

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2**  
**SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO**

**PROJETO DE LEI** 01 - 0276 / 2013 DE 2013

**MATÉRIA LEGISLATIVA:** PL 01 - 0276 / 2013 DE 26/04/2013

**PROMOVENTE:** VEREADOR EDUARDO TUMA

**E M E N T A:** AUTORIZA O PODER EXECUTIVO A CRIAR O PROGRAMA "VOLTA SEGURA" A FIM DE INCENTIVAR A UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM PERÍODO NOTURNO AOS FINAIS DE SEMANA NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

VEREADOR EDUARDO TUMA

autuado em 30/09/2015 00:00:00

Folha nº 01 do proc. fls. 1

Nº 01-276 de 13

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

RE 100 403

Projeto de Lei nº

01 - PL  
01-00276/2013

**"Autoriza o Poder Executivo a criar o Programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo, e dá outras providências".**

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

**Art. 1º:** Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a criar o programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo.

Parágrafo único - O incentivo ao uso do transporte público coletivo em período noturno visa priorizar a segurança, reduzindo o número de vítimas fatais no trânsito da Cidade de São Paulo.

**Art. 2º:** O Programa "Volta Segura" será aplicado, no período noturno, no horário compreendido entre a 23h00 às 04h00 do dia seguinte, às sextas-feiras, sábados, domingos e vésperas de feriado pelo transporte público coletivo.

**Art. 3º:** Fará parte deste programa os transportes públicos coletivos que tiverem suas linhas de circulação próximas aos pontos de maior movimentação na cidade no período do horário compreendido no art. 2º.

Parágrafo único - Entende-se por pontos de maior movimentação os bares, boates, casas de shows, shoppings, teatros, templos religiosos ou qualquer outro tipo de local com grande fluxo de pessoas.

**Art. 4º:** Fica autorizado o Poder Executivo a criar novas linhas de circulação nos pontos de maior movimentação, facilitando o acesso ao transporte dentro das áreas demarcadas.

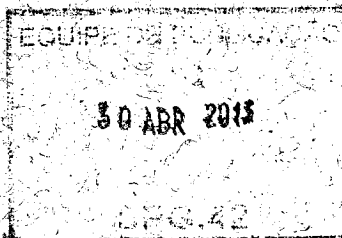
Parágrafo único - O itinerário alternativo deverá ser planejado para que o veículo transite por locais seguros e de boa iluminação.

**Art. 5º:** Poderão ocorrer abordagens sistemáticas em locais estratégicos pela Polícia Militar durante a circulação dos transportes públicos coletivos que fizerem parte do programa.

**Art. 6º:** As despesas decorrentes desta lei correrão a custas de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário, pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET.

**Art. 7º:** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

EDUARDO TUMA  
VEREADOR



Segue(m) juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob nº  
— a 2 e folha de informação  
sob nº 3. 2.1.5.1.23.

Ass: 

Adelina Cicone

Assistente Parlamentar  
Registro 100.406

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 02 do proc. fls. 3

Nº 01-276 de 13

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar  
RF. 100.406**JUSTIFICATIVA**

Chegamos a um ponto crítico em nossa sociedade, mesmo com a Lei Seca, o álcool continua sendo um grande gerador de fatalidades, pois está relacionado a 21% dos acidentes de trânsito de acordo com o Ministério da Saúde.

Fora realizado um estudo pelo Ministério da Saúde em hospitais públicos revelando que o consumo do álcool tem forte impacto nos atendimentos de urgência e emergência do Sistema Único de Saúde (SUS). O levantamento apontou que uma em cada cinco vítimas de trânsito, atendidas nos prontos-socorros brasileiros, ingeriram bebida alcoólica.

Em uma pesquisa realizada pelo IBOPE em outubro de 2009 com 805 pessoas, entre homens e mulheres, a partir de 18 anos de idade, pertencentes às classes A, B e C, fora constatado que 39% costumam sair às sextas-feiras e aos sábados à noite, sendo que 49% consomem bebida alcoólica e 24% dirigem nessas ocasiões e 56% não utilizam o serviço de táxi, tendo em vista o valor da tarifa cobrada ir além de suas condições financeiras.

Para amenizar os acidentes de trânsito em nosso município, a criação do Programa "Volta Segura" tem por objetivo incentivar aos motoristas a não dirigirem sob influência de álcool, bem como garantir a segurança das demais pessoas que são vítimas passivas das tragédias geradas pela embriaguez alheia, atendendo as pessoas de todas as classes sociais.

Diante do exposto, pede-se o empenho e apoio de toda a Edilidade Paulistana para ver-se prosperar a pretensa Lei que garantirá uma significativa melhoria na qualidade de vida no Município de São Paulo justificada pela diminuição dos acidentes causados pela influência do álcool, que por muitas vezes é um gerador de tragédias, levando vidas inocentes à fatalidade.





**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 - 276 de 2013, 2/5/13 (a) 22

**Adelina Cicone**  
Assistente Parlamentar  
Registro 100.406

|                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>LIDO HOJE</b>                                                                                        |
| <b>ÀS COMISSÕES DE: 30 ABR 2013</b>                                                                     |
| <i>COMISSÃO DE JUSTIÇA E PARTICIPAÇÃO;</i>                                                              |
| <i>TRANSITO TRANSPORTE, IND. ECONÔMICA,</i>                                                             |
| <i>DESENVOLVIMENTO E SUSTENTABILIDADE;</i>                                                              |
| <i>FINANÇAS E ORÇAMENTO.</i>                                                                            |
|                                                                                                         |
|                                                                                                         |
| <br><b>PRÉSIDENTE</b> |

**JOSÉ AMÉRICO**

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

0215113

  
**Solange Rainone dos Santos**  
Supervisora de SGP.22

|                                                                                         |                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO                               |                                                                                                     |
| SETOR DE PESQUISA E APOIO À ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS                             |                                                                                                     |
| EM 03/05/13                                                                             | AS 14 h3                                                                                            |
| POR  |                                                                                                     |
| SALDA: 07/06/13                                                                         | AS: 10 h ASS:  |

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s),  
rubricado(s) sob nº(s) 04 e 22 e folha de  
informação sob nº 06 10 6 10013  
Ma yonel

|                         |
|-------------------------|
| Folha nº 04 do Processo |
| nº 0276 de 2013         |
| Ma José                 |
| Marla José de Oliveira  |
| Técnico Administrativo  |
| RF 10.940               |

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO****PROCURADORIA****SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA****PL 0276-13**

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

- Lei Federal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, que regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução, com a alteração do Decreto Municipal nº 47.139, de 27 de março de 2006;
- PL 0062/13, do Vereador Gilson Barreto, que institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- Precedente Regimental nº 02/93.

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

A pesquisa legislativa constatou que o artigo 1º do presente projeto de lei pode vir a configurar a hipótese prevista no precedente regimental nº 02/93, que considera manifestamente inconstitucionais os projetos autorizativos impróprios, autorizações por Lei que o Legislativo concede ao Executivo sem que este as tenha pedido, por ferirem o princípio da separação entre os Poderes.

Contudo, a despeito do previsto no art. 212, inciso I, do Regimento Interno, segundo o qual serão restituídas ao autor as proposições manifestamente inconstitucionais, **encaminhe-se à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, nos termos do despacho de fls. 03**, eis que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, no exercício da competência prevista no art. 47, inciso I, letra "b", do Regimento Interno poderá, ao apreciar a proposta, avaliar a necessidade de oferecer um substitutivo à mesma, para adequá-la ao precedente regimental nº 02/93.

São Paulo, 6 de junho de 2013.

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



Câmara Municipal de São Paulo

Ordem n° 05 do Processo fls. 8

n° 01-0276 do 2013

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

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

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

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

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

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

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

[\[ Back \]](#)

*Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.*

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

Parágrafo único - O disposto no "caput" deste artigo não impede o Poder Executivo de conceder o uso de próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as



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

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

- I - os veículos e frota de ônibus;
- II - a garagem;
- III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

- I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;
- II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.

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

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

- I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;
- II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.

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

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

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

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

- I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;
- II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;
- III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;
- IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;
- V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Processo nº 09 do Processo  
nº 01-00376 de 2013  
M. J. J. J.  
Administrativo  
10.540

os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.

Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

#### CAPÍTULO IV

#### DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revistas e reajustadas por ato do Poder Executivo, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º - Para determinar o valor da tarifa, o Poder Executivo deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e auferidas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por terceiros, operadores ou não.

§ 2º - O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

a) remuneração dos operadores;

b) despesas de comercialização;

c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

d) fiscalização e planejamento operacional.

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

§ 4º - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

Art. 28 - O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em decreto, e as regras estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º - Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;

b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

§ 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

§ 4º - As fontes de receita previstas no § 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º - Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da

celebração dos contratos.

