

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

<u>PROJETO DE LEI</u>	01 - 0595 / 2013	DE	2013
------------------------------	------------------	----	------

<u>MATÉRIA LEGISLATIVA:</u>	PL 01 - 0595 / 2013	DE	28/08/2013
------------------------------------	---------------------	----	------------

<u>PROMOVENTE:</u>	VEREADOR	NABIL BONDUKI
---------------------------	----------	---------------

<u>EMENTA:</u>	DISPÕE SOBRE A ORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO NO ÂMBITO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.
-----------------------	---

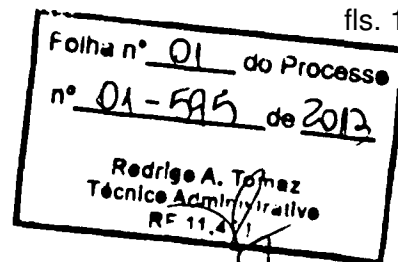
--	--

ARQUIVADO EM / /

 CHEFE DE SEÇÃO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



VEREADOR NABIL BONDUKI 22º GV

PROJETO DE LEI Nº

0 - PL
01 - 00595/2013

Dispõe sobre a organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo no âmbito do Sistema Integrado de Transportes de Passageiros, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica estabelecido que o Poder Público Municipal indicará linhas de ônibus regulares e freqüentes no período noturno nas seguintes áreas:

I – Em todos os corredores exclusivos de ônibus;

II – Em trajetos similares das linhas de METRÔ e CPTM do Município de São Paulo;

III – Em áreas com atividades econômicas, culturais e de serviços noturnos no Município de São Paulo.

Parágrafo único. Por período noturno deve-se entender o horário compreendido entre 22 horas e 5 horas.

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, 27 de agosto de 2013.


NABIL BONDUKI
Vereador

29 AGO 2013

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°
02 a — e folha de informação
sob n° 03. 30/09/2012
Ass: _____

Rodrigo A. Lima
Técnico Administrativo
RF 11

JUSTIFICATIVA

Rodrigo A. Tomaz
Téc. Administrativo
R. 101

A presente proposta visa ofertar transporte público noturno na cidade de São Paulo, como forma de oferecer condições para que o munícipe usufrua plenamente do direito constitucional de ir e vir em qualquer hora do dia.

São Paulo, a cidade que nunca para! Muitos já ouviram essa expressão, mas raramente ela condiz com a realidade. A falta de oferta de transporte público noturno é um exemplo típico que não favorece o aproveitamento do tempo do não-trabalho do cidadão paulistano - O Lazer. Como afirma Marcellino (1996:02), a compreensão do lazer como "cultura vivenciada no tempo disponível" implica em espaços, em tempo e em condições materiais necessárias e suficientes para dele usufruir.

O primeiro obstáculo para isso é a falta de transporte público noturno em São Paulo. Menos de 3% das linhas de ônibus municipal circulam neste período. Com a Lei Seca, o problema da mobilidade noturna ficou ainda maior, pois o carro deixou de ser opção de transporte para muitos frequentadores de bares, casas noturnas e festas, desestimulando um importante setor econômico da cidade, gerador de emprego e renda. É preciso oferecer alternativas em contrapartida às restrições estabelecidas pela Lei Seca, pois, infelizmente, o Táxi, devido ao alto valor das corridas, não absorve totalmente a demanda.

Os trabalhadores noturnos, como os de call center, supermercados, hotéis, hospitais, restaurantes, casas de show, são os mais prejudicados pela escassez de transporte público, pois não conseguem realizar o trajeto de volta para sua residência com a agilidade e segurança necessária. Com a oferta de Transporte Público noturno, as empresas, os comércios e os serviços podem inclusive alterar o horário de entrada e saída de seus funcionários, o que diminuiria o volume do tráfego nos horários do pico, e amenizaria o grande problema de mobilidade que São Paulo enfrenta.

Uma recente petição online pedindo o funcionamento do Metrô 24 horas reuniu mais de 100 mil assinaturas. Os ônibus percorrendo os mesmos trajetos das linhas de metrô e de trem, interligados com os corredores já existentes na cidade, poderiam suprir esta demanda com menos impacto no orçamento do Estado e da Prefeitura.

O Bilhete Único Mensal, projeto do governo municipal, vem ao de encontro da proposta deste projeto de Lei, pois irá oferecer ao cidadão a oportunidade de se deslocar na cidade de São Paulo para além do trajeto casa-trabalho-casa, sem onerar sua renda. Portanto é necessário criar linhas de ônibus noturnas não só para os trabalhadores noturnos como para estimular o usufruto do direito do Lazer por todos os munícipes, visto que atualmente apenas quem dispõe de automóvel pode aproveitar com plenitude tudo que a maior cidade da América do Sul pode oferecer.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01.595 de 20 12 20 08 2013 (a)

Rodrigo A. Tomaz
Técnico Administrativo
RF 11.401

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE:	29 AGO 2013
(CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPATIVA) POLÍTICA JUBILADA, METROP. E MEIO AMBIENTE; TRÂNSITO, TRANSPORTES, ATIV. ECONÔMICA, TURISMO, Lazer e Recreação, JORNALISMO, FINANÇAS E ORÇAMENTO.	
 PRESIDENTE	

JOSÉ AMÉRICO

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

30/08/2013

Jader Augusto Pimenta
Supervisor – SGP.22

EXCETO DA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DE PESQUISA E ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS

EM 30/8/13 ÀS 15

POR

25/09/13 ÀS 16

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 04130 . S.P. 25/09/13
Isis Duarte Rodrigues
Técnico Administrativo
RF. 11.207



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 04
Proc. nº 01-0595/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0595/13

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

- Lei Municipal nº 6.520, de 25 de maio de 1964, que dispõe sobre a afixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 10.039, de 08 de janeiro de 1986, que dispõe sobre o sistema de informações ao público referente aos ônibus do Município de São Paulo;
- Lei Municipal nº 11.598, de 11 de julho de 1994, que dispõe sobre a obrigatoriedade de afixação na parte interna dos ônibus que circulam pelas vias públicas da cidade de São Paulo do itinerário percorrido;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências. Com a regulamentação do Decreto nº 53.887/13;
- Portaria da Secretaria Municipal de Transportes nº 149/12, que dispõe sobre a utilização de corredores exclusivos de ônibus em horário noturno.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 03.

São Paulo, 20 de setembro de 2013.

Christiana Samara Chebib
Procuradora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 244.472

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

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 05
Proc. nº 21-0595/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 6520

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 6.520 25/05/1964 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Obriga a afixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 14/1964

Autor(es): Laercio Corte

[\[Back \]](#)

LEI N.º 6.520, DE 25 DE MAIO DE 1964

Isis Duarte Rodrigues

RF 11.207

Obriga a afixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, e dá outras providências.

Francisco Prestes Maia, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei, faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 11 de maio de 1964, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Passa a ser obrigatório a fixação do itinerário na frente de todos os veículos de transportes coletivos, quer pertencentes à Companhia Municipal de Transportes Coletivos, quer aos das empresas sub-concessionárias.

§ 1.º — Em caso de itinerário extenso, deverão ser registradas as principais vias do mesmo.

