



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI 34/2015 DE 10/02/2015

Promovente:

Ver. SANDRA TADEU (DEMOCRATAS)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE SUPORTE DE BICICLETAS NOS ÔNIBUS E DEMAIS VEÍCULOS, DE TRANSPORTE COLETIVO, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

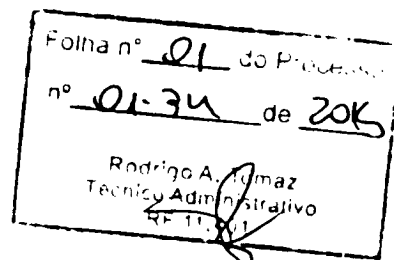
Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



GABINETE VEREADORA SANDRA TADEU - DEM/SP

PROJETO DE LEI Nº /2015

**PL
34/2015**

Dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os ônibus e demais veículos, com capacidade superior a 40 (quarenta) passageiros, vinculados aos serviços de transporte coletivo no âmbito do Município de São Paulo deverão instalar suporte para colocação de bicicletas.

Art. 2º O suporte deverá conter espaço para, no mínimo duas bicicletas, devendo ser dotado de mecanismo de travamento acionado pelo motorista.

Art. 3º Será obrigatória a instalação após a vigência desta Lei, sendo que os veículos adquiridos antes da vigência desta lei que não se adequarem nas condições ora estipulados terão prazo de três anos, a contar da publicação desta lei.

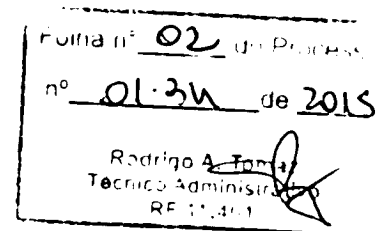
Parágrafo único. As empresas concessionárias e permissionárias de transporte coletivo de passageiros, que não se adequarem dentro do prazo estabelecido pela lei, terá o recolhimento imediato do veículo, com proibição de circular até a satisfação da exigência.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei, no que couber no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Viaduto Jacareí, nº 100, 7º andar, sala 715 - CEP: 01319-900 - São Paulo-SP - Tel. 3396-4244.

ECM/SP
13 FFV 2015
[Signature]

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
02 a 03 e folha de informação
sob nº 04. ...13.10.2015...
Ass: Rodrigo A. Tomaz
Técnico Administrativo
RF 11.401



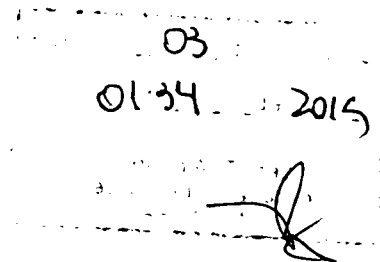
Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Sala das Sessões em,


SANDRA TADEU

Vereadora Democratas/SP

Viaduto Jacareí, nº 100, 7º andar, sala 715 - CEP: 01319-900 - São Paulo-SP – Tel. 3396-4244.



Justificativa

Inicialmente, cumpre ressaltar que o presente assunto é de competência legislativa municipal, conforme definido no artigo 30, incisos I e II da Constituição Federal:

“Artigo 30 - Compete aos Municípios:

- I – legislar sobre assuntos de interesse local;
- II – suplementar a legislação federal e a estadual no que couber”.

Inúmeras pessoas utilizam-se diariamente, as bicicletas como meio de transporte na Cidade de São Paulo, é importante incentivar o uso das bicicletas, viabilizando a integração com os outros meios de transportes, neste caso os ônibus com capacidade superior a 40 passageiros, de maneira complementar ao transporte público.

Atualmente algumas cidades nos Estados Unidos, tais como, Miami e Los Angeles já utilizam o suporte nos ônibus com grande sucesso.

Diante do exposto, considerando o interesse público da qual o presente projeto se reveste, conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação da propositura.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01-34 de 2015., 13 / 02 / 2015 (a)

Rodolfo A. Tomaz
Técnico Administrativo
RF 11.401

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE: 12 FEV 2015
<u>Const., Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Administração Pública,</u>
<u>Transp., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,</u>
<u>Finanças e Orçamento.</u>

PRESIDENTE

TONINHO PAIVA

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

13-FEV 2015


Jader Augusto Pimenta

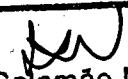
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO			
SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS			
EM	<u>19/02/15</u>	AS	<u>17</u> hs
POR	<u>LSM</u>		
SAÍDA:	<u>AS</u>	<u>h</u>	<u>ASS:</u>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados nesta data ^{Papel para Informação} Documento rubricados sob

Folhas de n^os 05 a 28 em 25/02/15


Livia Salomão Nogueira
Técnico Administrativo
RF: 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL nº 034/15

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:

- Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (cópia parcial - especialmente art. 24);
- 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 sua execução, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 14.266, de 6 de fevereiro de 2007, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 14.933, de 05 de junho de 2009, que institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo (cópia parcial: especialmente art. 6º, II, 'b');
- PL 0438/12, que dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

A pesquisa legislativa constatou a existência do PL 0438/12 que dispõe de maneira semelhante ao PL em análise, no entanto, tais projetos são de sessões legislativas diferentes, não se enquadrando na hipótese prevista no art. 212, IV, do Regimento Interno desta Casa Legislativa.

Assim sendo, envio à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 25 de fevereiro de 2015.


Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414


Christiana Samara Chebib
Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia
OAB/SP 244.472



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Lívia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Mensagem de veto

Texto compilado

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

(Vide Decreto nº 2327, de 1997)

(Vide Lei nº 12.619, de 2012)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II
DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Seção I
Disposições Gerais

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento,

carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

Folha 07
Proc. Nº. 034 / 15
Linha 11.274

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado sob coordenação do respectivo CETRAN.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - (VETADO)

V - (VETADO)

VI - (VETADO)

VII - (VETADO)

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de

remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

Folha

08s. 10

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação, compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

Art. 25. Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via.

Parágrafo único. Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 26. Os usuários das vias terrestres devem:

I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; (ver documento)Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)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 complet.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.

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

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

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

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalizacao e 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 veiculacao de programação televisiva e exploracao publicitaria na parte interna dos veiculos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.

- Lei nº 16.010/2014 - Inclui ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, de que trata esta Lei, o Sistema de Transporte Público Hidroviário - STHSP, e dá outras providências.

[[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, respeitadas 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

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;

- 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 atenuie 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

fls. 17
Folha 13
Proc. Nº. 034/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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:

- 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 DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, 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

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 Transportes 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 n.º 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998.

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA 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.

Folha _____ fls. 122
Proc. Nº. 039115
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 18 s. 23
Proc. Nº. 034115
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 14266

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.266 06/02/2007 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 599/2005 (ver documento)

Autor(es): Chico Macena

[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.266, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2007

(Projeto de Lei nº 599/05, do Vereador Chico Macena - PT)

Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no Município de São Paulo e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 26 de dezembro de 2006, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte na cidade de São Paulo, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo será formado por:

I - rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II - locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo deverá:

I - articular o transporte por bicicleta com o Sistema Integrado de Transporte de Passageiros - SITP, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II - implementar infra-estrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III - implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;

IV - agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infra-estrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V - estabelecer negociações com o Estado de São Paulo com o objetivo de permitir o acesso e transporte, em vagão especial no metrô e em trens metropolitanos, de ciclistas com suas bicicletas;

VI - promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e sobretudo no uso do espaço compartilhado;

VII - promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Executivo, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, considerando as propostas contidas nos Planos Regionais Estratégicos.

Art. 5º A ciclovia será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral e atendendo o seguinte:

I - ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II - poderão ser implantadas na lateral da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III - ter traçado e dimensões adequados para segurança do tráfego de bicicletas e possuindo sinalização de trânsito específica.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deve ser utilizada somente em casos especiais para dar continuidade ao sistema ciclovitário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para acomodá-las.

Art. 9º A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000 m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento ciclovitário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Executivo deverá estimular a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de metrô, trens metropolitanos e corredores de ônibus metropolitanos, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos no Plano Diretor Estratégico e nos Planos Regionais Estratégicos deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverá ter controle de acesso, a ser aprovado pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado poderá ser permitido, de acordo com regulamentação pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, além da circulação de bicicletas:

I - circular com veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema ciclovitário;

II - utilizar patins, patinetes e skates, nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III - circular com o uso de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito compartilhado.

Art. 15. O Executivo deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de fevereiro de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de fevereiro de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 28 de 27Proc. Nº. 0347/15hvj
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 14933

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 14.933 05/06/2009 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 530/2008 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab

Regulamentação: Decreto nº 50.866/2009 - Regulamenta o art. 42 desta 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.[[Back](#)]

Folha 1828
Proc. Nº. 0341/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 14.933, DE 5 DE JUNHO DE 2009

(Projeto de Lei nº 530/08, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui a Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 3 de junho de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I

PRINCÍPIOS, CONCEITOS E DIRETRIZES

Seção I

Princípios

Art. 1º. A Política Municipal de Mudança do Clima atenderá os seguintes princípios:

- I - prevenção, que deve orientar as políticas públicas;
- II - precaução, segundo o qual a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar medidas de combate ao agravamento do efeito estufa;
- III - poluidor-pagador, segundo o qual o poluidor deve arcar com o ônus do dano ambiental decorrente da poluição, evitando-se a transferência desse custo para a sociedade;
- IV - usuário-pagador, segundo o qual o utilizador do recurso natural deve arcar com os custos de sua utilização, para que esse ônus não recaia sobre a sociedade, nem sobre o Poder Público;
- V - protetor-receptor, segundo o qual são transferidos recursos ou benefícios para as pessoas, grupos ou comunidades cujo modo de vida ou ação auxilie na conservação do meio ambiente, garantindo que a natureza preste serviços ambientais à sociedade;
- VI - responsabilidades comuns, porém diferenciadas, segundo o qual a contribuição de cada um para o esforço de mitigação deve ser dimensionada de acordo com sua respectiva responsabilidade pelos impactos da mudança do clima;
- VII - abordagem holística, levando-se em consideração os interesses locais, regionais, nacional e global e, especialmente, os direitos das futuras gerações;
- VIII - internalização no âmbito dos empreendimentos, dos seus custos sociais e ambientais;
- IX - direito de acesso à informação, participação pública no processo de tomada de decisão e acesso à justiça nos temas relacionados à mudança do clima.