#### CAPÍTULO V

#### DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

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

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Processo nº 01-0276 de 2013  
 Nº 480  
 veira  
 ativo  
 0.540

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

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

#### CAPÍTULO VI

##### DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

#### CAPÍTULO VII

##### DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Folha nº 11 do Processo  
nº 01-0276 de 2013  
*M. José*  
Materia de Administrativo  
Tribunal Administrativo  
RF 10.940

Page 1 of 1  
Folha nº 12 do Processo 15  
nº 01-0276 de 2013  
Márcio José  
Secretário Administrativo  
RP 18.040

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 42736

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 42.736 19/12/2002 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução.

Alterações: Dec. 47.139/2006 - Altera o art. 45 deste Decreto. ([ver documento](#))

[ [Back](#) ]



DECRETO Nº 42.736, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2002

Regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,  
DECRETA:

# I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

I - área: agregação de regiões ou de sub-regiões que delimitam a abrangência espacial das concessões ou das permissões, da seguinte forma:

- a) área central: a área contida no Anexo II deste decreto;
- b) áreas estruturais: as áreas contidas no Anexo II deste decreto;
- c) áreas locais: as áreas contidas no Anexo III deste decreto;

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

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

IV - bens reversíveis: bens vinculados ao funcionamento do serviço de transporte coletivo público de passageiros, implantados pelo operador e que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Público, não se incluindo aqueles discriminados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

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

VI - cortesia: a prestação adequada do serviço com amplo respeito aos direitos do usuário;

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

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

IX - lote: conjunto de equipamentos de transferência e/ou de linhas dos subsistemas, estrutural e/ou local, vinculados a uma dada área para fins de licitação;

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

XI - operador: pessoa física ou jurídica a quem for delegada, por concessão ou permissão,

os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se ou não equipamentos de transferência;

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

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

XIV - região: unidades espaciais nas quais foi dividido o Município de São Paulo para fins de implantação do serviço de transporte coletivo público de passageiros, conforme planta contida no Anexo I, integrante deste decreto;

XV - sistema: o sistema integrado;

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

XVII - sub-região: subdivisão de uma dada região;

XVIII - subsistema estrutural: conjunto de linhas de transporte coletivo público de passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da Cidade, ou as que interligam pontos da área central;

XIX - subsistema local: conjunto de linhas de transporte coletivo público de passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o subsistema estrutural;

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

## II

### DA DELEGACÃO E DA ORGANIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

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

I - concessão à pessoa jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema estrutural e/ou no subsistema local, incluindo ou não equipamentos de transferência;

II - permissão à pessoa física ou jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema local.

§ 1º - Dos concessionários será exigida, conforme conste dos respectivos editais, a realização de investimentos em bens reversíveis.

§ 2º - Dos operadores poderá ser exigido o pagamento de ônus pela delegação da prestação do serviço público.

§ 3º - O operador responde integralmente pelos danos material, corporal e moral, a passageiros e terceiros, na prestação de serviço, devendo apresentar, como condição para assinatura do contrato, a respectiva apólice de seguro de responsabilidade civil objetiva.

Art. 5º - Os bens públicos vinculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, poderão ser alocados às concessões, nas condições estabelecidas pelo respectivo edital de licitação.

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

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

Art. 6º - As características básicas do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros a ser implantado com as novas delegações disciplinadas por este decreto são as seguintes:

MP José  
do PV para  
Ministério  
1940

- I - características da infra-estrutura viária: aquelas descritas nos artigos 82 a 85 e 110 a 125 da Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 - Plano Diretor Estratégico;
- II - características dos veículos a serem utilizados na prestação dos serviços do subsistema estrutural e local: aquelas descritas e discriminadas no Anexo IV deste decreto.
- Art. 7º - Constará dos editais de licitação para outorga de concessão, conforme o caso, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, as matérias a seguir arroladas:
- I - projeto básico do empreendimento, indicando a parcela dos investimentos em infra-estrutura a ser realizada pelo concessionário;
- II - metas e prazos mínimos exigidos no edital para realização dos investimentos em bens reversíveis e em bens não-reversíveis;
- III - descrição técnica complementar dos padrões tecnológicos, ambientais e de acessibilidade da frota de veículos operacionais, suas associações com os tipos específicos de linhas e os respectivos cronogramas de implantação;
- IV - exigência de documentação que ateste a capacidade do operador para contrair os financiamentos necessários à realização dos investimentos estipulados.
- Art. 8º - O objeto dos contratos de concessão é a delegação da prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros no respectivo lote.
- § 1º - Constará do edital de licitação para outorga da concessão, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, as obrigações dos concessionários.
- § 2º - O prazo da concessão será de 10 (dez) anos, contados da data da assinatura do contrato, podendo ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, mediante prévia justificativa do Poder Concedente, nos termos do artigo 21, inciso I, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.
- § 3º - A prorrogação prevista no § 2º deixará de ser efetivada na hipótese do concessionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Concedente.
- § 4º - Excepcionalmente, os contratos de concessão poderão vir a ser estendidos para até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data de sua assinatura, nos casos em que for exercida a opção de novos e elevados investimentos em bens reversíveis, conforme prazos e condições estabelecidos no edital.
- § 5º - O serviço de operação de transporte coletivo de passageiros na área central será prestado pelos concessionários dos serviços delegados, na forma a ser definida em edital.
- Art. 9º - No subsistema estrutural poderão ser prestados serviços complementares pelos próprios concessionários, dentro de suas respectivas áreas de concessão, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.
- § 1º - A hipótese do "caput" deste artigo deverá ser prevista no edital de licitação para a concessão do subsistema estrutural.
- § 2º - O número de veículos destinados à prestação do serviço complementar fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que o licitante vincular ao lote.
- Art. 10 - A permissão terá como objeto a prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros em um lote do subsistema local, por pessoa física ou jurídica, com regras e condições estabelecidas em contrato de adesão.
- § 1º - O prazo do contrato de permissão será de até 7 (sete) anos, prorrogáveis por até 3 (três) anos, quando houver interesse público, o que deverá ser justificado para cada permissão.
- § 2º - A prorrogação prevista no § 1º deixará de ser efetivada na hipótese do permissionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Permitente.
- § 3º - A experiência como operador autônomo de veículos de transporte coletivo público de passageiros, devidamente atestada pelo órgão público competente, poderá ser um dos

critérios de pontuação no procedimento licitatório.

Art. 11 - Por ocasião da implantação do sistema integrado e para cumprimento do disposto no artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, serão designados lotes no subsistema local para a outorga de permissão da prestação do serviço por operadores autônomos.

§ 1º - O edital poderá prever a outorga da permissão à pessoa física ou à pessoa jurídica.

§ 2º - No caso de outorga da permissão a pessoa física, deverão ser observadas as seguintes condições:

I - o número de permissões outorgadas aos operadores autônomos será igual ao número de veículos operacionais;

II - será facultada a co-propriedade exclusivamente de um único veículo, sendo vedada a qualquer dos co-proprietários a co-propriedade de outro veículo vinculado ao serviço;

III - para os fins do disposto no inciso II do artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, somente será considerada co-propriedade a pessoa física que figurar no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV;

IV - para os fins deste decreto, a co-propriedade se restringirá a dois proprietários, pessoas físicas, e somente um deles será selecionado como permissionário para prestação do serviço;

V - poderão ser credenciados até 2 (dois) condutores por veículo operacional, bem como cadastrados, junto à Autarquia Reguladora, até 2 (dois) auxiliares operacionais;

VI - os editais deverão conter a obrigação de organização dos permissionários, conforme estabelecido neste decreto.

§ 3º - No caso de outorga da permissão a pessoa jurídica, o edital deverá estabelecer, como condição de aceitação e critério de julgamento da proposta, seja ela composta por pessoas físicas, operadores individuais, mencionados no artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 12 - Constará do edital de licitação para outorga da permissão, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, a especificação do material rodante que deverá ser utilizado exclusivamente para a prestação do serviço público, os equipamentos de bilhetagem, fiscalização, comunicação e segurança.

Art. 13 - Para a prestação do serviço nos lotes do subsistema local, por pessoas físicas, os permissionários deverão organizar-se, em cooperativa ou em qualquer outra forma associativa, conforme previsto no artigo 44 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

§ 1º - A organização, objeto do "caput" deste artigo, terá como atribuições:

I - coordenar a operação de todas as linhas integrantes do respectivo lote, devendo, para isso, dispor dos necessários recursos materiais e humanos, bem como geri-los;

II - indicar à empresa gestora o montante devido aos permissionários do respectivo lote, em razão do serviço prestado;

III - responsabilizar-se pela regularidade da prestação de serviço;

IV - articular-se com os concessionários e permissionários, pessoas jurídicas e físicas, estas consideradas em sua forma associativa, para garantir a integração operacional entre as linhas estruturais e locais.

§ 2º - O Permitente definirá as demais regras mínimas para constituição e funcionamento da organização objeto do "caput" deste artigo.

§ 3º - Dentro dos respectivos lotes os permissionários serão considerados em conjunto, na forma associativa adotada frente ao Poder Permitente, para efeitos de operação e fiscalização dos serviços.

§ 4º - Para fins de aplicação de penalidades, os permissionários serão considerados individualmente ou em sua forma associativa, conforme o caso.