§ 2.º — Todos os ônibus e troleibus deverão ostentar, na frente, o número correspondente à linha fornecida pela C.M.T.C., bem como o nome da linha.

Art. 2.º — Sem o cumprimento de tais exigências, contidas no artigo 1.º, os ônibus particulares ou da C.M.T.C. não poderão obter o licenciamento.

Art. 3.º — A infração do disposto no artigo 1.º, por parte da empresa concessionária, ou da contratante para prestação de serviços, implica nas sanções previstas nos respectivos contratos, para casos de falta das condições mínimas para o tráfego.

Art. 4.º — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 25 de maio de 1964, 411.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, Francisco Prestes Maia — O Secretário de Negócios Internos e Jurídicos, Aloysio Ferraz Pereira — O Secretário de Finanças, Joaquim Monteiro de Carvalho — O Secretário de Obras, José de Mello Malheiro.

Publicada na Diretoria do Departamento do Expediente e do Pessoal, da Secretaria dos Negócios Internos e Jurídicos, em 25 de maio de 1964. — O Diretor, Hedaír Labre França.

Folha 07
Proc. nº 01.0595/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 10039

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 10.039 08/01/1986 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre sistema de informações ao publico, referente aos onibus da Capital.

Projeto: Projeto de Lei Nº 252/1985 ([ver documento](#))

Autor(es): Marcos Mendonça

Alterações: Lei 13.441/2002 - Introduz artigo a esta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

LEI Nº 10.039, DE 08 DE janeiro DE 1.986

Dispõe sobre sistema de informações ao público, referente aos ônibus da Capital.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 1.985, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Nos pontos iniciais e finais de todas as linhas de ônibus que servem na Capital deverá ser fixado um painel, com informações sobre horários de partida, tarifa, descrição do trajeto em pequeno mapa, indicando as ruas adjacentes mais utilizadas, endereço da empresa e telefones para sugestões e reclamações.

§ 1º - Painéis análogos àqueles de que trata o "caput" deste artigo deverão também ser implantados em outros pontos e paradas de ônibus, escolhidos por critérios a serem fixados pelo Executivo, com o objetivo de manter adequado sistema de informações ao público.

§ 2º - No interior dos ônibus, em lugar visível, deverá ser fixado um mapa, de menor tamanho, similar ao previsto no "caput" deste artigo.

Art. 2º - Poderá, mediante prévia autorização do Executivo e de acordo com critérios por ele estabelecidos, ser incluída publicidade nos painéis e mapas a que alude o artigo anterior.

Art. 3º - A implantação e manutenção do sistema de informações de que trata a presente lei será de responsabilidade do Poder Público.

Art. 4º - O sistema de informações previsto nesta lei deverá ser implantado no prazo de 5 (cinco) meses a partir do início de sua vigência.

Art. 5º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 08 de janeiro de 1.986, 4329 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO SALVADOR LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CARLOS ALBERTO MANHÃES BARRETO, Secretário das Finanças

ROBERTO SALVADOR SCARINGELA, Secretário Municipal de Transportes

ALEX FREUA NETTO, Secretário dos Negócios Extraordinários
Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 08 de janeiro de 1.986.

JOÃO CARLOS FREITAS DE CAMARGO, Secretário do Governo Municipal

Retificação da publicação do dia 9/janeiro/1.986

Lei nº 10.039, de 8 de janeiro de 1.986

No Art. 1º - Leia-se como segue e não como constou:

.....Capital deverá ser fixado.....empresa e telefones para sugestões e reclamações.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº.

01.598/13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Base de dados : legis

Pesquisa : 11598

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.598 11/07/1994 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a obrigatoriedade de afixação na parte interna dos onibus que circulam pelas vias publicas da cidade de Sao Paulo, do itinerario percorrido, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 187/1993 (ver documento)

Autor(es): Jose Viviani Ferraz

[[Back](#)]

LEI Nº 11.598, DE 11 DE JULHO DE 1994
(Projeto de Lei nº 187/93, do Vereador José Viviani Ferraz)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da afixação na parte interna dos ônibus que circulam pelas vias públicas da cidade de São Paulo, do itinerário percorrido, e das outras providências.

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 15 de junho de 1994, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Todos os ônibus que circulam pela cidade de São Paulo na exploração das respectivas linhas, quer da Companhia Municipal de Transportes Coletivos ou das empresas particulares, vinculadas ao sistema de transporte municipalizado de passageiros, estão obrigados a manter afixados em seu interior, em local de fácil visualização, e, em letras garrafais, o itinerário percorrido.

§ 1º - O itinerário a que se refere o "caput" do presente artigo, é aquele constante das principais vias percorridas por todo o trajeto, desde o ponto inicial e o final, e, vice-versa.

§ 2º - Havendo desgaste ou dano na identificação do referido itinerário, o mesmo deverá ser substituído ou reformado, conforme o caso exigir, permanecendo em condições de leitura.

§ 3º - Sempre que houver mudança no trajeto percorrido, far-se-á a referida alteração no itinerário, ou se for o caso sua substituição, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, a contar da oficialização da referida mudança.

Art. 2º - Os ônibus que atualmente exploram suas respectivas linhas, terão o prazo de 60 (sessenta) dias para se adaptarem ao aqui estatuído, a partir da vigência da presente lei.

Art. 3º - A autorização para circulação de novos ônibus, somente será concedida pela autoridade municipal competente, desde que plenamente satisfeita a presente lei.

Art. 4º - No caso do descumprimento da presente lei, o infrator será intimado a regularizar a situação no prazo de 15 (quinze) dias, e não o fazendo, ficará sujeito a multa de 10 (dez) UFMs por ônibus, renováveis a cada 30 (trinta) dias até sua efetiva regularização.

Art. 5º - As despesas decorrentes com a execução da presente lei, correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º - A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de julho de 1994, 441ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

WALTER CORONADO ANTUNES, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de julho de 1994.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 11
Proc. nº 01.0595/13
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

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 organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Publico a delegar a sua execução, e da outras providencias.

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei. (ver documento)

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

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

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

- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições 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 utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veiculos nao retirados no prazo legal.

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

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

[[Back](#)]

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001
(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

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.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;

b) 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.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 4º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no Subsistema Local, nos limites do Município;

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 6º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 2º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá utilizar outros instrumentos jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do "caput" deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

Art. 7º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

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

Folha 14
VZOUZ
17/09/2015 11:21:19
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

- a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
- b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
- c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
- d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
- g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
- h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
- j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
- l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

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

- I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
- II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;
- III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
- IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
- V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;
- VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;
- II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
- III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
- IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
- V - o ônus da delegação, quando existente;
- VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

AZUZA Ed. FOLHA
 Proc. nº 01.000.000-13
 RF 11.207
 Isis Duarte Rodrigues
 Material

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

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

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

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

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

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

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

VERILIBERADO
 Proc. nº 01.059.51/13
 11.207
 I/s Duarte Rodrigues
 RF 11.207
 Matéria PU 595/2013. CLT DE SOUZA

I - 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 DELEGACÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO
 Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas 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

Folha 15
 Vitor Hugo de Souza
 Isis Duarte Rodrigues
 Rf 11.207

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 SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

MATÉRIA DE SOUZA
 Proc. nº 01.059.5713
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207
 Matéria PC 05/2013. CLAUDIA DE SOUZA

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207
Proc. nº 010558/13
Folha 13
Matéria P195/2013. CLAUDINEIA DE SOUZA

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

DECRETO Nº 53.887, DE 8 DE MAIO DE 2013

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

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

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DA DELEGAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

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

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

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

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

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

18
Folha 18
Materia 13.241/2001
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

§ 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 não prejudique a prestação adequada do serviço.