Seção II

Conceitos

Art. 2º. Para os fins previstos nesta lei, em conformidade com os acordos internacionais sobre o tema e os documentos científicos que os fundamentam, são adotados os seguintes conceitos:

I - adaptação: conjunto de iniciativas e estratégias que permitem a adaptação, nos sistemas naturais ou criados pelos homens, a um novo ambiente, em resposta à mudança do clima atual ou esperada;

II - adicionalidade: critério ou conjunto de critérios para que determinada atividade ou projeto de mitigação de emissões de GEE represente a redução de emissões de gases do efeito estufa ou o aumento de remoções de dióxido de carbono de forma adicional ao que ocorreria na ausência de determinada atividade;

III - análise do ciclo de vida: exame do ciclo de vida de produto, processo, sistema ou função, visando identificar seu impacto ambiental no decorrer de sua existência, incluindo desde a extração do recurso natural, seu processamento para transformação em produto, transporte, consumo/uso, reutilização, reciclagem, até a sua disposição final;

IV - Avaliação Ambiental Estratégica: conjunto de instrumentos para incorporar a dimensão ambiental, social e climática no processo de planejamento e implementação de políticas públicas;

V - biogás: mistura gasosa composta principalmente por metano (CH₄) e gás carbônico (CO₂), além de vapor de água e outras impurezas, que constitui efluente gasoso comum dos aterros sanitários, lixões, lagoas anaeróbias de tratamento de efluentes e reatores anaeróbios de esgotos domésticos, efluentes industriais ou resíduos rurais, com poder calorífico aproveitável, que pode ser usado energeticamente;

VI - ecoponto: área destinada a transbordo e triagem de resíduos da construção civil e resíduos volumosos;

VII - emissões: liberação de gases de efeito estufa e/ou seus precursores na atmosfera, e em área específica e período determinado;

VIII - evento climático extremo: evento raro em função de sua frequência estatística em determinado local;

IX - fonte: processo ou atividade que libera gás de efeito estufa, aerossol ou precursor de gás de efeito estufa na atmosfera;

X - gases de efeito estufa: constituintes gasosos da atmosfera, naturais e antrópicos, que absorvem e reemitem radiação infravermelha e identificados pela sigla GEE;

XI - linha de base: cenário para atividade de redução de emissões de gases de efeito estufa, o qual representa, de forma razoável, as emissões antrópicas que ocorreriam na ausência dessa atividade;

XII - Mecanismo de Desenvolvimento Limpo: um dos mecanismos de flexibilização criado pelo protocolo de Quioto, com o objetivo de assistir as partes não incluídas no Anexo I da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima ao cumprimento de suas obrigações constantes do Protocolo, mediante fornecimento

de capital para financiamento a projetos que visem à mitigação das emissões de gases de efeito estufa em países em desenvolvimento, na forma de sumidouros, investimentos em tecnologias mais limpas, eficiência energética e fontes alternativas de energia;

XIII - mitigação: ação humana para reduzir as fontes ou ampliar os sumidouros de gases de efeito estufa;

XIV - mudança do clima: mudança de clima que possa ser direta ou indiretamente atribuída à atividade humana que altera a composição da atmosfera mundial, e se some àquela provocada pela variabilidade climática natural observada ao longo de períodos comparáveis;

XV - reservatórios: componentes do sistema climático no qual fica armazenado gás de efeito estufa ou precursor de gás de efeito estufa;

XVI - serviços ambientais: serviços proporcionados pela natureza à sociedade, decorrentes da presença de vegetação, biodiversidade, permeabilidade do solo, estabilização do clima, água limpa, entre outros;

XVII - sumidouro: qualquer processo, atividade ou mecanismo, incluindo a biomassa e, em especial, florestas e oceanos, que tenha a propriedade de remover gás de efeito estufa, aerossóis ou precursores de gases de efeito estufa da atmosfera;

XVIII - vulnerabilidade: grau em que um sistema é suscetível ou incapaz de absorver os efeitos adversos da mudança do clima, incluindo a variação e os extremos climáticos; função da característica, magnitude e grau de variação climática ao qual um sistema é exposto, sua sensibilidade e capacidade de adaptação.

Seção III

Diretrizes

Art. 3º. A Política Municipal sobre Mudança do Clima deve ser implementada de acordo com as seguintes diretrizes:

I - formulação, adoção e implementação de planos, programas, políticas, metas e ações restritivas ou incentivadoras, envolvendo os órgãos públicos, incluindo parcerias com a sociedade civil;

II - promoção de cooperação com todas as esferas de governo, organizações multilaterais, organizações não-governamentais, empresas, institutos de pesquisa e demais atores relevantes para a implementação desta política;

III - promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa, excetuada a energia nuclear;

IV - formulação e integração de normas de planejamento urbano e uso do solo, com a finalidade de estimular a mitigação de gases de efeito estufa e promover estratégias da adaptação aos seus impactos;

V - distribuição de usos e intensificação do aproveitamento do solo de forma equilibrada em relação à infra-estrutura e equipamentos, aos transportes e ao meio

ambiente, de modo a evitar sua ociosidade ou sobrecarga e a otimizar os investimentos coletivos, aplicando-se o conceito de cidade compacta;

VI - priorização da circulação do transporte coletivo sobre transporte individual na ordenação do sistema viário;

VII - promoção da Avaliação Ambiental Estratégica dos planos, programas e projetos públicos e privados no Município, com a finalidade de incorporar a dimensão climática nos mesmos;

VIII - apoio à pesquisa, ao desenvolvimento, à divulgação e à promoção do uso de tecnologias de combate à mudança do clima e das medidas de adaptação e mitigação dos respectivos impactos, com ênfase na conservação de energia;

IX - proteção e ampliação dos sumidouros e reservatórios de gases de efeito estufa;