Art. 14 - A pessoa jurídica permissionária do serviço em lote do subsistema local deverá articular-se com os permissionários e concessionários de outros lotes, sob a coordenação destes últimos, para garantir o funcionamento do Sistema.

Art. 15 - É vedada a qualquer pessoa física ou jurídica, direta ou indiretamente, a

participação em mais de 3 (três) contratos de concessão ou em mais de 3 (três) contratos de permissão.

Parágrafo único - Para fins do disposto no "caput" deste artigo considerar-se-á participação a presença societária superior a 10% do capital social do licitante.

### III TARIFA E REMUNERAÇÃO

Art. 16 - A política e a estrutura tarifária, bem como a fixação dos valores das tarifas cobradas do usuário do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão definidas pelo Poder Público.

Art. 17 - Os concessionários do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão remunerados com base no número de passageiros transportados, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias.

§ 1º - O valor da remuneração será determinado no procedimento licitatório, conforme a respectiva proposta apresentada.

§ 2º - O valor da remuneração por passageiro transportado, indicado na proposta do licitante, será de exclusiva responsabilidade do proponente a partir de estudos próprios, não cabendo ao Poder Público qualquer responsabilidade pelo valor apresentado ou a obrigação de garantir quantidade mínima de passageiros para proporcionar rentabilidade ao operador.

Art. 18 - O valor da remuneração para o permissionário do subsistema local terá como base o número de passageiros transportados, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias, e será previamente fixado no edital pelo Permitente.

Art. 19 - O edital poderá prever, em favor dos concessionários dos serviços de operação de transporte no subsistema estrutural e dos serviços de operação de equipamentos de transferência, receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, acessórias ou provenientes de empreendimentos associados, com ou sem exclusividade, as quais deverão ser consideradas para a formulação da proposta comercial.

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

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

Art. 20 - Outras atividades geradoras de fontes de receitas adicionais, não previstas nos instrumentos convocatórios, poderão ser exploradas, mediante prévia autorização do Poder Público, desde que não comprometam a atividade primária objeto da concessão.

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

Art. 21 - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes no dia 12 de dezembro de 2001, deverão dispor de fontes específicas de recursos aptas a garantir a remuneração do serviço prestado, conforme disciplinado neste decreto.

Art. 22 - A tarifa cobrada do usuário será fixada pela estimativa de receita, incluídas as receitas adicionais arrecadadas com a prestação do serviço, e deverá suportar os custos arrolados no § 2º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

§ 1º - A parcela de até 3,5% (três e meio por cento) do montante total arrecadado será destinada à realização das seguintes atividades:

I - gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao sistema integrado e aos serviços complementares;

II - fiscalização e planejamento operacional.

§ 2º - A distribuição do percentual fixado no parágrafo anterior será feita periodicamente por ato normativo do Poder Público.

Art. 23 - O montante da receita proveniente da arrecadação tarifária, incluídas as receitas adicionais e extra-tarifárias, será destinado para pagamentos na seguinte ordem:

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

II - despesas de comercialização;

III - parcela de até 3,5%, referida no § 1º do artigo 24.

Art. 24 - A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em índice que deverá constar do respectivo contrato.

Art. 25 - Na ocorrência de fatos supervenientes ou fatos conjunturais, não atribuíveis ao operador e não previsíveis à época da realização do certame licitatório e da celebração do ajuste, deverá ser procedida à revisão da remuneração do operador, com vistas a manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, devendo o instrumento contratual detalhar a situação e as formas em que se deva realizar a aludida revisão em favor do operador ou do Poder Público.

### IV

#### DA INTERVENÇÃO

Art. 26 - O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, podendo inclusive intervir na operação do serviço, em conformidade com o disposto nos artigos 22 e 23 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 27 - A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 28 - Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.

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

Art. 29 - A intervenção se dará exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

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

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

Art. 30 - O Poder Concedente poderá, antes de decretada a intervenção na prestação do serviço público, determinar que os demais operadores prestem o serviço na área desatendida.

Parágrafo único - Poderão, ainda, ser adotados outros instrumentos jurídicos vigentes para a normalização da prestação do serviço, tais como requisição ou ocupação temporária dos recursos materiais e humanos, conforme disposto no artigo 6º, § 2º, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 31 - O Poder Público poderá intervir nas permissões, aplicando-se, no que couber, as disposições contidas neste Capítulo.

Parágrafo único - A intervenção ocorrerá no lote onde se verificarem os pressupostos para sua decretação, podendo ou não abranger todos os permissionários.

### V

#### DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 32 - A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

§ 1º - A transferência da concessão e a realização das alterações previstas no "caput" deste artigo devem ser solicitadas ao Poder Concedente pelos interessados, conjuntamente.

§ 2º - As alterações previstas no "caput" deste artigo somente poderão ocorrer após a vigência de 2 (dois) anos do prazo contratual e do cumprimento das correspondentes obrigações nele previstas.

§ 3º - O Poder Concedente anuirá com a alteração pretendida pelos interessados, desde que

MP José  
da Costa  
Oliveira  
0940

não acarrete concentração ou monopolização da prestação do serviço.

§ 4º - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, os sucessores ou interessados em prestar o serviço público concedido deverão:

- I - demonstrar, por meio de processo administrativo devidamente instruído, que atendem às exigências estabelecidas no procedimento licitatório;
- II - comprometer-se a cumprir as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se nos direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.

Art. 33 - É vedada a transferência da permissão.

§ 1º - A permissão poderá ser transferida ao co-proprietário que tiver figurado no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV, à época da licitação, em caso de falecimento do permissionário, devendo ser atendidas as seguintes disposições:

- I - o co-proprietário, credenciado pelo permissionário como segundo motorista, poderá designar um outro motorista como seu auxiliar;
- II - o co-proprietário, que comprovadamente não reúna as condições para ser o condutor do veículo, poderá credenciar até 2 (dois) motoristas auxiliares.

§ 2º - Em caso de incapacidade temporária ou permanente, devidamente atestada pelo Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, o permissionário poderá credenciar motorista auxiliar, enquanto perdurar a incapacidade.

Art. 34 - A concessão será extinta nos casos a seguir arrolados, previstos no artigo 17 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001:

- I - advento do termo do contrato;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência ou extinção do concessionário.

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

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

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

- I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do concessionário;
- II - paralisação do serviço, a que tenha dado causa o concessionário, por período superior a 5 (cinco) dias úteis consecutivos ou 15 (quinze) dias alternados, no período de 12 (doze) meses;
- III - descumprimento das cláusulas contratuais, colocando em risco a boa qualidade da prestação do serviço;
- IV - perda das condições técnicas, econômicas ou operacionais indispensáveis para a adequada prestação do serviço.

Art. 35 - Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

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

Art. 36 - Extinta a concessão em determinado lote, o Poder Concedente poderá determinar que os demais operadores, em caráter excepcional, nele prestem o serviço para evitar sua interrupção.

Art. 37 - A permissão será extinta nos casos a seguir arrolados:

- I - advento do termo do contrato;
- II - revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº

8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;

III - caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;

IV - falência ou extinção do operador, bem como falecimento ou incapacidade do permissionário.

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

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

- I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;
- II - paralisação do serviço, a que tenha dado causa o permissionário, por período superior a 5 (cinco) dias úteis consecutivos ou 15 (quinze) dias alternados, no período de 12 (doze) meses;

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

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

§ 3º - Mediante justificativa devidamente motivada, o Permitente poderá extinguir conjuntamente os contratos de permissão de um mesmo lote.

Art. 38 - Extinta a permissão em determinado lote, o Permitente poderá determinar que os demais operadores prestem serviço nesse lote, a fim de que seja evitada a solução de continuidade do serviço.

VI

#### PENALIDADES

Art. 39 - A realização dos investimentos exigidos no edital é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução nos prazos estipulados poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 40 - O desatendimento das metas e prazos mínimos, previstos no inciso II do artigo 7º deste decreto, implicará a redução da remuneração, mediante prévia motivação do Poder Concedente.

Art. 41 - Na hipótese da excepcional extensão, prevista no § 4º do artigo 9º deste decreto, o descumprimento dos novos compromissos assumidos, em especial de investimentos e de prazos de execução, acarretará a extinção da concessão.

Art. 42 - No Regulamento de Sanções e Multas, editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão tratadas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.

§ 1º - Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação de penalidades, devendo, entretanto, observar a necessidade de prévia notificação e a constituição de duplo grau de julgamento, a fim de garantir o contraditório e a ampla defesa.

§ 2º - Poderão ser estabelecidas penalidades aos permissionários isoladamente ou à organização por eles composta para atuação em determinada área.

Art. 43 - A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, importará a imediata apreensão do veículo, bem como a aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

Parágrafo único - Compete ao Poder Público editar ato normativo para disciplinar o procedimento de aplicação da penalidade aludida.

