95	PL	653/95	PL	590/95
PL	571/95	PL	541/95	PL	536/95
PL	486/95	PL	474/95	PL	473/95
PL	472/95	PL	470/95	PL	469/95
PL	461/95	PL	450/95	PL	434/95
PL	416/95	PL	415/95	PL	383/95
PL	359/95	PL	350/95	PL	329/95
PL	303/95	PL	288/95	PL	234/95
PL	612/94	PL	571/94	PL	200/93
PL	864/93	PL	355/94		

Sala das Sessões, 08 de março de 2005.

Câmara Municipal de São Paulo

SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 35

do processo n.º 01-612 de 20 1994 05 04 2005 (a)

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

À SGP-33 - Sra. Supervisora:

Solicito o desarquivamento do processo assinalado no requerimento retro para volta à tramitação.

15/3/05

Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

Câmara Municipal de São Paulo

Papel para informação rubricado com folha nº 36

do processo nº 01-612 / 1994 05/04/2005 a).....
JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

À SGP.2 - Senhora Subsecretária,

Conforme solicitado pelo RDS Nº 13 – 163 / 2005, segue o presente expediente para a volta a tramitação.

Atenciosamente

SGP.33 em 05 de abril de 2005.

Viviane Ferreira Pó
Supervisora

Seguem juntado(s) nesta data, documento(s) e folha de informação rubricado(s) sob nº 34

Em 05/01/2009

Lizia Santo
Técnico Administrativo
RF 11.020

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
Secretaria de Apoio Legislativo – SGP-2

Papel para informação, rubricado como folha nº 34

do processo n.º 01-612 de 1994 05/01/2009 (a)

Lizia Oshiro
Técnico Administrativo
RF 11.020 SGP-21

À SGP-2

Sra. Secretária

Nos termos do art. 275 do Regimento Interno (mudança de legislatura), o presente processo preenche os requisitos para arquivamento.

05/01/2009

Luzia de Almeida Leite
Supervisora de Apoio ao Plenário
SGP - 21

À SGP - 33

Sra. Supervisora,

Encaminho os presentes autos para arquivamento.

05/01/2009

Ângela Bordin Andreoni
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº ..../..... e folha de informação
sob nº ...38..... ...20/01/1.89...
.....

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 130.927

CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha **nº 38** do processo **01-612** de **1994** 20/01/2009

Lina A. M. Gumauskas
RF 100927

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em **05/04/2005**
Arquivado novamente em **20/01/2009**
Com 38 fls.
O Funcionário

Lina A. M. Gumauskas
RF 100927