X - adoção de procedimentos de aquisição de bens e contratação de serviços pelo Poder Público Municipal com base em critérios de sustentabilidade;

XI - estímulo à participação pública e privada nas discussões nacionais e internacionais de relevância sobre o tema das mudanças climáticas;

XII - utilização de instrumentos econômicos, tais como isenções, subsídios e incentivos tributários e financiamentos, visando à mitigação de emissões de gases de efeito estufa;

XIII - formulação, adoção, implantação de planos, programas, políticas, metas visando à promoção do uso racional, da conservação e do combate ao desperdício da água e o desenvolvimento de alternativas de captação de água e de sua reutilização para usos que não requeiram padrões de potabilidade;

XIV - estímulo à minimização da quantidade de resíduos gerados, ao reúso e à reciclagem dos resíduos urbanos, à redução da nocividade e ao tratamento e depósito ambientalmente adequado dos resíduos remanescentes;

XV - promoção da arborização das vias públicas e dos passeios públicos, com ampliação da área permeável, bem como da preservação e da recuperação das áreas com interesse para drenagem, e da divulgação à população sobre a importância, ao meio ambiente, da permeabilidade do solo e do respeito à legislação vigente sobre o assunto.

TÍTULO II

OBJETIVO

Art. 4º. A Política Municipal de Mudança do Clima tem por objetivo assegurar a contribuição do Município de São Paulo no cumprimento dos propósitos da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, de alcançar a estabilização das concentrações de gases de efeito estufa na atmosfera em um nível que impeça uma interferência antrópica perigosa no sistema climático, em prazo suficiente a permitir aos ecossistemas uma adaptação natural à mudança do clima e a assegurar que a produção de alimentos não seja ameaçada e a permitir que o desenvolvimento econômico prossiga de maneira sustentável.

TÍTULO III

META

Art. 5º. Para a consecução do objetivo da política ora instituída, fica estabelecida para o ano de 2012 uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do Município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto (anexo A), em relação ao patamar expresso no inventário realizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo e concluído em 2005.

Parágrafo único. As metas dos períodos subseqüentes serão definidas por lei 2 (dois) anos antes do final de cada período de compromisso.

TÍTULO IV

ESTRATÉGIAS DE MITIGAÇÃO E ADAPTAÇÃO

Seção I

Transportes

Art. 6º. As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego e diminuição dos picos de congestionamento, no uso de combustíveis renováveis, promovendo, nessas áreas, as seguintes medidas:

I - de gestão e planejamento:

- a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes;
- b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos e rodovias, objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis;
- c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por pólos geradores de tráfego;
- d) estímulo à implantação de entrepostos e terminais multimodais de carga preferencialmente nos limites dos principais entroncamentos rododiferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos;
- e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade;
- f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens;

g) restrição à circulação de veículos automotores pelos períodos necessários para evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar, visando também à redução da emissão de gases de efeito estufa;

II - dos modais:

a) ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis;

b) estímulo ao transporte não-motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte;

c) implantar medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo;

d) implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus e, na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural;

e) regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em detrimento ao transporte individual;

III - do tráfego:

a) planejamento e implantação de faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a 2 (dois) passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas;

b) estabelecimento de programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado;

c) reordenamento e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas;

IV - das emissões:

a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do Poder Público Municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis;

b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito;

c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas;

d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Município;

e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no Município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.

Folha 28
Proc. N°. 034/15.34
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PUBLICADO DOC 19/10/2012, PÁG 83

PROJETO DE LEI 01-00438/2012 do Vereador David Soares (PSD)

“Dispõe sobre a instalação de suporte para bicicletas em ônibus coletivos e fixa providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Todas as empresas, concessionárias e permissionárias que operam no sistema de transporte coletivo urbano disponibilizarão em parte de sua frota gradativamente nos ônibus coletivos suporte para bicicleta a fim de serem transportadas na parte dianteira externa do veículo com travamento acionado pelo condutor do veículo.

Parágrafo único. Não haverá custos adicionais na tarifa de ônibus aos usuários que transportam sua bicicleta no transporte coletivo.

Art. 2º A instalação do suporte para transporte de bicicleta nos ônibus coletivos será gradativa e anual nas linhas urbanas que houverem solicitação a São Paulo Transportes do veículo adaptado com o suporte e nas linhas urbanas por onde circulam ciclofaixas.

Art. 3º O descumprimento da presente lei na instalação do suporte como dispõe o artigo 1º, acarretará multa mensal de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais) por mês, aplicado às permissionárias ou concessionárias prestadoras do serviço de transporte coletivo até sua adequação a legislação.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

Sala das Sessões, em às Comissões competentes.”

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 25/02/15 às 18h39
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Coronel Camilo, dep. David Soares

Para relatar.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 04, 03, 2015

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

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

EM 04/03/15 AS 16 h

POR Línia

SAÍDA: 12/03/15 AS: 15h ASS.: Línia

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

EM 28/05/2015 AS 15 h

POR Caruso

SAÍDA: AS: h ASS.:

Segue 11 juntado 5, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)
nº 29 e 30 Em 11/06/15

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**Folha nº 29 do Proc. fls. 36
Nº 01-34 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12PAR
1003/2015

pl0034-15

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO,
JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
0034/15.

Trata-se de projeto de lei, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos operadores do serviço de transporte coletivo do Município de São Paulo de instalarem suporte para a colocação das bicicletas de seus usuários.