VII

#### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

folha nº 17 do processo  
nº 01-00276-2013  
M. José  
Assessor  
Assessor

Art. 44 - Até que seja instituída a Autarquia Reguladora a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 45 - Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, a gestão financeira do serviço de transporte coletivo público de passageiros, prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

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

§ 2º - Será criada comissão para acompanhamento da gestão financeira, com a seguinte composição:

I - 3 (três) representantes indicados pelos concessionários do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros;

II - 1 (um) representante indicado pelos permissionários, operadores do serviço de transporte coletivo de passageiros.

Art. 46 - Nos termos da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, deverão ser tomadas as medidas cabíveis para a implantação do novo modelo de organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 1º - Nos termos do disposto no artigo 37 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, o contrato de concessão para prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros no Município de São Paulo, firmado em 23 de outubro de 1991, entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a São Paulo Transporte S.A., em caráter de exclusividade, será parcialmente rescindido na medida em que forem sendo outorgadas as concessões e permissões disciplinadas neste decreto.

§ 2º - Na transição entre contratos, até que sejam formalizadas todas as medidas descritas no § 1º, a Secretaria Municipal de Transportes deverá proceder à antecipação da reversão dos bens da SPTrans vinculados ao serviço e que deverão ser a ele alocados na nova delegação.

Art. 47 - Nos termos do artigo 29 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a São Paulo Transporte S.A. poderá ser contratada para a prestação de serviços instrumentais ou de apoio para o desenvolvimento do sistema de transportes.

Parágrafo único - Durante a implantação do novo modelo de organização do serviço de transporte coletivo público de passageiros, até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. poderá prestar seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes ou com outros entes da Administração Direta ou Indireta.

Art. 48 - Os operadores deverão ter como prioridade a contratação de motoristas e cobradores hoje empregados no sistema, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 49 - Fica delegada à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias à implantação do serviço de transporte coletivo público de passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 50 - Até que seja implantado o novo sistema, a prestação dos serviços de operação de transporte coletivo público de passageiros obedecerá às regras contidas nos contratos vigentes.

Art. 51 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de dezembro de 2002, 449º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPPLY, PREFEITA

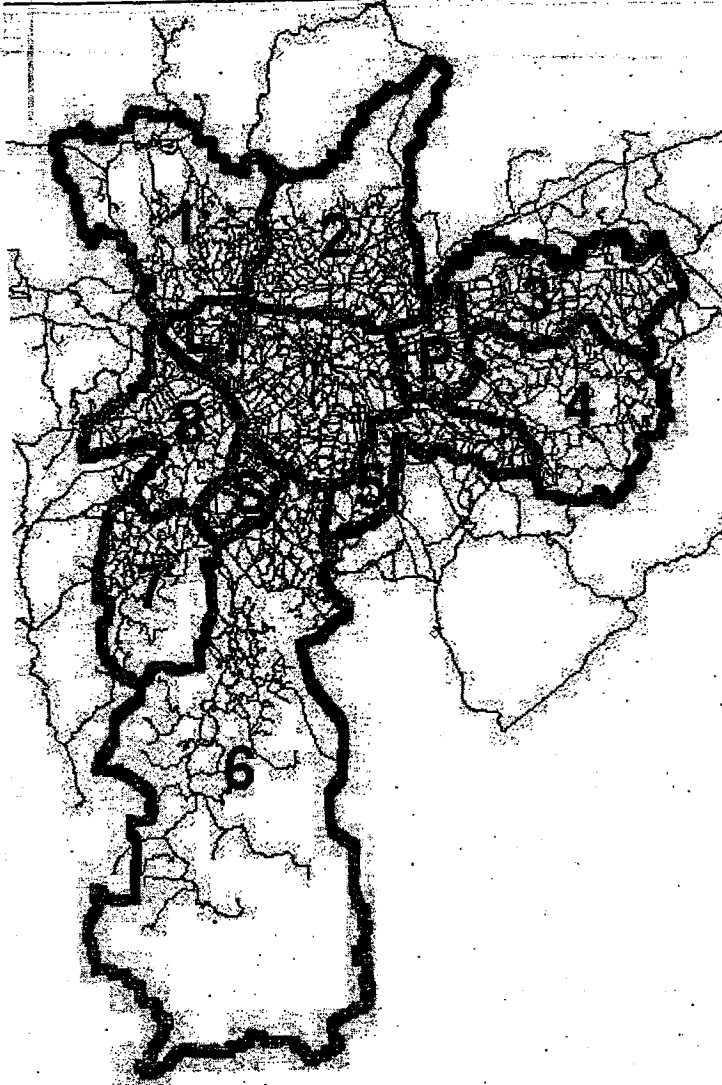
LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico  
CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes  
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de dezembro de 2002.  
RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

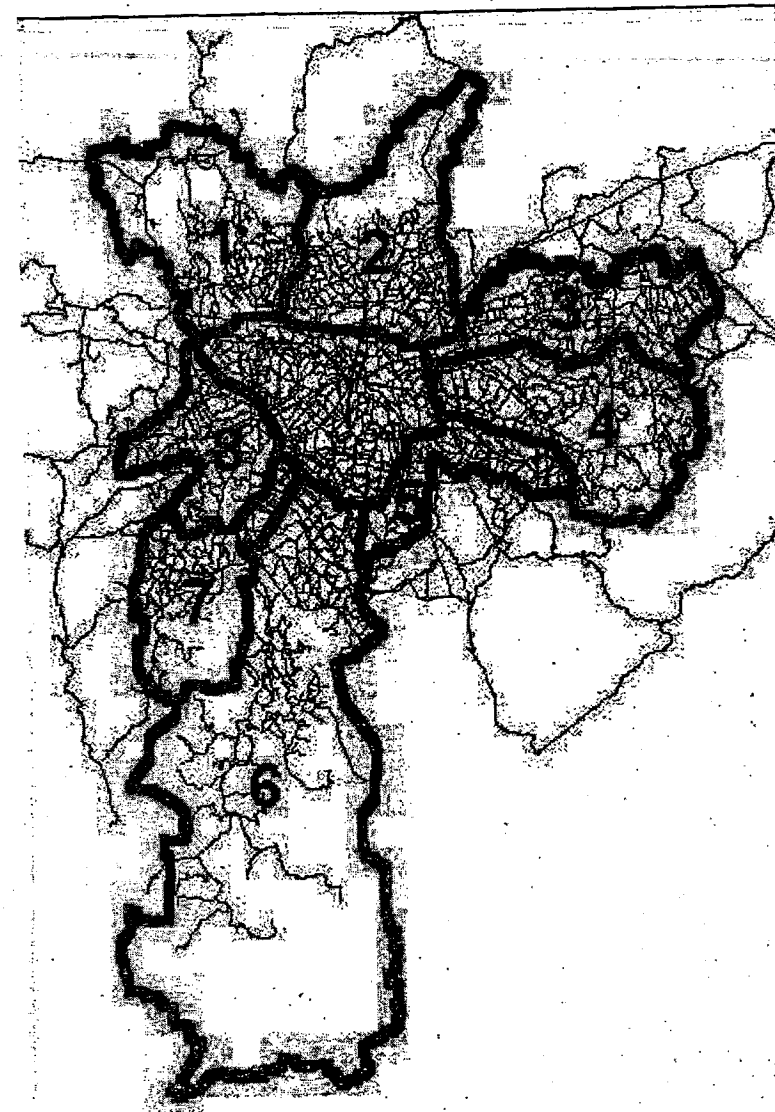
[illegible]

## ANEXO I

### Regiões



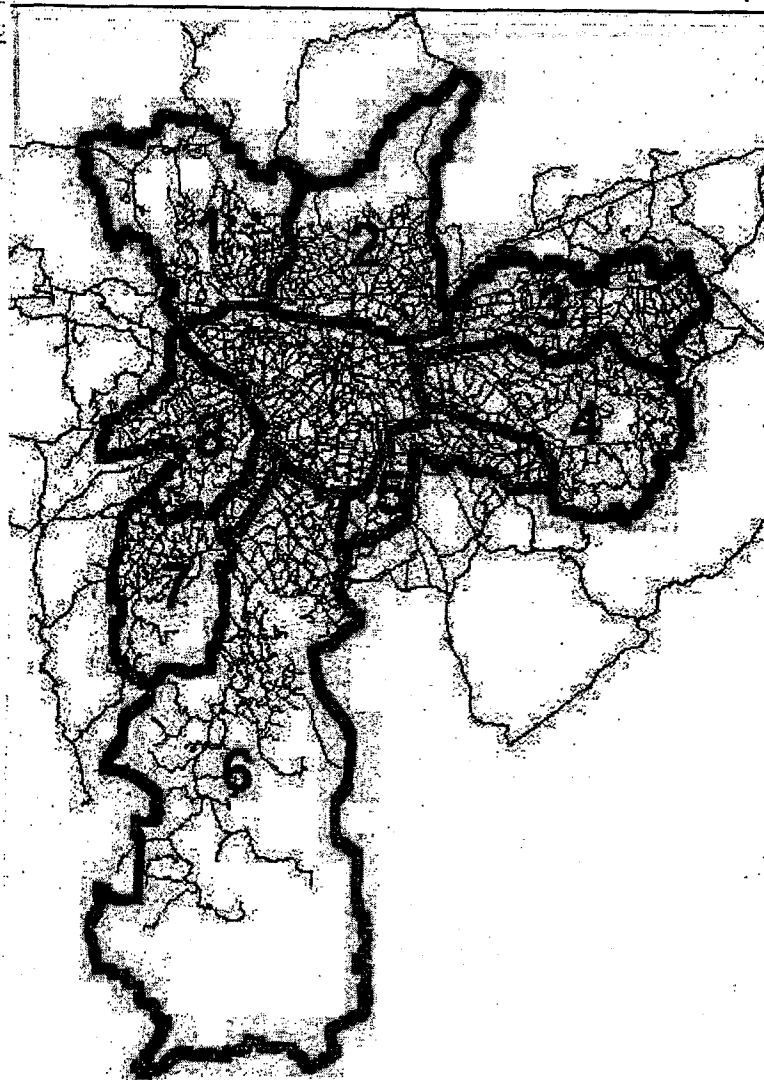
### Áreas do Subsistema Estrutural



19 de Fevereiro de 2013  
 Nº 01-0276 de 2013  
 José  
 Maria José de Oliveira  
 Técnico Administrativo  
 RE 10.940