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

I - características da infraestrutura viária: são aquelas descritas na 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 III deste decreto e no edital de licitação.

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

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

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

Art. 9º A permissão terá como objeto a prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros em uma área do subsistema local, por pessoa jurídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas, 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 deste artigo deixará de ser efetivada na hipótese do permissionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Permitente.

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

Art. 10. 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. 11. É vedada a qualquer pessoa jurídica, direta ou indiretamente, a participação no contrato de concessão em mais de 3 (três) áreas.

Art. 12. Na permissão, no caso de cooperativa na forma isolada ou consórcio de cooperativas, observada a regra de composição contida no inciso II do artigo 4º deste decreto, somente é admitida a participação na licitação e no contrato em até 2 (duas) áreas referenciadas no Anexo II deste decreto.

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

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

TARIFA E REMUNERAÇÃO

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

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

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

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

IV - outras fontes de receitas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 19
VZUZA EDIÇÃO 19/09/2015
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

II - despesas de comercialização;

III - parcela de até 3,5%, referida no § 3º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001.
Art. 20. A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do respectivo contrato.

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

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

DA INTERVENÇÃO

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

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

Art. 25. Declarada a Intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa. Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades, não excedendo o prazo de 30 (trinta) dias após o encerramento da intervenção.

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

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

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

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

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

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

DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO DA DELEGACÃO

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção do concessionário.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

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

III - caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;

IV - extinção do operador.

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

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

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

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

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

Isis Duarte Rodrigues
RE 11.207

Proc. nº 01.0581/2013. CL. SUMÁRIO DE SOUZA

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

PENALIDADES

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

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

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

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

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

I - apreçar 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" será composta por:

I - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Transportes - SMT;

II - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;

III - 1 (um) representante da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico - SF;

IV - 1 (um) representante da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos - SNJ;

V - 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

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

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

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

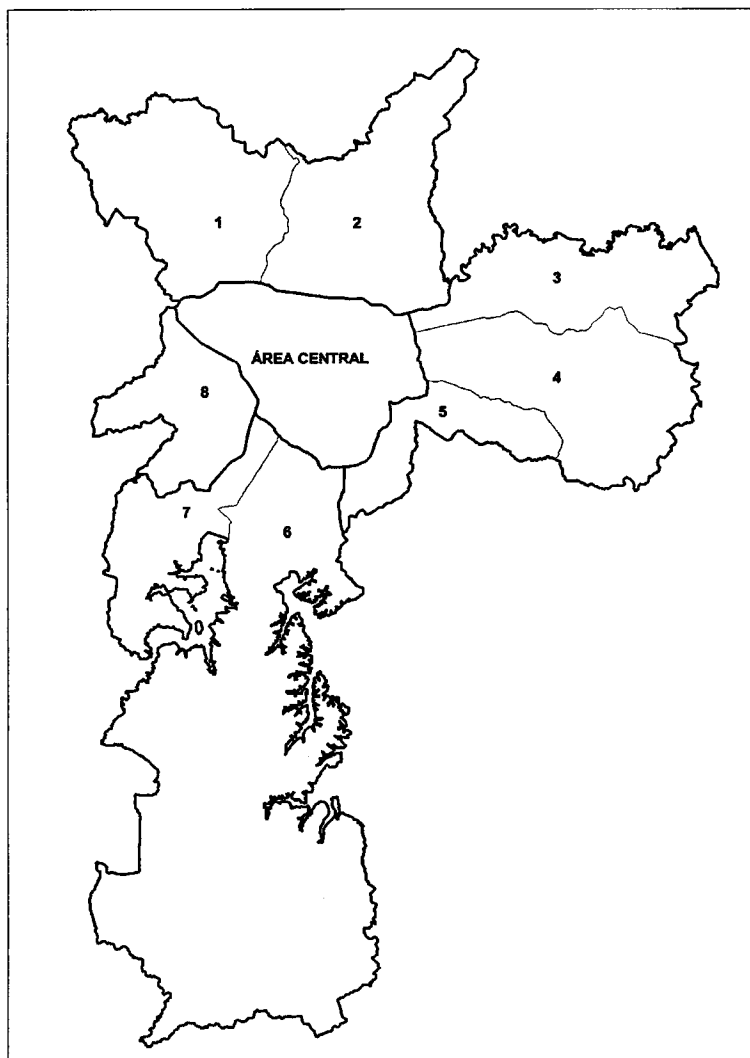
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de maio de 2013.

Matéria nº 11.207
S/S Duarte Rodrigues
ENC: 11.207
DE SOUZA

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

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

Mapa ilustrativo



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

Área de operação Noroeste

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

• Limites da Área de Concessão 1

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

• Limites da Área de Concessão 2

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

• Limites da Área de Concessão 8

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

Área de operação Leste

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

Folha 22
 AZUOS ED PIERRENTI 21/03/2015 13:13
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

• **Limites da Área de Concessão 3**

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

• **Limites da Área de Concessão 4**

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

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

• **Limites da Área de Concessão 5**

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

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

Área de operação Sul

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

• **Limites da Área de Concessão 6**

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

• **Limites da Área de Concessão 7**

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

Isis Duarte Rodrigues
11.207

ISIS DUARTE RODRIGUES
PROC. Nº 01.897/13

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

Área Central

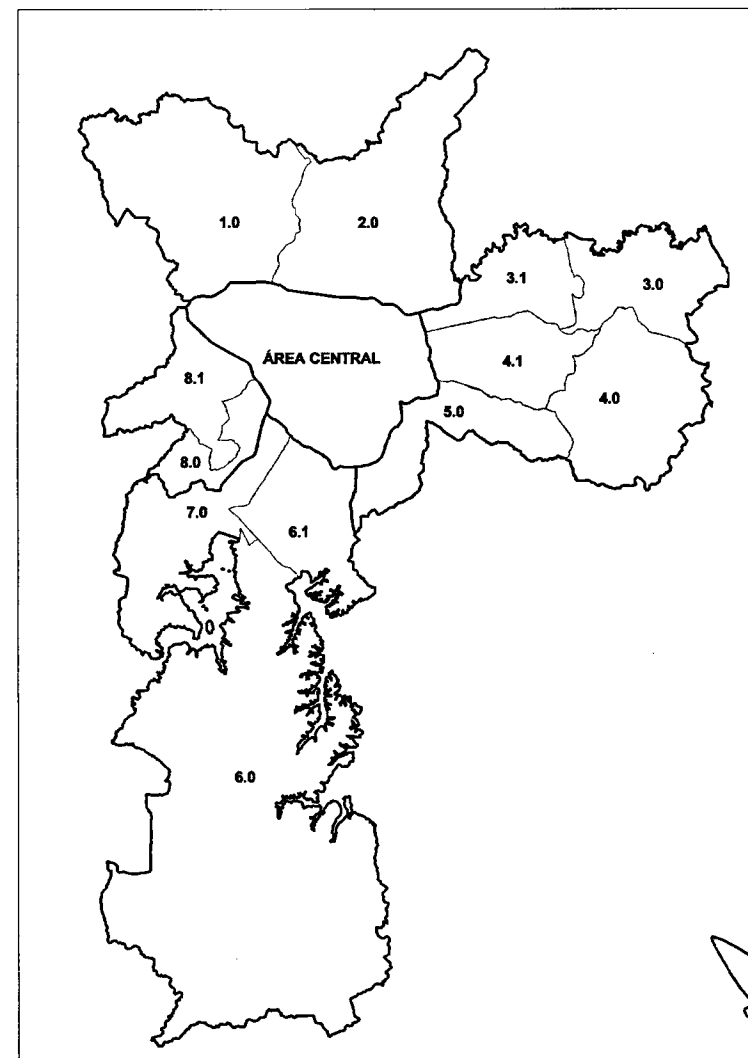
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