A propositura se fundamenta no exercício da competência legislativa dessa Casa, reunindo condições para prosseguir em tramitação, consoante será demonstrado.

Inicialmente cumpre observar que, no que tange ao aspecto formal, o projeto encontra fundamento no artigo 37, *caput*, da Lei Orgânica Paulistana, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

Ademais, consoante o disposto nos artigos 30, I, da Constituição Federal, compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local, dispositivo com idêntica redação no artigo 13, I, da Lei Orgânica Municipal.

Ressalte-se que a Lei nº 14.029/05 - que dispõe sobre a proteção e defesa do usuário do serviço público no Município de São Paulo – também fundamenta o presente projeto já que prevê sere direito dos usuários dos serviços públicos municipais a qualidade na prestação do serviço, direito este atendido com a implementação da medida proposta.

Além disso, o projeto encontra respaldo no art. 175, incisos IV e VII, da Lei Orgânica do Município, os quais estabelecem, respectivamente, que a regulamentação do transporte público de passageiros deverá contemplar os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança de seus usuários, bem como as normas relativas às características dos veículos.

RELCOM
1035/2015

Por fim cumpre observar que a propositura, ao determinar a instalação de suporte para a colocação de bicicletas nos veículos que integram o serviço de transporte coletivo de

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pi0034-15

Folha nº 30 do Proc.
Nº 01-34 de 20 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

passageiros institui medida que se coaduna com a preservação do meio ambiente e que, ao pretender integrar o transporte cicloviário ao transporte urbano coletivo, se coaduna com o interesse público.

A matéria está sujeita ao quórum de maioria absoluta para deliberação, na forma do art. 40, § 3º, XII, da Lei Orgânica do Município.

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em

10/06/15

ARI FRIEDENBACH
ALCERDINHO
CORTE LOPES
EDUARDO TUMA
MARCOS BELIZARIO
ARSELINO TATTO
X DAVID SOARES
GEORGE RATO

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 11/06/15
Pág. 120 Col. 4
Conferido

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A Com. ADM

15 00 15

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 16/6/15 às 10hs

RF 100468

Ao Vereador / A Vereadora

Alexandro Guedes
Para relatar

Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 16/6/2015

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

Laércio Benko
distribuído ao Vereador

Para relatar,
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 30/6/2015

Presidente

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Segue - proposta - nº 100468 - tributado

ob nº 31 - 2016



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PL 34 - 2015

PAR

298/2016

PARECER DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 34-2015.

Trata-se de Projeto de Lei de iniciativa da vereadora Sandra Tadeu, que “dispõe sobre a instalação de suporte de bicicletas nos ônibus e demais veículos, de transporte coletivo, no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.”.

Nos termos do projeto em tela, os ônibus e demais veículos vinculados aos serviços de transporte coletivo de passageiros deverão instalar suporte para colocação de no mínimo duas bicicletas, de modo que o mecanismo de travamento seja acionado pelo motorista.

O artigo 3º do projeto torna obrigatória a instalação após a vigência desta Lei, sendo que aos veículos adquiridos anteriormente haverá o prazo de três anos par a adequação, a contar da publicação desta lei.

O projeto prevê que o Executivo regulamente a lei, no que couber no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Conforme a exposição de motivos que acompanha a iniciativa, a autora informa que inúmeras pessoas utilizam-se diariamente, as bicicletas como meio de transporte na Cidade de São Paulo, sendo importante incentivar o uso das bicicletas.

A Digníssima Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **Legalidade** do projeto.

Ante o exposto, a Comissão de Administração Pública é **FAVORÁVEL** ao projeto.

Sala da Comissão de Administração Pública, em

16/03/2016

ALESSANDRO GUEDES

ANDREA MATARAZZO

AURÉLIO MIGUEL

QUITO FORMIGA
Presidente

LAERCIO BENKO
Relator

MARQUITO

USHITARO KAMIA

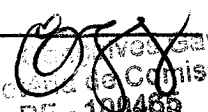
RELCOM
297/2016

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 22/03/2016

Pág. 89 Col. 49

Conferido


Elaine Gonçalves Gavioli
Secretaria da Comissão
RF - 190469

À Comissão de

Em 23/03/2016

Elaine Gonçalves Gavioli
RF. 190469

*Trânsito, Transporte, Atividade de
Economia Turismo, Lazer
e fashion me*

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

Em 25/04/2016 às 16:00

Por Fátima RF 100749

MARIA DE FÁTIMA MOREIRA
Assistente Parlamentar

À Vereador / À Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Economia.

Em 08/05/16

Obs. O prazo para apresentação é de 5 dias, nos
termos do § 3º artigo 23 do RI.

Segue juntado, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado sob folha(s)
nº -32-. Em 15/06/16

Hugo Zanoni Harbs / RF 11.391
Técnico Administrativo-SGP. 12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PAR
1018/2016

Folha nº 32 do Proc.
Nº 01.34 de 2015
Hugo Zanoni Barros
RF. 11.391-3GP 12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE,
ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI
Nº 34/15**

O presente projeto de lei, de autoria da nobre Vereadora Sandra Tadeu, obriga que os ônibus e demais veículos com capacidade superior a quarenta passageiros, vinculados ao serviço de transporte coletivo no Município, a instalar suporte para a colocação de, no mínimo, duas bicicletas.

De acordo com a justificativa, objetiva-se beneficiar os munícipes que se utilizam da bicicleta para seus deslocamentos.