### ANEXO III

#### Áreas do Subsistema Local



### ANEXO IV

#### VEÍCULOS

| VEÍCULO<br>(*) | CARACTERÍSTICA            |             | SUBSISTEMA |       |
|----------------|---------------------------|-------------|------------|-------|
|                | FUNCIONAL                 | COMPRIMENTO | ESTRUTURAL | LOCAL |
| MICRO          | 21 pass.                  | 6,4 ~ 7,5 m | X          |       |
| MINI           | 36 pass.                  | 7,6 ~ 9,8 m | X          | X     |
| BÁSICO         | Motor<br>traseiro/central | 9,5 ~ 12 m  | X          | X     |
| PADRON         | Piso Normal               | 12 ~ 15 m   | X          |       |
|                | Piso Baixo (**)           |             |            |       |
| ARTICULADO     | Piso Normal               | ≥ 15 m      | X          |       |
|                | Piso Baixo (**)           |             |            |       |

(\*) Adaptados para PPD, conforme legislação vigente  
 (\*\*) Diesel, gás, elétrico ou híbrido

DECRETO Nº 47.139, DE 27 DE MARÇO DE 2006

Altera o artigo 45 do Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, que regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, para o fim de criar a Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", estabelecendo suas competências. JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que a gestão financeira das receitas e despesas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo ("Conta Sistema"), atribuída, em caráter provisório, à São Paulo Transporte S/A, prevê a participação dos concessionários, nos termos dos artigos 31 e 39 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a qual dispõe sobre a organização dos serviços do referido sistema; CONSIDERANDO a importância e a conveniência de imprimir total transparência à gestão da "Conta Sistema", viabilizando, para tanto, o acompanhamento mais próximo por parte daqueles diretamente afetados por sua execução,

D E C R E T A:

Art. 1º. O § 2º do artigo 45 do Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, que regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação, ficando o referido artigo acrescido dos §§ 3º, 4º, 5º e 6º:

"Art. 45. ....

§ 2º. Fica criada a Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, com as seguintes competências:

- I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S/A sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
- II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S/A;
- III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;
- IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

§ 3º. A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" terá a seguinte composição:

- I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;
- II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA;
- III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças - SF;
- IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;
- V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;
- VI - 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;
- VII - o Presidente do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo.

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

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

§ 6º. À São Paulo Transporte S/A caberá fornecer o suporte material necessário à execução dos trabalhos da Comissão de Acompanhamento e prestar as informações que lhe forem solicitadas".(NR)

Art. 2º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

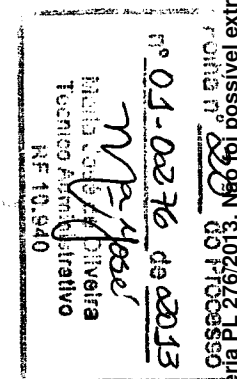
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de março de 2006, 453º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de março de 2006.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal





PUBLICADO DOC 06/03/2013, PÁG 84

**PROJETO DE LEI 01-00062/2013 do Vereador Gilson Barreto (PSDB)**

"Institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo resolve:

Art. 1º - Fica instituído o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo com o objetivo de integrar linhas noturnas de ônibus que atendam os bairros da Cidade.

Parágrafo Único - As linhas deverão circular entre os terminais e locais de maior movimentação noturna com intervalo máximo entre as partidas de 20 minutos, bem como a criação de linhas radiais que partam dos terminais para os bairros com intervalo de até 40 minutos.

Art. 2º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 3º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

**Precedente Regimental nº 02/93**

(Lido na 34ª Sessão Ordinária, de 27/04/93); publicado em 06/05/93)

Leis autorizativas impróprias, isto é, autorizações por lei que o Legislativo concede ao Executivo, sem que este as tenha pedido, são INCONSTITUCIONAIS, ferindo o princípio da separação entre os Poderes.

Os projetos autorizativos impróprios serão restituídos ao autor, por manifestamente inconstitucionais, nos termos do Art. 212, inciso I, do Regimento Interno.

Referência: Parecer 2/93, da D. Comissão de Constituição e Justiça, publicado no Diário Oficial do Município de 16/03/93; Art. 212, inciso I, da Resolução 2, de 26 de abril de 1991 (Regimento Interno).

Questão de Ordem levantada pelo Vereador Arnaldo de Abreu Madeira, respondida na 27ª Sessão Ordinária, de 06 de abril de 1993, pelo Sr. Presidente, Antônio Sampaio.

**RECEBIDO**  
Comissão de Constituição, Justiça  
e Legislação Participativa  
Em 07/06/13 às 12:00  
RF \_\_\_\_\_

*GR*  
**Gabriel S. M. Ribeiro**  
Técnico Administrativo  
RF. 11.317

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

*Conte Lopes*  
Para: Relatar.  
Cota da Comissão de Constituição, Justiça e  
Legislação Participativa.  
Em 07/06/2013

Presidente  
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,  
nos termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

**RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
EM 10/06/13 ÀS 11:00  
SAÍDA: 10/06 ÀS 18:30 POR *Ma yosel*

**RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO  
EM 17/06/2013 ÀS 12:40h  
POR *Ma yosel*  
SAÍDA: 17/06 ÀS 16:33h ASS: *Ma yosel*

Segue 1 juntado 5 nesta data documental  
o papel de informação rubricado com falta  
nº 23 225

Em 26/06/13  
*GR*  
**Gabriel S. M. Ribeiro**  
Técnico Administrativo  
RF. 11.317



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 23 de fls. 27

Processo nº 01-276/13  
Gabriel S. M. Ribeiro  
RF. 11.317 - SGP-12

16 - PAR  
16-01213/2013

pl0276-13

PARECER Nº COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E  
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 276/13.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, que visa autorizar o Poder Executivo a criar o Programa "Volta Segura", a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo.

Segundo a propositura, o incentivo ao uso do transporte público coletivo em período noturno visa priorizar a segurança, incentivando os motoristas a não dirigirem sob influência de álcool.

Sob o aspecto jurídico, nada obsta a tramitação do projeto, eis que a propositura foi apresentada no regular exercício da competência legislativa desta Casa, espelhada nos artigos 30, incisos I e II, da Constituição Federal, 13, incisos I e II, 37, *caput*, e 181, parágrafo único, todos da Lei Orgânica do Município, considerando a natureza tipicamente local da matéria referida na propositura.

A matéria insere-se no âmbito da regulamentação do trânsito, que é o *deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação*. (in "Direito Municipal Brasileiro", 6ª ed., Ed. Malheiros, p. 318).

Analisada a questão sob o ponto de vista da regulamentação do trânsito, temos que embora a Carta Magna reserve privativamente à União a iniciativa de leis sobre trânsito e transporte (art. 22, inciso XI), a própria Constituição Federal atribuiu ao Município competência para ordenar o trânsito urbano e o tráfego local, que são atividades de interesse local (art. 30, incisos I e V).

Como ensina Hely Lopes Meirelles, em "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363:



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0276-13

Folha nº 24 fls 28  
 Processo nº 01-276/13  
 Gabriel S. M. Ribeiro  
 RF. 11.317 - SGP-12

*"A circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...) Na competência do Município insere-se, portanto, a fixação de mão e contramão nas vias urbanas, limites de velocidade e veículos admitidos em determinadas áreas e horários, locais de estacionamento, estações rodoviárias, e tudo o mais que afetar a vida da cidade (...) Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação há de ser o estabelecimento de boas normas de circulação, tendentes a descongestionar o centro urbano, os locais de comércio, os pontos de retorno (...) Nessa regulamentação local, além das normas gerais contidas no Código Nacional de Trânsito e nos regulamentos estaduais, o Município pode estabelecer condições particulares para cada rua ou zona, atendendo às peculiaridades locais e ao perigo que oferece à coletividade". (grifo nosso)*

Não há dúvida de que a matéria constante da presente proposta é de competência municipal, uma vez que visa proporcionar uma nova opção de transporte de passageiros no período noturno.