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

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

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

Mapa ilustrativo



Folha 24
 Ilis Duarte Rodrigues
 Rf. 11.207
 Match - P. 11.207

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

Área de operação Noroeste

(A área de operação Noroeste é composta pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 8.1).

• Área de permissão - 1.0

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

• Limites da Área de permissão – 2.0

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

• Limites da área de permissão – 8.0

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

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

• Limites da área de permissão – 8.1

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

Área de operação Leste

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

• Limites da área de permissão – 3.0

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

Folha 27
Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207
Município de Taboão da Serra
Estado de São Paulo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Área de operação Sul

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

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

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

folha 26
MATEO BEI
ISIS DUARTE RODRIGUES
RF 11.207
ZAZU DE FERRAZ DE VASCONCELOS

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

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

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

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

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

Área Central

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

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

Folha
Proc. nº 01.053.13
Iris Duarte Rodrigues
CF 11.207

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

Veículos

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

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

Obs:

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

Matéria nº 2013/2013. CLAUDIA DE SOUZA
 Proc. nº 2013/2013. CLAUDIA DE SOUZA
 Isis Duarte Rodrigues
 RF 11.207

| Serviços | A Cidade | Compras | Notícias | **Governo**

Busca no portal

Folha 29
Proc. nº 01.0551/13

Isis Duarte Rodrigues
RF 11.207

Pesquisa de Legislação Municipal

Nº 149 Ano: 2012 Secretaria: SMT

Voltar

Imprimir

PORTARIA 149/12 – SMT

Dispõe sobre a utilização de corredores no horário noturno

MARCELO CARDINALE BRANCO, SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e

CONSIDERANDO que compete a esta Secretaria Municipal de Transportes a edição de normas operacionais complementares, bem como a definição de parâmetros e padrões técnicos para o trânsito e o transporte de passageiros;

R E S O L V E:

Art. 1º - Manter, até as 04h00 do dia 30 de setembro de 2014, a circulação de veículos automotores de passageiros e de uso misto, nos finais de semana, das 15h00 de sábado até as 04h00 de segunda-feira; nos feriados, das 00h00 até as 04h00 do dia seguinte; e nos demais dias, das 23h00 até as 04h00, nos seguintes corredores de utilização exclusiva de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Público:

I - Pirituba / Lapa / Centro;

II - Inajar / Rio Branco / Centro;

III - Campo Limpo / Rebouças / Centro;

IV - Santo Amaro / Nove de Julho / Centro;

V - Jardim Ângela / Guarapiranga / Santo Amaro;

VI - Capelinha / Ibirapuera / Centro;

VII - Parelheiros / Rio Bonito / Santo Amaro;

VIII - Itapeverica / João Dias / Centro;

IX - Paes de Barros.

Parágrafo único - Não será permitida a circulação de veículos de carga, de tração animal e de bicicletas.

Art. 2º - Fica terminantemente proibido o estacionamento ou qualquer tipo de parada ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 3º - Fica, também, expressamente vedada a circulação dos veículos referidos no parágrafo único do artigo 1º em terminais e estações de transferência existentes ao longo dos corredores exclusivos de ônibus do Sistema de Transporte Público.

Art. 4º - A inobservância do disposto nesta portaria sujeitará o infrator às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e nas normas expedidas pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Art. 5º - O Departamento de Operação do Sistema Viário - DSV, a São Paulo Transporte S/A - SPTrans, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e o Departamento de Transportes Públicos - DTP deverão tomar todas as medidas para a efetivação do disposto nesta portaria.

Art. 6º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em

especial a Portaria nº 34/12-SMT-GAB.

Folha 30
Proc. nº 01.059.513
Sis Duarte Rodrigues
DE 11.207

Voltar

Imprimir

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa

Em 25/09/13 às 17h00
 Arns Marcon RF 11.269

Ào Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Agencio Bunko

Presidente

Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

01/10/2013

Presidente

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
 SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 01/10/13

às 15:15h

FOR

Isa

01/10/13 às 18:02 ASS: *Ly*

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 01/10/13

às 17:10h

FOR

Isa

SAÍDA: 01/10/13 às 17:30h

Segue	<i>m</i>	junta	<i>5</i>	nesta data
Documento	<i>5</i>	assinado	<i>5</i>	
Rubricado	<i>5</i>	assinado	<i>5</i>	
Em	30/10/13			

João Carlos Dias Chaves
 Assessor Administrativo
 Assessor Administrativo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-02384/2013

pl0595-13

Folha nº 31 do proc.
nº 0595 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 111

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0595/13

Trata-se de projeto de lei de autoria do nobre Vereador Nabil Bonduk, que dispõe sobre a organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transportes de Passageiros, e dá outras providências.

De acordo com a propositura, o Poder Público Municipal indicará linhas de ônibus regulares e frequentes, para atuarem no período noturno, das 22 horas às 5 horas, em todos os corredores exclusivos de ônibus, em trajetos similares das linhas de Metrô e da CPTM e em áreas com atividades econômicas, culturais e de serviços noturnos.

A proposta merece prosperar, consoante será demonstrado.

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

Como ensina Hely Lopes Meirelles, *"a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo território municipal, são atividades de estrita competência do Município, para atendimento das necessidades específicas de sua população (...). Especial atenção das autoridades locais deve merecer o trânsito de veículos e pedestres, nas vias e logradouros públicos. A primeira preocupação deve 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 de 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 (In "Direito Municipal Brasileiro", Ed. Malheiros, 6ª ed., págs. 319/320 e 363.)* (grifamos)

Veja-se, a respeito, 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 pluviais; trânsito e tráfego... sinalização de vias urbanas e das estradas



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0595-13

Folha nº 32
nº 01-595 do proc.
de nº 13
João Carlos Dias Alves
Técnico Administrativo
RF 11336

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 do 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 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).

A proposta configura norma de administração geral e abstrata sobre a qual têm iniciativa legislativa tanto o Poder Executivo quanto o Poder Legislativo.

