



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

PROJETO DE LEI Nº ____ DE DE NOVEMBRO DE 2025

Estabelece diretrizes e princípios fundamentais para a estruturação e cálculo da remuneração dos prestadores do Serviço de Transporte Acessível por Credenciamento (Serviço Atende+), visando a equiparação com o modelo de custeio por disponibilidade adotado no Serviço de Atendimento Especial (Serviço Atende), para garantir o pleno equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a sustentabilidade social e operacional dos serviços especializados de mobilidade na Cidade de São Paulo.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

TÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS E DO ALCANCE DA POLÍTICA REMUNERATÓRIA

Art. 1º. Esta Lei institui as diretrizes fundamentais que devem nortear o regime de remuneração aplicável aos credenciados ou contratados para a prestação do Serviço de Transporte Acessível por Credenciamento (Serviço Atende+), modalidade de transporte especializado que emprega veículos adaptados (táxis acessíveis) para o deslocamento da população com deficiência ou mobilidade reduzida, conforme a política municipal de mobilidade urbana e inclusão social estabelecida na Lei Municipal nº 16.337, de 30 de dezembro de 2015 e demais normativos suplementares emanados da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e da São Paulo Transporte S/A (SPTrans).

Parágrafo primeiro. Adota-se o Princípio da Equivalência Mínima Remuneratória como fundamento desta legislação, que impõe ao Poder Concedente o dever de assegurar que a estrutura de custos do Serviço Atende+, dada a sua natureza



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

social essencial, a exigência de frota específica e o alto grau de prontidão operacional, reflita minimamente a metodologia de custeio estrutural e de capital já balizada pelos contratos de concessão e emergenciais do Serviço de Atendimento Especial (Serviço Atende), objetivando a garantia de um serviço público de qualidade, contínuo e economicamente sustentável para os operadores especializados.

Parágrafo segundo. Fica estabelecido o Princípio da Remuneração Total Estrutural (RTE), o qual implica a superação do modelo de remuneração baseado estritamente na quilometragem percorrida ou nas tarifas convencionais de táxi, migrando para um sistema misto que contemple a cobertura analítica dos custos de capital e a alocação de recursos humanos, reconhecendo o Serviço Atende+ como uma atividade de interesse público que exige uma remuneração garantidora do patamar de investimento e prontidão requeridos contratualmente.

Art. 2º. Os instrumentos de contratação ou credenciamento celebrados pela SPTrans para a organização e execução do Serviço Atende+ deverão conformar-se às diretrizes desta Lei, de modo a incorporar os parâmetros de remuneração por custo estrutural e de capital, garantindo o equilíbrio econômico-financeiro da delegação e a conformidade com as obrigações de frota e operação especializada.

Parágrafo único. A transição para a Remuneração Total Estrutural (RTE) deverá observar o Princípio da Não Precarização e Sustentabilidade do Investimento, sendo vedada a aplicação de qualquer metodologia de custeio que resulte em valores remuneratórios inferiores aos estritamente necessários para cobrir os custos operacionais (fixos e variáveis), a depreciação e a justa remuneração do capital investido nos veículos adaptados, considerando a natureza especializada e o elevado custo de aquisição e manutenção desses ativos.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

TÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A COMPOSIÇÃO DA REMUNERAÇÃO TOTAL ESTRUTURAL (RTE)

Art. 3º. A Remuneração Total Estrutural (RTE) será composta, obrigatoriamente, por uma estrutura dual de custeio, refletindo o custo pela disponibilidade e pela execução, acrescidos dos custos incidentes e dos fatores de modulação necessários à compensação tributária e à gestão especializada do serviço.

Parágrafo primeiro. O Componente de Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD) deverá ser calculado por veículo por dia de prontidão comprovada, e terá como finalidade primordial cobrir os custos fixos operacionais e os custos de capital, sendo devido independentemente do volume de quilometragem efetivamente rodada no dia, desde que o veículo e o condutor atendam aos requisitos de prontidão e qualificação exigidos pela SPTrans para o atendimento das Ordens de Rota Operacional (OROs).