Neste sentido, a lição de José Nilo de Castro:

*"Dentre os serviços públicos municipais (...) arrolam-se os seguintes: arruamento, alinhamento e nivelamento, promoção do adequado ordenamento territorial urbano (art. 30, VIII, CF); águas e esgotos; iluminação pública; pavimentação e calçamento; galerias de águas pluviais; trânsito e tráfego (...) sinalização de vias urbanas e das estradas municipais, sua regulamentação e fiscalização, arrecadando-se as multas relativas às infrações cometidas em seu território (...) Merecem explicitação os serviços de trânsito e tráfego, de competência do Município. Não se confundem com os do Estado. O trânsito e o tráfego nas vias municipais, notadamente no perímetro urbano, são de competência municipal, cuja organização e execução, portanto, se ordenam pelas leis locais, como a previsão de infrações e de sanções aos infratores do*



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

pl0276-13

Folha nº 25 de 29

Processo nº 01-276/13

Gabriel S. M. Ribeiro

RF. 11.317 - SGP-12

*trânsito e do tráfego municipais (...) A circulação urbana e o tráfego local são disciplinados por leis locais, no exercício da autonomia do Município" (in "Direito Municipal Positivo", Ed. Del Rey, 2ª ed., págs. 207 e 208) (grifo nosso)*

Resta claro, em vista do exposto, que o projeto de lei apresentado encontra-se apto à tramitação, tanto em seu aspecto formal quanto material, estando em perfeita harmonia com os dispositivos da Constituição Federal e da Lei Orgânica do Município.

Por outro lado, impõe-se a manifestação das comissões competentes quanto à conveniência e oportunidade da pretensão.

Trata-se de matéria sujeita ao quórum de maioria absoluta para deliberação, nos termos do art. 40, § 3º, inciso XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa,

**SEM EFEITO**

26/06/13

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUEDES

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

GOULART

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

LAÉRCIO BENKO

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL  
DE 29 / 06 / 2013  
Pág. 143 Col. 4  
Conferido

João Carlos Dias Chaves  
Técnico Administrativo  
RF 11336

A docta Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade  
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 01/07/2013  
João Carlos Dias Chaves  
Técnico Administrativo  
RF 11336

RECEBIDO  
Comissão de Trânsito, Transporte,  
Atividade Econômica, Turismo, Lazer  
e Gastronomia.  
Em 18/07/2013  
RF. 101.204 - SGP-12

RECEBIDO  
Comissão de Trânsito, Transporte,  
Atividade Econômica, Turismo, Lazer  
e Gastronomia.  
Em 26/07/2013 às 14h20

Inamar Alves de Sousa Jr. *[Assinatura]*  
RF. 101.204 - SGP-12

Ao Vereador / A Vereadora

Como Ven. Vitor

Para relatar.  
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade  
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.  
Em 20/10/2013

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos  
termos do § 3º artigo 63 do RI.

Segue m juntado s, nesta data documento(s)  
e papel de informação rubricados s sob folha(s)  
nº 26 A28 Em 20/09/2013  
Inamar Alves de Sousa Jr. *[Assinatura]*  
RF. 101.204 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

Folha nº 26

fls. 31

do Processo nº 01-276/2013

Inamar Alves de Sousa Jr.

RF: 101.204

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,  
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**

**PRESIDENTE: SENIVAL MOURA**

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.**  
**LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo**  
**DATA: 28/08/2013**

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado



**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Bom dia a todos. Declaro abertos os trabalhos da quinta audiência pública da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, que se realiza no dia 28 de agosto de 2013.

Esta reunião está sendo transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), link Auditórios On Line. A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público no portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), link audiências públicas.

Esta audiência pública tem por objeto discutir os projetos conforme a pauta: os PLs 410/2006, de autoria do Vereador Aurélio Nomura-PSDB; 29/2007, de autoria do Vereador Aurélio Nomura-PSDB; 256/2012, de autoria do Vereador Dalton Silvano-PV; 275/2012, de autoria do Vereador Alfredinho-PT; 303/2012, de autoria do Vereador Goulart-PSD; 148/2013, de autoria do Vereador Laércio Benko-PHS; 273/2013, de autoria do Vereador Abou Anni-PV; 276/2013, de autoria do Vereador Eduardo Tuma-PSDB; PLO 5/2013, de autoria do Vereador Natalini-PV. Peço à assessoria que faça a leitura do item 1 da pauta.

**O SR. \_\_\_\_\_** - O PL 410/2006, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação, nos processos licitatórios do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO) e regulamentação da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, as empresas prestadoras de serviços que possuam empregados.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Há alguém inscrito para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Declaro realizada a audiência pública.

Item dois da pauta.

**O SR. \_\_\_\_\_** - PL 29/2007, de autoria do Vereador Aurélio Nomura, dá nova redação ao artigo 2º, Inciso VI da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Há inscritos para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Declaro realizada a audiência pública.

Item três da pauta.

**O SR. \_\_\_\_\_** - PL 256/2012, de autoria do Vereador Dalton Silvano, dispõe sobre a exclusão de cirurgiões-dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no município de São Paulo, e dá outras providências.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** - Há inscritos para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Então, declaro realizada a audiência pública a esse PL.

Passemos ao item 4 da pauta, PL 275/12, de autoria do Vereador Alfredinho, do PT, que altera a lei 12.490, de 3 de outubro de 1997, excluindo do rodízio municipal os veículos conduzidos por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Há inscritos para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Então, declaro realizada a audiência pública ao PL 275/12.

Passemos ao item 5 da pauta, PL 303/12, de autoria do Vereador Goulart, do PSD, que estabelece diretrizes para instituição de política municipal de incentivo à cultura do bambu, como parte da política municipal de desenvolvimento agricultura, e dá outras providências.

Tem a palavra a Sra. Nazeli Cabral, assistente do Vereador Goulart, para falar sobre esse projeto.

**A SRA. NAZELI CABRAL** - Bom dia, Sr. Presidente. Uso a palavra apenas para dizer que o Vereador propôs o PL 303, de modo a oferecer algumas diretrizes para a implantação desse programa, por valorizar demais a agricultura em pequenas propriedades. O bambu é considerado ecologicamente correto e socialmente muito importante, porque é um produto que não polui, não degrada o meio ambiente e é passível de ser utilizado em muitas aplicações e segmentos, como indústrias. O bambu serve praticamente para tudo, para alimentação, biomassa, indústria da construção civil, infraestrutura de pontes, estabilização de estradas de drenagem e vedação. Enfim, no mundo inteiro, o bambu é altamente utilizado para erradicação da fome, isso porque 2,5 bilhões de pessoas utilizam o bambu como forma de produção do Ratan(?). Setecentos milhões de pessoas fazem uso do bambu como gênero alimentício e produto artesanal. Dez bilhões de dólares é a receita estimada dos produtos de bambu e 4,7

bilhões é o valor do comércio internacional. O projeto não pretende colocar nenhum tipo de obrigação ao Executivo, mas sim que apenas algumas diretrizes sejam respeitadas. Isso vem de encontro à lei federal que já está instituída, para erradicação da fome no País.

Estamos à disposição para qualquer aprimoramento.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Eu que agradeço pela contribuição. Está realizada a audiência pública a esse projeto.

Passemos ao item 6 da pauta, PL 148/13, do Vereador Laércio Benko, do PHS, que introduz o inciso VII e parágrafo único do artigo 2º à lei 12.490, de 3 de outubro de 1997. (Referência à exclusão dos policiais militares e civis e dos guardas civis metropolitanos do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no município de São Paulo).

Há inscritos para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Então, declaro realizada a audiência pública ao PL 148/13.

Passemos ao item 7 da pauta, PL 273/13, do Vereador Abou Anni, do PV, que introduz alterações da lei 12.490, de 3 de outubro de 1997, e dá outras providências. (Referência ao rodízio municipal de veículos).

Tem a palavra a Sra. Cristiane de França Figueira, assessora do Vereador Abou Anni, para falar sobre esse projeto.

**A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FIGUEIRA** – Sr. Presidente e senhores presentes, venho argumentar em favor do projeto 273/13, que pretende estabelecer alteração na lei do rodízio, para que haja tolerância de quinze minutos e não sejam autuados esses condutores que, dentro dessa tolerância, entre aspas, infringirem a lei. Por quê? Porque há condutores que estão de boa-fé e não querem infringir a lei do rodízio, mas, por causa de intempéries ou condições adversas do tempo, como chuvas e suas consequências, que tinham um trajeto em sua mente, que pretendiam obedecer à lei do rodízio, acabaram sendo pegos de surpresa e acabaram infringindo a lei. São inúmeras as infrações nesse sentido. Portanto, é certo que a *mens legis* do rodízio visa a diminuir a quantidade de veículos, para dar maior fluidez e melhor qualidade ao ar; mas também não é certo ser penalizado aquele condutor de boa-fé, que, por causa de condições adversas, acaba sendo penalizado. São essas as razões do projeto de lei do Vereador Abou Anni.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Eu que agradeço. Declaro realizada essa audiência pública ao PL 273/13.