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

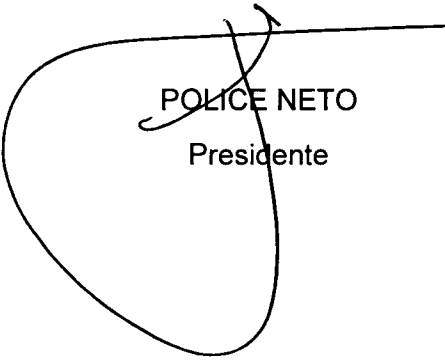
A Comissão de Administração Pública apresentou parecer favorável ao presente projeto de lei.

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 15/06/2016

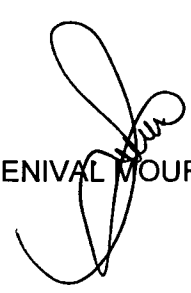

RICARDO TEIXEIRA
(Relator)


POLICE NETO
Presidente

ADILSON AMADEU


SALOMÃO PEREIRA


RICARDO YOUNG


SENIVAL MOURA


TONINHO PAIVA

RELCOM
1048/2016

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 16 / 06 / 2016

Pág. 126 Col. 01 / 02

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

A Comissão de Finanças
e Orçamento

Em 16 / 06 / 2016

Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

RECEBIDO

Comissão de Finanças e Orçamento
Em 17/06/2016 às 14h

RF

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101/252

Do Vereador / A Vereadora

Para relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 22/06/2016

Presidente

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

Segue m juntado S, nesta data documento(s)
e papel de Informação rubricado S sob folha(s)
nº 33 e 34 Em 14 / 12 / 16
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 33 do
Processo nº 01-34/15
Carmen Cristina Malava
RF. 11.197

Senhor Presidente:

Solicito de V.Exa. as providências cabíveis a fim de que o Executivo responda aos seguintes quesitos sobre o Projeto de Lei nº 34/2015:

1º) Qual o impacto orçamentário-financeiro estimado para as concessionárias de transporte coletivo que atuam no Município de São Paulo? A obrigação de instalar esses suportes poderia elevar as necessidades de subsídio ao sistema?

2º) Qual o impacto orçamentário-financeiro estimado com a implementação da propositura, em especial no tocante à fiscalização?

3º) Qual a opinião do Executivo sobre a matéria?

Ver. Aurélio Nomura, em 24 / 11 / 16
Relator

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. Jonas Carrisa Nova, em 08 / 12 / 16
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 68 do Regimento Interno.

Ver. Antonio Donato, em 12 / 12 / 16
Presidente

CÓPIA

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

fls. 44



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

Folha nº 34 do
Processo nº 01-34/15
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

São Paulo, 08 de dezembro de 2016.

Ofício SGP-12 nº 599/2016

Senhor Prefeito,

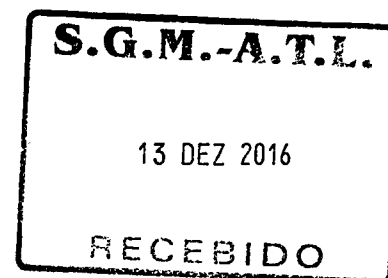
Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Finanças e Orçamento, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 34/2015**, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, que *"DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO DE SUPORTE DE BICICLETAS NOS ÔNIBUS E DEMAIS VEÍCULOS, DE TRANSPORTE COLETIVO, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."*

Na oportunidade, renovo meus votos de distinta consideração, colocando ao seu dispor, para as informações que julgue oportunas, a Secretaria dessa Comissão.


ANTONIO DONATO
Presidente

Anexo: cópia do requerimento citado.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo
CEP 01415-001 – São Paulo-SP
Tel.: 3087-7166




Luciana Andréia dos Santos
Chefe de Seção II
794.875.1

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

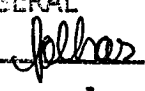
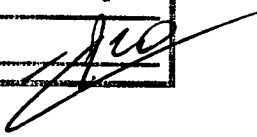
São Paulo, 02 / 01 / 14

Vome

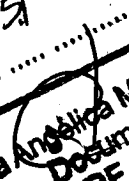
de

 SGP-12
Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197 - SGP.12

118494

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO	
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL	
Proc. encerrado com	34 
Arquivado em	10/01/2014
O Func.º	

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 35-53 e folha de informação
sob nº 24
09 04 120 15

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927



Prefeitura do Município de São Paulo fls 46

São Paulo, 30 de março de 2017.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 004/17-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 599/2016

Folha N.º 35	do proc.
N.º 01-34	de 2015
O funcionário	

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927

DOCREC

74/2017

Senhor Presidente

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

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


MILTON FLAVIO M. LAUTENSCHLAGER
Secretário Especial de Relações Governamentais

Ao

Excelentíssimo Senhor

VEREADOR MILTON LEITE

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/DMF/drs
Resp 34-15

15:52 31/03/2017 01:7789 Protocolo Legislativo - SGP 22

Matéria PL 34/2015. Não foi possível extrair as informações de assinaturas do arquivo migrado do ECM.