Sobre o assunto, reproduzimos abaixo a lição de Hely Lopes Meirelles:

*"3. Em conformidade com os preceitos constitucionais pertinentes, a atribuição primordial da Câmara é a **normativa, isto é, a de regular a administração do Município e a conduta dos munícipes**, no que afeta aos interesses locais, ao passo que a do Prefeito é a Executiva, compreendendo a função governamental, exercida através dos atos políticos, e a administrativa, mediante atos administrativos aqueles e estes concretos e específicos..."*

*4. Em conclusão, a Câmara não administra e muito menos governa o Município, mas apenas **estabelece normas de administração, reguladoras da atuação administrativa do Prefeito**. É nisso exatamente que reside a marca distintiva entre a função normativa da Câmara e a atividade executiva do Prefeito: **o Legislativo atua como poder regulatório, genérico e abstrato**. O Executivo transforma os mandamentos da norma legislativa em atos específicos e concretos de administração." (in "Estudos e Pareceres de Direito Público", Ed. RT, 1984, pág. 24) (grifamos)*

O projeto está amparado no art. 30, incisos I e V, da Constituição Federal; nos arts. 13, inciso I; 37, "caput"; e 179, inciso I, da Lei Orgânica do Município.



pl0595-13

A aprovação da proposta depende do voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, conforme disposto no art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos **PELA LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 30/10/13.

GOULART

ABOU ANNI

EDUARDO TUMA

ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRCIO BENKO

CONTE LOPES

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 31/10/13
Pág. 92 Col. 2
Conferido ca
Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

A Comissão de urb
Em 31/10/13
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.338

Recebido na Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente.
São Paulo, 04/11/13 às 17 h

MJS
Maria Tereza Afonso da Silva
Técnico Administrativo
RF 14.651

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Police Neto

Para relatar

Sede da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Em 6/11/13

Presença

Obs: o prazo para manifestação é de 10 dias, nos termos do § 3º, artigo 63 do R.I.

Exato ✓ e ✓ para o documento(s)
e para a fundamentação referida ✓ sob a(s)
nº 34/31 Em 27/11/14
Aparecida JP
RF. 101

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

01-595/13

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente

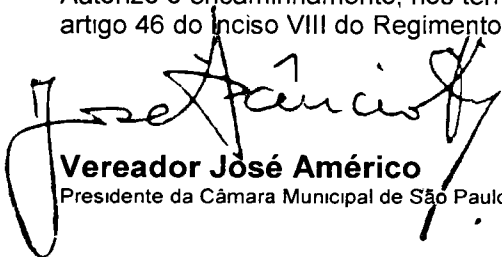
Conforme deliberação desta Comissão, solicito a V. Ex^a que encaminhe ao Executivo pedido de informações a respeito do **Projeto de Lei nº 595/13**, que *dispõe sobre a organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, e dá outras providências*, de autoria do Nobre Vereador Nabil Bonduki.

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

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão no supracitado projeto de lei, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício de praxe, cópia da folha deste pedido e do projeto de lei.


Vereador Andrea MatarazzoPresidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de
Meio Ambiente

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


Vereador José Américo

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

IEX 595/13



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

São Paulo, 24 de novembro de 2014.

36 - OF-SGP12
36- 00550/2014

Senhor Prefeito,

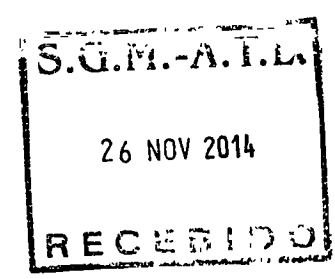
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o Projeto de Lei nº 595/2013, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que "DISPÕE SOBRE A ORGANIZAÇÃO DAS LINHAS DE ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO NO ÂMBITO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

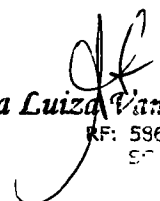
Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


José Américo
Presidente

Anexo: Cópia do pedido da Comissão

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




Ana Luiza Vares Torres Ferreira
RF: 596.083.1.01
S.G.M.-A.T.L.

Segue M Juncto S nova data documental(s)
e papel de informação rubricado S sob folha
nº 30.248

Em 21/01/15


Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



Prefeitura do Município de São Paulo

fls. 41

São Paulo, 8 de janeiro de 2015.

Folha nº 36 de 40

Processo nº 01-595/13

Gabriel S. M. F. Filho

RF. 11.317 - SGP-12

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 08/15-C

Ref.: OF. SGP-12 nº 00550/2014

DOCREC

51/2015

Senhor Presidente

Em atenção ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, encaminho a Vossa Excelência cópia da manifestação oferecida pela Secretaria Municipal de Transportes a respeito do Projeto de Lei nº 595/2013, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transportes de Passageiros.

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

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO MADORMO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

AM
JAM:MMO/bam
Resp 595-13

Protocolo Legislativo - SGP-22

Matéria PL 595/2013. CLAUDINEIA DE SOUZA

À Comissão de:
Política
Urbana
20/01/2015
Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.
21 JAN. 2015
Secretário RF

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317

Do Requerimento 129741/14 em 10/12/14
EE 2014/18494

Folha nº 37
a) Processo nº 0-595/13
Gabriel S. M. I.
Paloma de Souza Henig
Pront 123.4567 -
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a organização das linhas de ônibus do Município de São Paulo no âmbito do sistema integrado de passageiros. Pedido de Subsídios (Of. SGP. 12 nº 0550/14)

DJ/SJU
At. Sra. Audrey Gabriel

CÓPIA

Com referência à solicitação de análise e manifestação fundamentada sobre o Projeto de Lei nº 595/13, pertinente a extensão do horário de funcionamento de equipamentos públicos no Município de São Paulo, especificamente, quanto à viabilidade do disposto no artigo 1º - I, II e III, nada temos a opor a propositura, exceto à parte relacionada ao parágrafo II, no que se refere especificamente à CPTM, por se tratar de modalidade intermunicipal, a qual será atendida parcialmente.

Destacamos ainda o projeto de Lei Nº 15.934, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2013, que institui o ônibus "Circular Noturno" na Cidade de São Paulo, com o objetivo de integrar linhas noturnas de ônibus que atendam os bairros da Cidade.

Nesse sentido, informamos que desde o início de 2013 vem sendo desenvolvido, no âmbito da Prefeitura do Município de São Paulo, um projeto denominado "Rede de Linhas da Madrugada", que tem como objetivo a implantação de significativos melhoramentos nos serviços de ônibus municipais de São Paulo que servem à população no período entre a meia-noite e às quatro da manhã, em atendimento a uma diretriz do Programa de Metas da Cidade de São Paulo 2013/2016 (Meta 95) que determina "implantar horário de funcionamento 24 horas no transporte público municipal".

A Rede de Linhas da Madrugada reorganiza os atuais serviços que operam nesse período, oferecendo principalmente, regularidade dos intervalos de atendimento, garantindo e ampliando a cobertura oferecida pelas linhas atuais.

O projeto das Linhas da Madrugada começou a ser implantado em novembro de 2013, em sua primeira etapa que abrange doze linhas operando nas regiões Sul, Leste e Norte da cidade. Está prevista para o início de 2015, a implantação da

segunda etapa, passando a totalizar 54 linhas em operação. Ao final da completa implantação do projeto, a cidade contará com aproximadamente 150 linhas em operação na madrugada, contando com efetivos controles de partidas e intervalos, por meio de equipamentos de GPS disponíveis nos ônibus e das Centrais de Controle da SPTrans.

Portanto, concordamos parcialmente com a proposição apresentada.