Parágrafo segundo. O Componente de Remuneração pela Execução do Serviço (RE) terá como finalidade a cobertura dos custos operacionais intrinsecamente variáveis e sensíveis ao movimento, tais como combustível, lubrificantes e consumo de rodagem (pneus), sendo pago proporcionalmente à quilometragem percorrida nas Ordens de Rota Operacional (OROs) devidamente cumpridas.

Art. 4º. A Tarifa de Prontidão Diária (TPD), elemento central da Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD), deverá incorporar os custos de mão de obra e recursos humanos, assegurando a remuneração integral dos custos diários de pessoal operacional e de apoio, incluídos salários, encargos sociais e benefícios, conforme a carga horária de prontidão exigida, utilizando como referência mínima os custos de pessoal por veículo-dia apurados na metodologia de custeio do Serviço Atende concedido.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

Parágrafo primeiro. A fórmula de cálculo da remuneração deverá incluir um fator de compensação tributária, aplicado sobre o valor final da remuneração, para equilibrar a incidência de tributos e encargos sobre a receita bruta do Credenciado, garantindo que os componentes de custo e o lucro esperado não sejam corroídos pela carga tributária.

TÍTULO III

DAS DIRETRIZES PARA A COMPENSAÇÃO DE CAPITAL E EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

Art. 5º. O Componente de Compensação de Capital e Operação Adaptada (CCOA) deverá ser obrigatoriamente integrado à Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD), em observância ao investimento em ativos especiais e terá como objetivo cobrir a Depreciação (Cdv) e a Remuneração do Capital (Crv) investido nos veículos adaptados, dada a exigência de frota de alto custo e curta vida útil específica para este serviço social.

Parágrafo primeiro. Os parâmetros técnicos a serem utilizados no cálculo da Depreciação e Remuneração de Capital deverão refletir o custo real de aquisição de veículos acessíveis novos e o prazo de renovação compulsória, adotando uma metodologia que maximize a amortização nos primeiros anos do ativo, como por exemplo, o método do inverso dos dígitos, em equiparação aos padrões vigentes nos contratos de concessão do transporte coletivo.

Parágrafo segundo. Fica estabelecida como diretriz de valoração mínima a aplicação de uma Taxa de Retorno sobre o Capital Investido (Crv) que não seja inferior à Taxa Interna de Retorno (TIR) de referência estabelecida nos contratos de concessão de transporte público do Município, visando a obtenção de um custo de oportunidade do capital que seja compatível com o risco e o investimento exigidos para a manutenção de uma frota acessível especializada.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

Art. 6º. Para mitigar o risco de ociosidade não imputável ao credenciado, o Poder Executivo regulamentará a aplicação de um mecanismo de remuneração da Tarifa de Prontidão Diária (TPD) em casos de cancelamento imprevisto ou tardio da Ordem de Rota Operacional (OROs) pela SPTrans ou pelo usuário no local de embarque, garantindo que o custo de alocação da mão de obra e da prontidão veicular seja devidamente compensado, mesmo que a execução da viagem não se concretize.

Parágrafo único. A metodologia de compensação por prontidão não utilizada não deverá ser inferior ao valor de uma Tarifa Horária Convencional do serviço de táxi (Tarifa Horária), devidamente atualizada, ou a uma fração do custo diário de pessoal (TPD) e capital (CCOA), devendo o Regulamento estabelecer qual critério resultará na maior vantagem para o Credenciado.

Art. 7º. O reajuste anual da Remuneração Total Estrutural (RTE) deverá utilizar índices de atualização que reflitam a maior representatividade dos custos fixos, notadamente a mão de obra, estabelecendo as seguintes diretrizes:

I. O reajuste do componente de Pessoal incluído na Tarifa de Prontidão Diária (TPD) será ponderado majoritariamente pela variação salarial da categoria, utilizando-se a menor variação entre o índice de convenções coletivas do setor de serviços e o reajuste definido em Convenção Coletiva de Trabalho da categoria, com um peso mínimo de 80% (oitenta por cento) para este insumo.