À Comissão de:
FIN
03, 04, 17

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor SGP. 22
RF. 11.300

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 03/04/17 às 16:00

Mário Sérgio Horta
RF. 101.086-SGP.12

	Folha N.º <u>36</u> do proc. N.º <u>01-34</u> de <u>2015</u> O funcionário <u>[assinatura]</u>	Folha de informação n.º <u>13</u>
	Lina Angélica M. Gumauskas Documentalista	

Do PA 2016 – 0.279.570-0 em 23/07/2017 (e)
 EE-2017/0685

CÓPIA

Maria Alaide Simi
 Fone: 091.052-0

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[Assinatura]



Folha N.º 37 do proc.
N.º 01-34 de 2015
O funcionário

Folha de informação n.º 14

Do PA 2016 – 0.279.570-0 em 23/07/2017 (a)
EE-2017/0685

CÓPIA

Maria Alaine Simi
Pront. 091.052-0

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

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

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

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

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

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

 SPTrans	Folha N.º <u>38</u> do proc. N.º <u>01-34</u> de <u>2015</u> O funcionário <u>id</u>	Folha de informação n.º <u>LS</u>
--	---	--

Documentalista
RF 100.027

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

Maria Aíde Simi
Pront. 091.852-0

CÓPIA

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

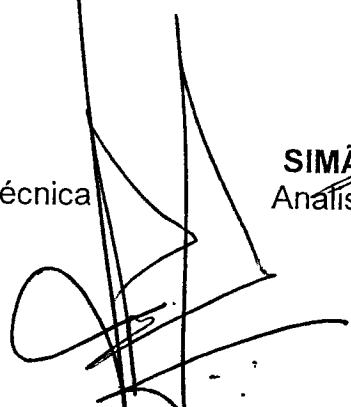
A partir de então todos os novos ônibus deste tipo, fabricados para compor a frota da cidade, saem das fabricas já com o suporte devidamente instalado. Quanto aos veículos do mesmo tipo que já se encontravam em operação, foi dado prazo para as devidas adequações.

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

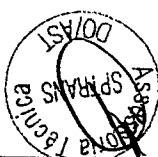
São Paulo, 23 de janeiro de 2017


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


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


PAULO CÉZAR SHINGAI
Diretor de Operações
DO

JCF/ICB/mas.



Documentação
RF 100.927

em 23/01/2017

(a)

Aurea Lacasa Alias Archinã
Prontuário 122.614-2

Do EE 2017/0685

PA 2016-0.279.570-0

INTERESSADO: Tribunal de Contas do Município de São Paulo - TCM**ASSUNTO:**

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

DP/SJU**CÓPIA**

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

Em 23 de janeiro de 2017

PAULO CÉZAR SHINGAI
Diretor de Operações

WCA/alaa



SPTrans. DJ/SJU
Data: 26/01/17
Horário: 10:34
Barbosa



Folha N.º 40 do proc.
N.º 01-34 de 2015
O funcionário

Folha de Informação nº 18. fls. 52

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
27/01/2016
RF 100.921

Lilian Pádua Marques
SPTrans
Pront. 121822-0

Do PA nº 2016-0.279.570-0

(a)

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

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

DP/GAB

Sr. Ulrich Hoffmann

CÓPIA

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

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

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

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

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

[Assinatura]



Folha No 41 do proc.

Nº 01-34 de 2015

O funcionário Lina Angelica M. Gumbauskas

Documentalista

RE 100.927

Folha de Informação nº 19.

Lilian Perdigão Marques

SPTrans
Pront. 121822-5

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

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

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

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

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

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

CÓPIA

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

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

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

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

[Assinatura]

	Folha No 42 do proc	fls. 54
	No 01-34 de 2015	
O funcionário	Folha de Informação n.º 20...	
Linea Angeles M. Gumpus	Lilian Pereira	
Documentalista	SPTrans	
R\$ 100,927	Pront. 121822-0	

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

CÓPIA

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

Assim,

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

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

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

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

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

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

Atenciosamente



Percival Eggerath Barreto

Superintendência de Receita e Remuneração



SPTTrans

Folha N.º 43 do proc.
N.º 01-34 de 2015
O funcionário

Folha de informação n.º 30

Do EE 2017/0685
PA n.º 2016-0.279.570-0

Em 30/09/2015
Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927

(a) Andre Luiz Halley S. Rodrigues
GAB/SP n.º 319.439
DJ/SJU

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP.

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

CÓPIA

DP/SJU

Sra. Superintendente Jurídica

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

Perguntou-se:

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

Em trâmite pela Secretaria Municipal de Transportes, em fl. 09, foi dado à São Paulo Transportes S.A. – SPTTrans o prazo de retorno do Processo Administrativo n.º 2016-0.279.570-0, expediente principal que trata do assunto, até o dia 23/01 último. O mesmo prazo foi apostado pela Chefia de Gabinete desta empresa para que o presente expediente fosse restituído àquela área.

Recebido o epigrafado Processo Administrativo pela Superintendência Jurídica somente na data de 30/01, portanto ultrapassado o prazo constante dos despachos pelos supramencionados gabinetes, e na data limite constante do encaminhamento de SGM/ATL-Chefia (fl. 08), aplicável se faz o quanto disposto na Norma e Procedimentos n.º AD.SM.04, em que se lê:

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

[1 de 5]



SPTTrans

André Luiz Halley S. Rodrigues

OAB/SP nº 319.439

DUI/SJU

CÓPIA

Folha N.º 197 do proc. 30/09/2015 00:00:00.

N.º 01-034 de 2015. 56

O funcionário B. 1

Folha de Informação Sumárias

Documentalista

RF 100.927

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

[...]

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

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

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

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

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

[...]