Em tempo, sugerimos para a implantação da proposta, que as atividades dos serviços a serem atendidos, estejam adequadas aos horários de funcionamento da modalidade operacional e para tanto se evidencia a necessidade de encaminhamento às demais secretarias implicadas para manifestação pelo mérito.

CÓPIA

Atenciosamente

EDUARDO FACCHINI
Diretoria de Planejamento de Transporte
Assessoria Técnica
DT/AST

Recebido em
11/12/14
às 14:10 hs
L. B. M. A.
DT/AST/CIV

MMN



Folha de Informação nº 13

Do PA 2014-0.332.592-4

em 11/12/2014 (a)

Folha nº 39 do

Processo nº 01-595/13

Gabriel S. M.

RF, 11.217 - 01

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que “Dispõe sobre organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, e dá outras providências” – Pedido de subsídios.

CÓPIA**PRAZO DP/GAB : 18/12/2014**Dr(a). *Audrey Gabriel* – DJ/SJU

Segue para análise e manifestação

Em, 11 de dezembro de 2014.

Audrey Gabriel
Audrey Gabriel
Respondendo pela Diretoria Adjunta de Assuntos Jurídicos
OAB/SP nº 153.570
DJ/SJU

//smgs



SPTrans

Folha de informação nº

Do PA nº 2014-0.332.592-4

12/12/2014

Valéria Rosa Lima de Godoy
(a) Pront. 122.005-6
SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ.

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que “Dispõe sobre organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, e dá outras providências” – Pedido de subsídios.

URGENTE

DJ/SJU

Srª Superintendente

CÓPIA

Trata-se de Processo Administrativo atuado sob o número em epígrafe a fim de que sejam encaminhadas informações sobre o Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Legislativo.

O Ofício OF-SGP12 Nº 0550/2014, oriundo da Presidência da Câmara Municipal de São Paulo, encontra-se em fl. 02, seguido por solicitação do Presidente da Comissão de Política Urbana Metropolitana e de Meio Ambiente para que seja fornecida, pelo Executivo, manifestação sobre o completo teor do projeto de lei. A cópia da publicação deste foi encartada em fl. 04, bem como sua respectiva justificativa à fl. 05.

Após trâmite pela Assessoria Técnico Legislativa do Gabinete do Prefeito – SGM/ATL (fl. 07) e pela Assessoria Jurídica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/AJ (fl. 08), o presente PA foi encaminhado à São Paulo Transporte S.A., a qual exarou manifestação por meio da Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento – DT/AST em fls. 11/12.

A DT/AST opõe-se ao inciso II do art. 1º, em razão de que se pretende que o trajeto de eventuais linhas de ônibus seja similar ao percorrido pelas ferrovias operadas pela CPTM, um trajeto intermunicipal, depreendendo-se daí que essas linhas seriam de competência do Governo Estadual.

No mais, informa a existência da Lei Municipal nº 15.934/13, publicada ao final do ano da propositura do projeto de lei em comento e que já prevê a integração de linhas de ônibus noturnas.

A área técnica salienta já estar em andamento desde novembro do ano passado o projeto denominado “Rede de Linhas da Madrugada”, o qual atende e atenderá a população usuária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no período compreendido entre a meia-noite a as quatro da manhã, pondo em prática a Meta 95 do Programa de Metas da Cidade de São Paulo 2013-2016 (“implantar horário de funcionamento 24 horas no transporte público municipal”). Ao término de implantação deste projeto, o Município disporá de 150 linhas em operação durante a madrugada, “contando com efetivos controles de partidas e intervalos, por meio de equipamentos de GPS disponíveis nos ônibus e das Centrais de Controle da SPTrans”. DT/AST concorda parcialmente com a propositura e indica a necessidade de oitiva de outras secretarias municipais envolvidas no mérito.



SPTrans

CÓPIA

Folha de informação nº 15

Processo nº 15
Valéria Rosa Lima de Godoy
Pront. 122.805-6
SPTrans

É o relatório do necessário. Do ponto de vista jurídico, são cabíveis as considerações infra.

Em primeiro lugar, o objeto do Projeto de Lei nº 595/13 já está contemplado, como dito alhures, pela Lei Municipal nº 15.934, de 23 de dezembro de 2013. Reproduz-se abaixo o primeiro artigo deste diploma legal:

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. (VETADO)

Motivo este que por si só seria suficiente para recomendar o veto ao PL ora em comento, tendo-se em consideração o cumprimento da Lei Complementar nº 95/1998:

Art. 7º - O primeiro artigo do texto indicará o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, observados os seguintes princípios:

IV - o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa.

Em segundo lugar, a totalidade do art. 1º (*caput*, incisos I, II e III) do PL nº 595/13 imiscui-se no planejamento das linhas, no trajeto destas e na inserção geoespacial delas no Município de São Paulo. Fere primordialmente, portanto, o art. 172 e seguintes da Lei Orgânica do Município, caracterizando vício de iniciativa:

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

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

I - o transporte público de passageiros;

[...]

IV - mecanismos de regulamentação.

Art. 174 - O sistema local de transporte deverá ser planejado, estruturado e operado de acordo com o Plano Diretor, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

§ 1º - Lei disporá sobre a rede estrutural de transportes, que deverá ser apresentada pelo Poder Executivo, em conjunto com o Plano Diretor e periodicamente atualizada.

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

I - o planejamento e o regime de operação;

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

[...]

Mediatamente, a Lei Orgânica já indica o dever municipal em prestar de um serviço de transporte público adequado, o que pressupõe que a demanda noturna também deve ser considerada para fins de planejamento e operação.



SPTrans

Folha de informação nº 12

Processo nº 01-595/13
Valéria Rosa Lima de Godoy
Pront 122.805-6
SPTrans

Art. 7º - É dever do Poder Municipal, em cooperação com a União, o Estado e com outros Municípios, assegurar a todos o exercício dos direitos individuais, coletivos, difusos e sociais estabelecidos pela Constituição da República e pela Constituição Estadual, e daqueles inerentes às condições de vida na cidade, inseridos nas competências municipais específicas, em especial no que respeita a:

III - locomocão através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário;

[...]

Art. 148 - A política urbana do Município terá por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, propiciar a realização da função social da propriedade e garantir o bem-estar de seus habitantes, procurando assegurar:

II - o acesso de todos os seus cidadãos às condições adequadas de moradia, transporte público, saneamento básico, infraestrutura viária, saúde, educação, cultura, esporte e lazer e às oportunidades econômicas existentes no Município;

[...]

CÓPIA

Além disso, a Lei Municipal nº 13.241/01, que trata da organização e da prestação do serviço de transporte público e que é oriunda do PL nº 539/2001, de iniciativa do Executivo, assim profere:

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

[...]

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

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

Vê-se, portanto, que a totalidade dos comandos pretendidos no Projeto de Lei nº 595/13 já se encontra normatizada pela legislação em vigor. Como exemplo, têm-se as linhas de ônibus noturnas previstas pela Lei Municipal nº 15.934/13, art. 1º, bem como a exigência de regularidade delas exaustivamente predita na Lei Municipal nº 13.241/01, art. 8º e 22, na Lei Orgânica do Município, art. 69-A, § 5º, alínea "g", art. 123, parágrafo único, e no Decreto Municipal nº 53.887/13.