II. O reajuste do Componente de Remuneração pela Execução do Serviço (RE) deverá ser determinado integralmente pela flutuação do preço do combustível (Diesel S10 ou matriz energética equivalente) apurado por órgão regulador oficial, refletindo a volatilidade e o impacto direto deste insumo no custo variável.

III. Os demais componentes da RTE, , deverão ser reajustados pela variação do Índice de Preços ao Consumidor (IPC/FIPE) ou índice setorial correlato, reservando-se o reajuste específico do Preço do Veículo (Pv) para a Revisão Bienal de que trata o artigo seguinte.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

Art. 8º. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro de longo prazo será garantida, estabelecendo-se a obrigatoriedade de revisão bienal dos parâmetros de custeio dos Termos de Credenciamento.

Parágrafo único. A Revisão Bienal terá como foco central a reavaliação dos valores base para a Depreciação e Remuneração do Capital (CCOA), a atualização da Taxa de Retorno do Investimento e a análise da adequação dos índices de consumo e da vida útil remanescente da frota, sem prejuízo da possibilidade de revisão extraordinária em face de eventos imprevisíveis, alheios ao controle da Credenciada e que causem desequilíbrio significativo e irreversível, tais como alterações legislativas ou variações cambiais extremas que afetem a aquisição de ativos importados especializados.

TÍTULO IV

DAS DIRETRIZES DE QUALIDADE, FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES

Art. 9º. Na remuneração por disponibilidade estrutural (RD) o Poder Executivo deverá correlacionar o pagamento da RD à comprovação, por meio do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO), da efetiva prontidão diária dos veículos e dos condutores cadastrados.

Parágrafo primeiro. A indisponibilidade do veículo por falha técnica, mecânica, por descumprimento dos requisitos de idade máxima veicular para o serviço especializado (não observada após o prazo de adequação ou renovação) ou por inoperância dos equipamentos de monitoramento, quando superior a quatro horas no período de prontidão, implicará a glosa da parcela diária correspondente à Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD) do veículo afetado, sem prejuízo da aplicação de sanções.

Parágrafo segundo. A fiscalização eletrônica e presencial sobre a operação e a qualidade da frota, incluindo a verificação dos manuais e procedimentos de manutenção específicos para veículos adaptados, deverá ser rigorosa e contínua,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

utilizando os relatórios gerados pelo SMGO, para garantir a excelência do serviço prestado aos usuários de mobilidade reduzida.

Art. 10º. O Poder Executivo Municipal deverá rever a Tabela de Penalidades aplicável aos Credenciados do Serviço Atende+, equiparando o caráter e a base de cálculo das sanções, especialmente para as infrações de natureza grave (G) e gravíssima (GR), ao patamar mínimo de penalização previsto para o Serviço Atende Contratado (Contrato 049/19 - Tabela AT).

Parágrafo primeiro. As penalidades relacionadas ao descumprimento de obrigações essenciais de custeio e segurança, como a falta de manutenção do seguro de responsabilidade civil obrigatório, ou a operação com frota inadequada ou acima da idade máxima permitida, deverão ser classificadas como gravíssimas, sujeitando a Credenciada à aplicação de multas que possuam valor dissuasório equivalente ou superior aos limites estabelecidos para o Serviço Atende.

Parágrafo segundo. O regime de penalidades deverá assegurar que as multas pecuniárias aplicadas por descumprimento de obrigação sejam deduzidas compulsoriamente (glosadas) da Remuneração Total Estrutural (RTE) mensal devida à Credenciada, garantindo-se, sempre, o devido processo administrativo com o exercício do contraditório e da ampla defesa, conforme a legislação federal e municipal.