Passemos ao item 8 da pauta, PL 276/13, do Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, que autoriza o Poder Executivo a criar Programa Volta Segura, a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no município de São Paulo e dá outras providências.

Há inscritos para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Então, declaro realizada a audiência pública ao PL 276/13.

Passemos ao item 9 da pauta, PLO 5/13, do Vereador Natalini, do PV, que altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município e dá outras providências.

Há inscritos para falar sobre o referido projeto? (Pausa) Então, declaro realizada a audiência pública.

Encerrada a pauta dessa audiência pública e, em nada mais havendo a ser tratado, estão encerrados os nossos trabalhos.

Segue m juntado S, nesta data documento(s)  
e papel de informação rubricado S sob folha(s)  
n° 29 A 32 Em 02 / 10 / 2013  
Inamar Alves de Sousa Jr. *[assinatura]*  
RF. 101.204 - SGP-12

RECEBIDO  
Comissão de Trânsito, Transporte,  
Atividade Econômica, Turismo, Lazer  
e Gastronomia.  
Em \_\_\_\_\_ às \_\_\_\_\_

Segue m juntado S, nesta data documento(s)  
e papel de informação rubricado S sob folha(s)  
n° 29 A 32 Em 02 / 10 / 2013  
Inamar Alves de Sousa Jr. *[assinatura]*  
RF. 101.204 - SGP-12

RECEBIDO  
Comissão de Trânsito, Transporte,  
Atividade Econômica, Turismo, Lazer  
e Gastronomia.  
Em \_\_\_\_\_ às \_\_\_\_\_



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

**SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR**  
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,  
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA**

**PRESIDENTE: SENIVAL MOURA**

**TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA**

**LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo**

**DATA: 25 DE SETEMBRO DE 2013**

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Bom dia a todos. Declaro abertos os trabalhos da 7ª audiência pública da Comissão Permanente de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia que se realiza hoje, dia 25 de setembro de 2013.

Informo que esta audiência está sendo transmitida através do portal da Câmara, no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), links Auditórios On-Line. A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público no portal da Câmara, link audiências públicas.

Esta audiência foi publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* nos dias 23 e 24 e 25 de setembro de 2013; no dia 24 de setembro nos jornais *Diário de S. Paulo* e 25 de setembro de 2013 no jornal *Folha de S. Paulo*.

Registro a presença do Sr. Claudio Ramos, Vereador de Ferraz de Vasconcelos, do PT. Agradeço a presença de V.Exa. nesta audiência pública.

Esta audiência discutirá dez projetos conforme a pauta. Passemos ao primeiro item da pauta, PL 221/13, do nobre Vereador Orlando Silva, do PC do B, que altera a Lei no. 12.490, de 03 de outubro de 1997, para isentar do Programa de Restrição ao Trânsito de Veículos Automotores no Município de São Paulo, os veículos destinados ao serviço de escolta, e dá outras providências.

Tem a palavra o Sr. Paulo Rogério Rizo, do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo.

**O SR. PAULO ROGÉRIO RIZO** – Bom dia a todos. Bom dia ao Sr. Presidente e a todos os participantes.

Sou vice-presidente do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo, um sindicato patronal. Venho de uma luta de quatro anos esclarecer algumas dúvidas que possam existir por parte da Mesa.

A escolta armada é regida pela Lei Federal nº 7.072/83 como toda segurança privada no Brasil. Quando foi instaurada a lei do rodízio para todos os veículos de São Paulo houve a isenção para o rodízio de veículos de carro-forte de transporte de valores.

Toda empresa de segurança privada é homologada para fazer essa atividade. Algumas fazem somente esse serviço e outras não executam, como no caso a empresa na qual também sou diretor-geral, a Macor Segurança e Vigilância. É a maior empresa de escolta armada do País e a que mais faz operações de escolta hoje no território nacional. Chega a fazer cinco mil operações de escolta armada oriundas dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Também fazemos a escolta dos veículos de carro-forte. E o que acontece hoje pela lei do rodízio? Se eu estiver acompanhando um veículo de carro-forte, que também é regido pela mesma lei, assim que entrar no rodízio e estiver ainda na escolta, serei penalizado com a referida multa.

Não podemos abandonar uma operação de escolta quando está sendo executada, pois estaremos inclusive colocando em risco o bem que está sendo escoltado – falaremos principalmente do carro-forte.

Destaquei rapidamente do Título IV, da Escolta Armada, Capítulo I, Conceito, pg. 20, da Lei Federal, que diz o seguinte: "Art. 41. Escolta armada, para efeito desta Portaria, é o serviço executado por empresa especializada em vigilância e transporte de valores, no auxílio operacional ao transporte de valores ou de cargas valiosas."

A própria lei diz, a escolta armada, que é o veículo de passeio, Fiat Uno, Celta e outros veículos que não são blindados fazem a escolta do carro-forte. Mas, por que fazer? Existem algumas operações de transferências bancárias que exigem que sejam escoltados. Ora, somos as duas empresas que fazem o valor e a escolta de cargas, só que uma é penalizada por ser multada no rodízio e a outra não. Quando foi feita a lei, seguiu-se muito o conceito do transporte de valor e esqueceu-se de ler o capítulo que falava da escolta armada, que é de auxílio. O número de veículos também que pratica a escolta armada dentro da cidade de São Paulo é ínfimo perante a frota existente hoje, de milhões de veículos.

Peço, então, a compreensão. Estamos nessa luta há mais de seis anos.

**P – V.Sa.** pode precisar o número?

**R** – Vou precisar baseado na minha empresa, que hoje tem 350 veículos rodando pelo Brasil. Na cidade de São Paulo são em torno de cem, todos os dias, de segunda a domingo, nos 365 dias por ano. Fazemos atendimento, seja do transporte rodoviário normal, varejo, eletrodomésticos e assim por diante. Porque, inclusive hoje para quem não sabe, até se você comprar uma geladeira em qualquer loja de varejo, será escoltada, porque hoje...

**P** – A vulnerabilidade é muito grande.

**R** – E, sem a escolta não chegarão a geladeira, o fogão. Não vai chegar o centro de distribuição, ou seja, hoje a escolta armada é considerada como prioridade e serviço essencial para a sociedade. E também porque hoje, como nós mesmos compramos qualquer item, chegará a ser escoltado ou pela Macor ou qualquer outra empresa que esteja homologada pela Polícia Federal.

**P** – Agradeço a contribuição do Sr. Paulo Rogério Rizo, vice-presidente do Sindicato. O senhor está falando em nome do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo?

**R** – Sim, é o único sindicato que existe no Brasil, criado em 2010 - estamos completando quatro anos - que desvinculou-se à Pasta de Escolta do Sesvesp – Sindicato Patronal das Empresas de Vigilância do Estado de São Paulo. Então, hoje temos o primeiro sindicato voltado para o segmento patronal da escolta armada.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Agradeço a contribuição de V.Sa. Declaro realizada a audiência pública do PL 221/13, do nobre Vereador Orlando Silva.

Passemos ao item 2 da pauta, PL 410/06, do nobre Vereador Aurélio Nomura, do PSDB, que dispõe sobre a obrigatoriedade de apresentação, nos processos licitatórios, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) e Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO) e regulamentação da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, às empresas prestadoras de serviços que possuam empregados.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 410/06, do nobre Vereador Aurélio Nomura.

Passemos ao item 3 da pauta, PL 29/07, do nobre Vereador Aurélio Nomura, do PSDB, que dá nova redação ao artigo 2º, inciso VI da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências. Liberdade de locomoção aos advogados com seus veículos nos dias e horários restritos no rodízio municipal.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 29/07, do nobre Vereador Aurélio Nomura.

Passemos ao item 4 da pauta, PL 256/12, do nobre Vereador Dalton Silvano, do PV, que dispõe sobre a exclusão de cirurgiões-dentistas da restrição imposta quanto à circulação de veículos no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 256/12, do nobre Vereador Dalton Silvano.

Passemos ao item 5 da pauta, PL 275/12, do nobre Vereador Alfredinho, do PT, que altera a Lei nº 12.490 de 03 de outubro de 1997, excluindo do rodízio municipal, os veículos conduzidos por pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 275/12, do nobre Vereador Alfredinho.

Passemos ao item 6 da pauta, PL 303/12, do nobre Vereador Goulart, do PSD, que estabelece diretrizes para a Instituição de Política Municipal de Incentivo à Cultura do Bambu, como parte da política municipal de desenvolvimento agrícola, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 303/12, do nobre Vereador Goulart.

Passemos ao item 7 da pauta, PL 148/13, do nobre Vereador Laércio Benko, do PHS, que introduz inciso VII e parágrafo único no art. 2º da Lei nº 12.490, de 03 de outubro de 1997. Referência à inclusão dos policiais militares e civis e guardas civis metropolitanos do programa de restrição ao trânsito de veículos automotores no município de São Paulo.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 148/13, do nobre Vereador Laércio Benko.