SPTrans

Folha de informação nº

Processo nº 01-895/13
Valéria Rosalinda Godoy
Pront: 127.605-6
SPTrans

CÓPIA

Diante do supra e retroexposto, considerando as manifestações das áreas técnicas, donde se extrai a inexistência de óbices técnicos e práticos para implantação do quanto proposto, à exceção de trajetos similares aos das ferrovias da CPTM, **conclui-se que haveria repetição de assunto por mais de uma lei**, contrariando o art. 7º, IV, da Lei Complementar 95/1998, **além de vício de iniciativa**, como se constata nos artigos colacionados da Lei Orgânica do Município de São Paulo e da Lei Municipal nº 13.241/01, uma vez que compete ao Executivo a regulamentação do serviço de transporte coletivo público, em especial o planejamento do serviço, a autorização e regulação das linhas e a elaboração da rede estrutural. Deste modo, **o Projeto de Lei nº 595/2013 comportaria oposição de veto da Administração Superior.**

São Paulo, 12 de dezembro de 2014.

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

14:35 hs
12.12.14
D. Amora



Folha de Informação nº 38

Do PA 2014-0.332.592-4
(EE 2014-18494)

em 12/12/2014 (a)

Processo nº 01-595/13
Gabriel S. M. P. P.
RF: 11.317 - SGP-2

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP – via SMT/AJ

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que “Dispõe sobre organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, e dá outras providências” – Pedido de subsídios.

PRAZO DP/GAB: 18/12/2014

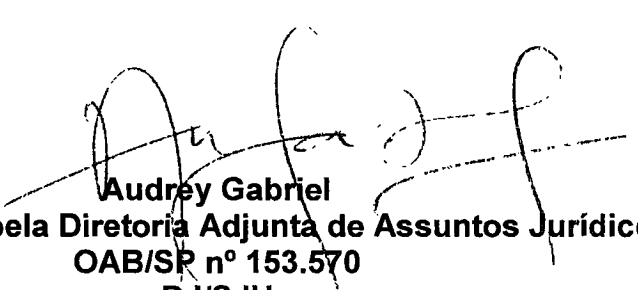
CÓPIA

Dr. Ciro Biderman – DP/GAB

Encaminho o presente PA com a manifestação jurídica de lavra do Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues, a qual acompanho nos termos de fls. 14/17.

Destaco a ausência de acolhimento da Diretora de Planejamento da SPTrans na manifestação de fls. 11 e 12, o que deverá ser providenciado.

Em, 12 de dezembro de 2014.


Audrey Gabriel
Respondendo pela Diretoria Adjunta de Assuntos Jurídicos
OAB/SP nº 153.570
DJ/SJU

//smpps

Do PA 2014-0.332.592-4
Registro SPTrans: EE 2014/18494

em 13/12/2014

(a) 

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que "Dispõe sobre organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, e dá outras providências". – Pedido de subsídios.

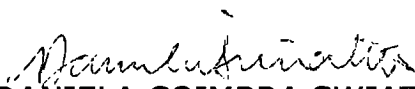
SMT/AJ

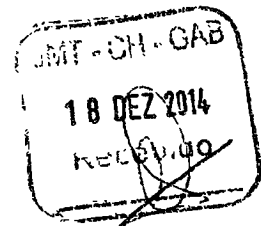
Senhor Luiz Heitor de Freitas Pannuti

CÓPIA

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pela Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento de Transporte – DT/AST (fls. 11/12) e pela Superintendência Jurídica – DJ/SJU (fls. 14/17).

Em 15 de dezembro de 2014


DANIELA COIMBRA SWIA TEK
Assessora da Chefia de Gabinete



/elc/lac

22/12/14
S. S. M.
D. C.



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
 Chefia de Gabinete
 Assessoria Jurídica

Andar 46 fls. 52
 Processo nº 01.595/13
 20

Folha de Informação nº.....

PA nº 2014-0.332.592-4

em 22/12/2014 (a).....

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que
 "Dispõe sobre organização de linhas de ônibus no Município de São
 Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros,
 e dá outras providências" – pedido de subsídios.

SMT.CH. GAB.

Sr. Chefe de Gabinete Substituto

CÓPIA

Trata-se do Projeto de Lei nº 595/13, que dispõe sobre organização de linhas de
 ônibus no Município de São Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de
 Passageiros.

Não obstante o respeitável intuito do nobre Vereador, o projeto de lei não pode
 prosperar.

As disposições do Projeto de Lei foram devidamente analisadas pela São Paulo
 Transporte - SPTrans, fls.11/17 e as razões levantadas pelas áreas técnica e jurídica
 são suficientes para fundamentar o veto total ao Projeto de Lei supramencionado.

Além das razões apresentadas pela SPTrans, o projeto padece de vício de iniciativa, eis
 que a competência para legislar sobre a matéria é privativa do Chefe do Executivo
 Municipal.

X



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

fls. 53
Processo nº 01-595/13
Gabriel S. M. ...
RF. 11 317 - COP 12

Folha de Informação nº.....

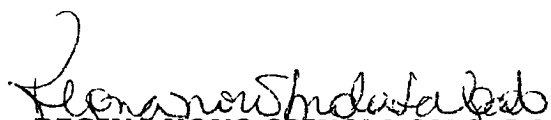
PA nº 2014-0.332.592-4

em 22/12/2014 (a).....

Diante do exposto, opinamos no que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido do veto total ao Projeto de Lei nº 595/13.

São Paulo, 22 de dezembro de 2014

CÓPIA


REGINA NONO SPINOLA SALGADO

Assessoria Jurídica – SMT/AJ

OAB /SP 142.257

De acordo


RENATA ELAINE VIEIRA DA SILVA

Procuradora do Município SMT/AJ

OAB/SP 163.116



SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
Chefia de Gabinete
Assessoria Jurídica

Folha nº 18 fls: 54
Processo nº 01-595/13
C. 01-595/13
RF. 11.317 - SEP-12

Folha de Informação nº 21
(a) 4m

PA nº 2014-0.332.592-4

em 22/12/2014

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

Assunto: Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, que
"Dispõe sobre a organização de linhas de ônibus no Município de São
Paulo, no âmbito do Sistema Integrado de Transporte de Passageiros, e
dá outras Providências" – pedido de subsídios.

Inf. nº 5397/14

CÓPIA

SGM/ATL - CHEFIA

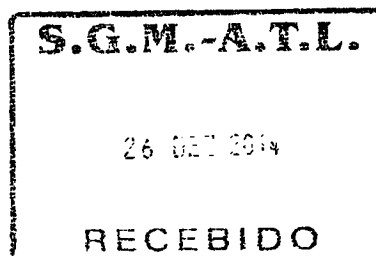
Sra. Assessora Especial,

Diante das manifestações da São Paulo Transporte – SPTrans e da Assessoria Jurídica
desta Pasta, as quais acolho, manifesto-me pelo veto do Projeto de Lei nº 595/13.

São Paulo, 23 de dezembro de 2014

JOÃO BATISTA DA SILVA

Chefe de Gabinete - SMT



Melo Ambiente
Em 19.03.2015

Pr 1. 119

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

PAR
626/2016

PARECER Nº **DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,**
METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
595/13

Trata-se do Projeto de Lei nº 595/13, de autoria do nobre Vereador Nabil Bonduki, que dispõe sobre a organização das linhas de ônibus no Município de São Paulo no âmbito do Sistema Integrado de Transportes de Passageiros, e dá outras providências.