Art. 11º. É diretriz obrigatória a manutenção, por parte da Credenciada, de seguro de responsabilidade civil objetiva, por veículo, com limites de cobertura que atendam integralmente aos padrões estabelecidos nos contratos de concessão do transporte coletivo, especialmente quanto a danos corporais, morais e materiais a passageiros e terceiros, sendo a falta de manutenção da apólice em plena vigência causa de suspensão da remuneração e aplicação de penalidade grave.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

Art. 12º Na seleção de prestadores do serviço, sejam pessoas físicas ou jurídicas, o Município deverá valorizar a experiência neste tipo de atendimento, observando a prática da atividade por, no mínimo, dois anos.

Art. 13º Caberá às pessoas jurídicas contratadas ou conveniadas a manutenção do número de veículos em circulação, com a substituição dos veículos impossibilitados de circular pelo tempo necessário ao seu reparo.

TÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 14º. O Poder Executivo Municipal, no prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias contados da publicação desta Lei, regulamentará, por meio de Portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) e da São Paulo Transporte S/A (SPTrans), as metodologias de cálculo e os procedimentos operacionais para a implementação da Remuneração Total Estrutural (RTE), em estrita observância aos princípios e diretrizes estabelecidos neste instrumento.

Parágrafo primeiro. O ato regulamentar deverá estabelecer, de forma analítica, as Tabelas Iniciais de Custos, incluindo os valores da Tarifa de Prontidão Diária (TPD), da Compensação de Capital (CCOA), do Adicional Tecnológico e da Tarifa Quilométrica Variável (TQV), utilizando-se como data-base o mês mais recente de atualização dos custos do Serviço Atende concedido, para fins de aplicação imediata da equivalência remuneratória.

Parágrafo segundo. A SPTrans deverá, após a publicação da regulamentação, iniciar o procedimento administrativo para a formalização dos aditivos aos Termos de Credenciamento vigentes no prazo máximo de 90 (noventa) dias, visando a plena incorporação do novo regime remuneratório e a revisão dos anexos de penalidades, garantindo a transparência e o controle da execução da política remuneratória.

Art. 15º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

SALA DAS SESSÕES, CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Vereador Dheison Silva

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV****JUSTIFICATIVA****I. INTRODUÇÃO E CONTEXTO DA URGÊNCIA LEGISLATIVA**

O presente Projeto de Lei visa instituir as diretrizes fundamentais para a composição da Remuneração Total Estrutural (RTE) dos prestadores do Serviço de Transporte Acessível por Credenciamento (Serviço Atende+), no Município de São Paulo, estabelecendo o imperativo de migração de um método de custeio precário e insuficiente para um modelo que observe princípios basilares do transporte público especializado e da sustentabilidade econômico-financeira. A propositura surge da necessidade premente de corrigir distorções históricas no modelo remuneratório do serviço Atende+, que, ao contrário do Serviço Atende tradicional, por vezes baseou-se em critérios de tarifação simplória (quilometragem rodada e preços de táxi), desconsiderando a complexa estrutura de custos fixos, operacionais e de capital inerentes a um serviço de caráter social e altamente especializado. A manutenção do *status quo* põe em risco a continuidade e a qualidade da prestação deste serviço essencial à população com deficiência e mobilidade reduzida da capital paulista.

**II. O PAPEL ESTRATÉGICO DO SERVIÇO ATENDE+ NA POLÍTICA DE
INCLUSÃO SOCIAL E MOBILIDADE URBANA**

A prestação do Serviço Atende+, assim como seu congênere Serviço Atende, transcende a mera função de deslocamento, configurando-se como um pilar essencial para a garantia dos direitos fundamentais da Pessoa com Deficiência (PcD), conforme preconiza a Constituição Federal e a legislação federal e municipal de inclusão. O transporte acessível especializado é o vetor de acesso à saúde, à educação, ao trabalho, ao lazer e à participação plena na vida comunitária. Portanto, a política de custeio deste serviço não pode ser tratada sob a ótica estritamente mercantilista do transporte individual ordinário, mas sim como um investimento social obrigatório, cuja remuneração deve cobrir integralmente o custo da prontidão, da especialização, da adaptação veicular e da mão de obra

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV**

qualificada. O Município de São Paulo, reconhecendo a criticidade deste serviço, deve assegurar que a remuneração paga aos credenciados garanta o Princípio da Equivalência Mínima Remuneratória, ou seja, que a estrutura de custos do Serviço Atende+ seja tratada com a mesma seriedade técnica e econômica aplicada ao Serviço Atende Contratado, evitando assim a competição desleal baseada na precarização.