Aliás, seria melhor se houvesse um projeto para excluir o rodízio, porque aí contemplaria todos em um só.

Passemos ao item 8 da pauta, PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni, do PV, que introduz alterações na Lei nº.12.490, de 03 de outubro de 1997, e dá outras providências. Referência ao rodízio municipal de veículos.

Tem a palavra a Sra. Cristiane de França Ferreira, assessora do nobre Vereador Abou Anni.

**A SRA. CRISTIANE DE FRANÇA FERREIRA** – Exmo. Sr. Presidente, Vereador Senival Moura, Ilmo. Vereador de Ferraz pelo PT, Sr. Claudio Ramos, eu, Cristiane de França Ferreira, em nome do mandato do Vereador Abou Anni, venho defender as razões do projeto de lei, que visa disciplinar uma tolerância de quinze minutos para o rodízio, porque verdade seja que milhares de condutores de boa fé acabam sendo penalizados por condições adversas de tempo, que criam congestionamentos absurdos e que foge do controle dos mesmos. E é nesse sentido que o Vereador Abou Anni elaborou sua proposição.

Por essas razões, pela tolerância de quinze minutos, o Vereador Abou Anni pede apoio para a aprovação de seu projeto.

Sem mais, eram essas as razões. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Muito obrigado, Cristiane pela contribuição e pelas informações. O referido PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni, faz justas as reivindicações por conta do trânsito da cidade de São Paulo.

Declaro realizada a audiência pública do PL 273/13, do nobre Vereador Abou Anni. Discutiremos melhor e tenho certeza de que o referido PL terá a aprovação dos Pares da douta Comissão.

Passemos ao item 9 da pauta, PL 276/13, do nobre Vereador Eduardo Tuma, do PSDB, que autoriza o Poder Executivo a criar o Programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 276/13, do nobre Vereador Eduardo Tuma.

Passemos ao item 10 da pauta, PLO 5/13, do nobre Vereador Natalini, do PV, que altera a redação do parágrafo único do artigo 178 e acrescenta o inciso XII ao artigo 41, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, e dá outras providências.

Em discussão. Não há oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PLO 5/13, do nobre Vereador Natalini.

Tem a palavra o Sr. Claudio Ramos, Vereador de Ferraz de Vasconcelos.

**O SR. CLAUDIO RAMOS** – Bom dia a todos.

É com bastante prazer que acompanhamos esta audiência pública na Câmara Municipal de São Paulo e prestigiamos o Vereador Senival Moura na condução dos trabalhos.

**O SR. PRESIDENTE (Senival Moura)** – Muito obrigado, nobre Colega Vereador Claudio Ramos, do PT da cidade de Ferraz de Vasconcelos.

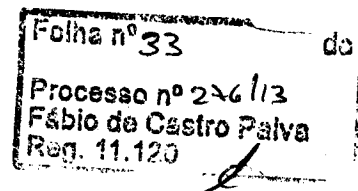
Nada mais havendo a ser tratado estão encerrados os nossos trabalhos.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
Segundo reunido 1 na sala de trabalho 1 nº 1  
em nº 33 e 34 e data da informação nº  
em 12 / 12 / 13  
Nome FÁBIO DE CASTRO PAIVA  
RF FÁBIO DE CASTRO PAIVA SGP-12  
RF 11.120  
Secretário



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

PL 0276/2013

16 - PAR  
16- 02753/2013

DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,  
ATIVIDADE ECONOMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O  
PROJETO DE LEI Nº 0276/2013.

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma (PSDB), autoriza o Poder Executivo a criar o Programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo, e dá outras providências"

De acordo com a propositura, o Poder Executivo Municipal fica autorizado a criar o programa "Volta Segura" a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana no Município de São Paulo.

O incentivo ao uso do transporte público coletivo em período noturno visa priorizar a segurança, reduzindo o número de vítimas fatais no trânsito da Cidade de São Paulo.

O Programa "Volta Segura" será estabelecido das 23h00 de um dia até às 04h00 do dia seguinte, às sextas-feiras, sábados, domingos e vésperas de feriado.

Farão parte deste programa os transportes públicos coletivos que tiverem suas linhas de circulação próximas aos pontos de maior movimentação na cidade, principalmente onde haja concentração de bares, boates, casas de shows, shoppings, teatros, templos religiosos ou qualquer outro tipo de local com grande fluxo de pessoas.

Depreende-se da justificativa do autor que o objetivo da propositura é amenizar os acidentes de trânsito em nosso município, oferecer alternativas incentivando os motoristas a não dirigirem sob influência de álcool, bem como proteger as vítimas passivas das tragédias geradas por outros motoristas em estado de embriaguez.

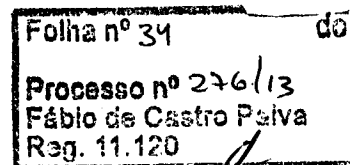
Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa posicionou-se pela legalidade do projeto.

Em face do exposto e considerando que a propositura promove maior comodidade e segurança para a mobilidade do cidadão na cidade de São Paulo, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia é FAVORÁVEL à aprovação do projeto.

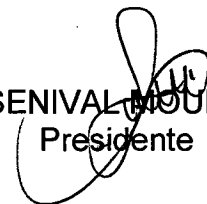


**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

PL 0276/2013



Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo  
Lazer e Gastronomia, em 11/12/13

  
SENIVAL MOURA  
Presidente

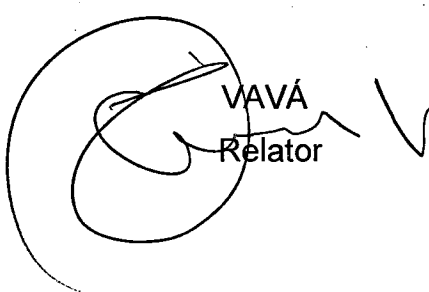
AURÉLIO MIGUEL

  
CLAUDINHO DE SOUZA

  
CORONEL TELHADA

  
RICARDO YOUNG

SOUZA SANTOS

  
VAVÁ  
Relator

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 12 / 12 / 13

Pág. 301 Col. 1

Assinado

FÁBIO DE CASTRO PALVA

RF 11.120

Secretário

À Comissão de FIN

Em 12 / 12 / 13

Fábio de Castro Palva  
RF. 11.120

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento

em 10/01/14 às 15h

RF

Vera Nice Rodrigues Ribeiro  
Assistente Parlamentar  
RF.

do Vereador / A Vereadora

Laércio Fiorillo

Para registrar,  
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento,

Em 09 / 04 / 14

Obs: O prazo para manifestação é de 3 dias, nos termos do § 3º artigo 63 do R.I.

Pedido de vistas ao Vereador / à Vereadora

Laércio Benho

deferido na reunião ordinária de 21/05/14.

Obs: o prazo para devolução é de 2 dias, nos termos do § 4º, artigo 63 do R.I. d.: 16/04/15

Segue — juntado —, nesta data documento(s)

e papel de Informação rubricado — sob folha(s)

nº 35 Em 08 / 05 / 15

Vinicius Moreira do Nascimento

RF. 11.261 - SEP-12



Folha nº 35  
 Processo nº 01-276/13  
 Vinícius Moreira do Nascimento  
 RF. 11.201 - SGP-12

PAR

PARECER Nº 720/2015

DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 276/2013

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Eduardo Tuma, visa autorizar o Poder Executivo a criar o Programa Volta Segura, a fim de incentivar a utilização do transporte público coletivo em período noturno aos finais de semana, no Município de São Paulo, visando reduzir o número de vítimas fatais no trânsito da cidade.

De acordo com a propositura, o Programa Volta Segura será aplicado pelo transporte público coletivo no horário compreendido entre 23h00 e 04h00 do dia seguinte, às sextas-feiras, sábados, domingos e vésperas de feriado, e dele farão parte os transportes públicos coletivos que tiverem suas linhas de circulação próximas aos pontos de maior movimentação na cidade no horário citado. O projeto também autoriza o Poder Executivo a criar novas linhas de circulação nos pontos de maior movimentação, facilitando o acesso ao transporte dentro das áreas demarcadas, e dispõe sobre a possibilidade da Polícia Militar promover abordagens sistemáticas em locais estratégicos durante a circulação dos transportes públicos coletivos que fizerem parte do programa e sobre o financiamento das despesas dele decorrentes pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET.

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

Favorável, portanto, é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 06/05/2015.

Ver. José Police Neto  
 Presidente

Ver. Paulo Fiorilo  
 Relator

Ver. Adilson Amadeu

Ver. Aurélio Nomura

Ver. Jair Tatto

Ver. Milton Leite

Ver. Ota

Ver. Abou Anni

Ver. Ricardo Nunes

NELO RODOLFO

RELCOM

748/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 08 / 05 / 15

Pág. 77 Col. 3

Conferido

  
Vinícius Moreira do Nascimento  
RF. 11.261

À SGP 21

São Paulo 08 / 05 / 15

  
Vinícius Moreira do Nascimento  
RF. 11.261