De acordo com o autor, a medida visa ofertar transporte público noturno na cidade, como de fornecer condições para que o munícipe usufrua plenamente do direito constitucional de ir e vir a qualquer hora do dia.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa pronunciou-se pela **legalidade** da propositura, por meio do Parecer 2384/2013.

De acordo com informação constante na justificativa do projeto, menos de 3% das linhas de ônibus municipais circulam no período noturno, o que dificulta significativamente a possibilidade de locomoção não só de pessoas que buscam o lazer, mas também de um numeroso grupo de trabalhadores noturnos que necessitam retornar às suas residências. Há de se considerar ainda que, com a aprovação da "Lei Seca", a existência de um maior número de linhas de ônibus nesse horário, torna-se imprescindível para evitar a ocorrência de acidentes de trânsito e suas graves consequências.

Dessa forma, tendo em vista o caráter meritório da propositura, a Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, manifesta-se **favoravelmente** à sua aprovação.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em 27/04/2016

GILSON BARRETO
Presidente

DALTON SILVANO

NELO RODOLFO
Relator

GEORGE HATO

PAULO FRANGE

JULIANA CARREDO

NABIL BONDUKI

SOUZA SANTOS

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

Em 05.05.16
Inamar Alves de Sousa Jr.
RE. 101.204

Em 09/05/2016 às 16:00
Por Fátima RF 100749
MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

Para relatar,
Seta da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 10/12/16

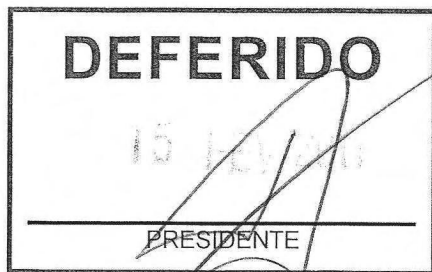
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º artigo 82 do RI.

2C Hugo Zandvoort
Tec. Administrative SGP-12
RF 11,381

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RE 100.927

117275

Lucas Manuel M. A. Alves Belo
Técnico Administrativo
DE 11261



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 50 do Processo nº 01-595 de 13 fls. 58
Lucas Manuel M. Alvos Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

REQUERIMENTO

RDS

165/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: **PLO 019/01**, **PL 393/01**, **PL 003/02**, **PL 004/02**, **PL 013/02**, **PL 014/02**, **PL 771/03**, **PL 125/04**, **PL 126/04**, **PL 127/04**, **PL 174/04**, **PL 359/04**, **PL 410/04**, **PL 513/04**, **PL 655/09**, **PL 219/13**, **PL 282/13**, **PL 288/13**, **PL 591/13**, **PL 595/13**, **PL 651/13**, **PL 789/13**, **PL 840/13**, **PL 010/14**, **PL 133/14**, **PL 528/14**, **PL 149/16**, **PL 181/16**, **PL 211/16**, **PL 298/16**, **PL 399/16**, **PL 400/16**, **PL 417/16**, **PL 447/16**, **PL 458/16**, **PL 461/16**, **PL 502/16**, **PL 503/16**, **PL 504/16**, **PL 505/16**, **PL 555/16**, **PL 556/16**, **PL 558/16**, **PL 559/16**, **PL 573/16**, **PL 582/16**, **PL 615/16**, **PL 616/16**, **PL 617/16**, **PL 002/10**, **PR 010/10**, **PR 011/14**, **PR 013/14**, **PR 017/14** todos de autoria do **VEREADOR NABIL BONDUKI**.

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2017

Vereador Antônio Donato
Líder do PT

14:18 15/02/2017 017228 - Protocolo Legislativo - 587.22



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 59

do processo nº 01-599 de 20 13, 21, e 27 (a)

Lucas Manoel M. T. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017

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

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-165/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

20/02/2017

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

A Comissão de:
ECON
23,02,17


 Antonio Isoldi Caleari
 Supervisor - SGP. 22
 RF 11.300

RECEBIDO na Comissão de
 Trânsito, Transp., Ativ. Econômica,
 Turismo, Lazer e Gastronomia.

Em 24/03/17 às 16:00

Por  RF 100749
 MARIA DE FATIMA MOREIRA
 Assistente Parlamentar

C Ao Vereador / A Vereadora
EXMO. VER. ALESSANDRO GUEDES
 Para relatar,
 Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
 Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
 Em 03,03,2017

 Presidente

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

Segue m juntado 1, nesta data, documento(s)
 e papel de informação rubricado 1 ccb folha(s)
 nº 52253 Em 17/08/17


 Hugo Zanoni Haras RF 11.391
 Técnico Administrativo-SGP. 12

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PL 595/13

Folha nº 52 do Proc.
Nº 01-595 de 20 13
Hugo Zandoni Harbs
RF. 11.391 SGP. 12

PARECER Nº 1020/2017, DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 595/13

O presente projeto de lei, de autoria do Vereador Nabil Bonduki, estabelece que o Poder Público Municipal indicará linhas de ônibus regulares e freqüentes no período noturno (horário compreendido entre as 22 horas e 5 horas) nas seguintes áreas:

I - Em todos os corredores exclusivos de ônibus;

II - Em trajetos similares das linhas de METRÔ e CPTM do Município de São Paulo;

III - Em áreas com atividades econômicas, culturais e de serviços noturnos no Município de São Paulo.

De acordo com a justificativa, objetiva-se ofertar mais transporte público noturno no Município, tendo em vista que apenas 3% (três por cento) das linhas de ônibus municipais circulam nesse período.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou parecer pela legalidade da iniciativa.

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

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

Favorável, pelo exposto, o parecer.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 16/08/2017.

D. Ant. 1020/2017



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

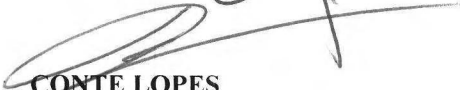
PL 595/13

Folha nº 53 do Proc.
Nº 01.595 de 20 13
Hugo Zanoni Harbs
RF. 11.391 - SGP. 12


SENIVAL MOURA
PRESIDENTE

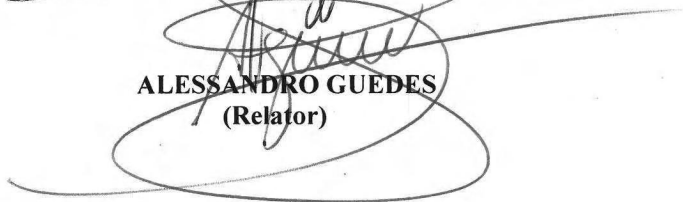

JOÃO JORGE
contra


RICARDO TEIXEIRA


CONTE LOPES


ADILSON AMADEU


ABOU ANNI
abstenção


ALESSANDRO GUEDES
(Relator)

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 17 / 08 / 2017

Pág. 59 Col. 04

Conferido: **Hugo Zanoni Harbs**
Téc. Administrativo
RF 11.391

A Comissão de Finanças
e Orçamentos

em 17 / 08 / 2017.

Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391