**III. A DISTORÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA E O PRINCÍPIO DA
REMUNERAÇÃO TOTAL ESTRUTURAL (RTE)**

O modelo anterior de remuneração, centrado primordialmente na quilometragem percorrida (custo variável), falha gravemente ao ignorar a necessidade de cobertura dos custos fixos, que representam a maior parte do ônus financeiro na operação de transportes especializados. Tais custos fixos englobam o capital investido em veículos adaptados (que possuem custo de aquisição significativamente superior e maior exigência de manutenção), a depreciação acelerada e, crucialmente, a manutenção de motoristas e auxiliares operacionalmente prontos (disponibilizados) durante a jornada de trabalho, independentemente da efetiva realização de rotas. A ausência de remuneração adequada para esta "prontidão" ou "disponibilidade estrutural" leva inexoravelmente ao desequilíbrio contratual, resultando na perda da capacidade de investimento na frota, no sucateamento dos veículos adaptados e, em última instância, na deterioração da qualidade do serviço prestado aos usuários mais vulneráveis. Para sanar esta vulnerabilidade, o Artigo 3º estabelece a Remuneração Total Estrutural (RTE) baseada na lógica da Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD) e na Remuneração pela Execução do Serviço (RE), garantindo assim uma metodologia que reflita a realidade operacional e o custeio integral do serviço.

IV. DETALHAMENTO DOS COMPONENTES ESTRUTURAIS DE CUSTO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV

A estruturação detalhada da RTE visa desmembrar e garantir a cobertura de cada parcela essencial ao serviço, conforme detalhado nos Títulos II e III do Projeto de Lei.

Em primeiro lugar, a Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD), por meio da instituição da Tarifa de Prontidão Diária (TPD), assegura a cobertura dos custos fixos. O Artigo 4º é explícito ao determinar que a TPD deve remunerar integralmente o pessoal operacional e de apoio, seguindo o padrão de custeio do Serviço Atende. Este ponto é crucial para evitar a precarização do emprego e garantir a atração e retenção de profissionais qualificados para o manejo de passageiros com necessidades especiais. Além disso, há previsão da inclusão de um fator remuneratório que visa neutralizar a carga tributária incidente sobre a receita do Credenciado, garantindo que o valor líquido recebido seja suficiente para a cobertura dos custos operacionais pré-estabelecidos e a justa margem. O Adicional Tecnológico, também previsto na TPD, reconhece a necessidade de investimento contínuo em sistemas de monitoramento e gestão operacional (SMGO) que são vitais para a eficiência, segurança e fiscalização da SPTrans, adicionando um custo tecnológico que deve ser integralmente custeado.

Em segundo lugar, a compensação de capital é endereçada pelo Componente de Compensação de Capital e Operação Adaptada (CCOA), conforme o Artigo 5º. Veículos adaptados requerem investimentos iniciais substanciais e específicos que não podem ser amortizados em longos períodos sob pena de desestimular a necessária renovação da frota. O CCOA estabelece o cálculo baseado em metodologias de depreciação acelerada e uma Taxa de Retorno sobre o Capital Investido que seja compatível com a referência utilizada nos contratos de concessão do Município. Esta paridade é vital para sinalizar ao mercado a segurança jurídica e econômica necessária para a injeção de capital na renovação e modernização da frota do Atende+, elevando os padrões de segurança e conforto.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV**

Em terceiro lugar, a Remuneração pela Execução do Serviço (RE) aborda os custos variáveis diretamente ligados ao uso, como combustível e manutenção quilométrica, sendo paga conforme a quilometragem percorrida. Este modelo híbrido garante a cobertura dos investimentos (RD/CCOA) e dos gastos operacionais diretos (RE), restaurando o equilíbrio financeiro da atividade.

**V. MECANISMOS DE PROTEÇÃO DO EQUILÍBRIO CONTRATUAL E
SUSTENTABILIDADE DE LONGO PRAZO**

O Projeto de Lei não se limita a estruturar os custos, mas também cria mecanismos de proteção contra a imprevisibilidade e a flutuação econômica. O Artigo 6º trata da compensação do tempo de prontidão não utilizado (cancelamentos), fator que, quando ignorado, transfere o custo da ineficiência ou da mudança de planos dos usuários para o Credenciado, comprometendo o pagamento da mão de obra já alocada. Ao garantir o pagamento da TPD em casos de cancelamento pela SPTrans ou pelo usuário, assegura-se que a alocação de recursos fixos (pessoal e carro pronto) seja devidamente remunerada.

O equilíbrio de longo prazo é garantido pelos dispositivos de revisão e reajuste. O Artigo 7º estabelece o reajuste anual com índices setoriais específicos, conferindo maior aderência do reajuste à realidade de cada insumo: a variação salarial da categoria para o Pessoal (com peso predominante), o preço do combustível para a execução e o índice de preços geral (IPC/FIPE) para os demais componentes. Adicionalmente, o Artigo 8º prevê a revisão bienal e a possibilidade de revisão extraordinária para eventos imprevisíveis, mecanismos típicos dos contratos de serviço público que garantem a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos Termos de Credenciamento, adaptando-os às mudanças estruturais do mercado e da vida útil da frota.

VI. DIRETRIZES DE QUALIDADE, FISCALIZAÇÃO E PARIDADE DE SANÇÕES

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****GABINETE DO VEREADOR DHEISON
13º GV**

A garantia de uma remuneração justa e estruturalmente adequada deve vir acompanhada de um rigoroso sistema de fiscalização e penalidades, garantindo que o aumento da segurança econômica do prestador resulte em melhorias concretas para o usuário. O Título IV vincula a Remuneração pela Disponibilidade Estrutural (RD) à efetiva comprovação da prontidão por meio dos sistemas de monitoramento (SMGO), conforme Artigo 9º, estabelecendo a glosa da parcela diária em caso de indisponibilidade por falhas.

Ademais, o Artigo 10º atua no campo da segurança jurídica e operacional, determinando a revisão da Tabela de Penalidades para estabelecer a paridade com as sanções aplicadas ao Serviço Atende Contratado. Esta equiparação é essencial para que infrações graves e gravíssimas, como a operação com frota inadequada ou a falta de seguro (conforme Artigo 11º), possuam um poder dissuasório real, protegendo o usuário de serviços deficientes ou inseguros. A previsão de multas com valor dissuasório e sua dedução compulsória da RTE reforça a responsabilidade do Credenciado, alinhando a exigência de qualidade ao novo regime de custeio.

VII. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto de Lei ora submetido à apreciação da Câmara Municipal de São Paulo é uma medida estratégica para a consolidação de uma política urbana inclusiva e sustentável. Ao estabelecer a Remuneração Total Estrutural (RTE), baseada nos princípios de disponibilidade, compensação de capital e paridade técnica com os modelos de transporte público especializado, o Poder Executivo busca garantir a cobertura integral dos custos específicos do Serviço Atende+, afastando o risco de precarização, sucateamento da frota e interrupção da prestação de um serviço essencial. A aprovação deste Projeto de Lei é fundamental para a manutenção da dignidade dos usuários do Serviço Atende+ e para assegurar a continuidade da mobilidade acessível na maior metrópole do país, razão pela qual solicitamos o apoio e a célere aprovação da presente matéria.