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

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

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

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

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

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



~~CAB/SP nº 319.439~~

~~DJ/SJU~~

CÓPIA

Atualizado em 30/09/2015 00:00:00

O funcionário

Folha de informação nº 14

Documentalists

RF 100.927



SPTTrans

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

Folha de informação nº 34

Is. 59

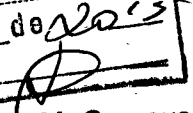
Assim, encontra-se o presente PA apto a prosseguir ao órgão interessado, nos termos da Norma e Procedimentos nº AD.SM.04.

Sem mais para o presente momento.

CÓPIA

São Paulo, 02 de fevereiro de 2017.


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

Folha N.º 47 do proc.
N.º 01-34 de 2015
O funcionário 
Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927



folha N.º 48 do proc.
N.º 01-34 de 2017
O funcionário
Lina Angelica M. Gomes
Documentalista
RE 100.927
em 02/02/2017

Folha de Informação nº 35

fls. 60

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

(a)

Bárbara Buiões Schuartz
Pront.: 123.674-1

URGENTE**CÓPIA**

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo – CMSP

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

Sr. Chefe de Gabinete – DP/GAB

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

Atenciosamente,

Em 02 de fevereiro de 2017.


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

IM/bbs.

Folha No 49 do proc
No DI-34 de 2015
O funcionário
Lina Angélica
Documentação
100.927



Folha de Informação nº 36

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

em 13 de 12/2017

(a).....

Antonio Nascimento dos Santos
Assistente de Administração II
Prest. 955.652-4 SPTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo

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

SMT/GAB

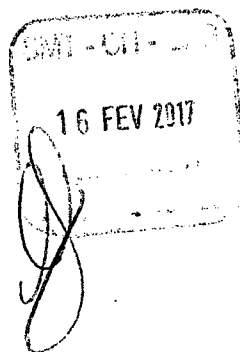
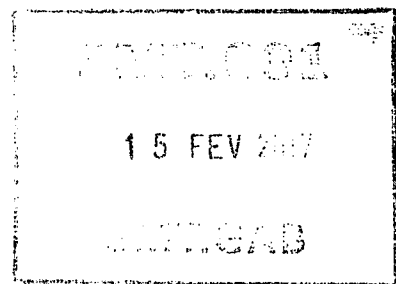
CÓPIA

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

Em 06 de fevereiro de 2017

Ulrich Hoffmann

**Ulrich Hoffmann
Chefe de Gabinete**



/elc

Folha de Informação nº 38

Do PA nº 2016-0.279.570-0 em 21.02.2017

(a) gm

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

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

SMT.CH.GAB
Sr. Chefe de Gabinete,

CÓPIA

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

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

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

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

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

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

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

CÓPIA

Folha de Informação nº 39

Do PA nº 2016-0.279.570-0 em 21.02.2017

(a) ym

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

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

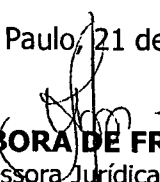
Por fim, na análise jurídica feita pela SPTrans, reitera os termos de manifestações anteriores sobre a mesma questão.

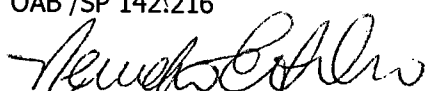
Além das justificativas acima, de ordem econômica e operacional, assinala-se o vício de iniciativa, posto que a matéria é tratada de forma exclusiva do Poder Executivo Municipal (artigo 172 da Lei Orgânica do Município), assim como bem fundamentado em fl. 33.

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

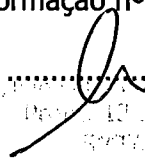
Diante do exposto, opinamos no sentido de que esta Secretaria Municipal de Transportes deverá posicionar-se no sentido do veto do Projeto de Lei nº 34/2015.

São Paulo, 21 de fevereiro de 2017.


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


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

Do PA nº 2016-0.279.570-0 em 21.02.2017

(a) 
Data: 01/03/2017
SMT

Interessado: Secretaria do Governo Municipal – ATL III

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

CÓPIA

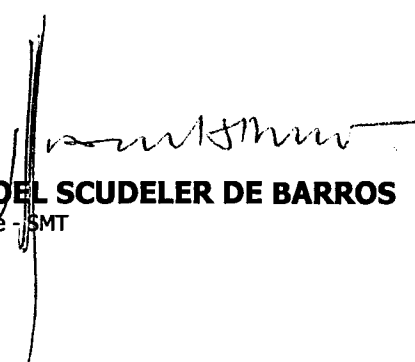
SGM/CH/GAB

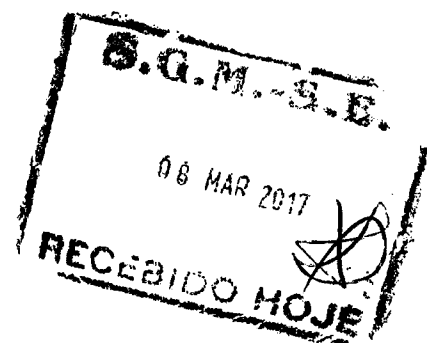
**Senhora Chefe de Gabinete da SGM,
Tarcila Peres Santos**

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

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

São Paulo, 21 de fevereiro de 2017


JOÃO MANOEL SCUDELER DE BARROS
Chefe de Gabinete - SMT





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº



do processo PL 34 de 2015 ,em 04/04/2017

.....a)

Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista
RF 100.927

A SGP - 33, para que seja juntado ao PL/034/2015.

Mário Sérgio Horta
RF. 101.086-SGP.12



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 54

do processo **PL 01-00034 de 2015** em 05/04/2017

(a) _____
Lina Angélica M. Gumauskas
Documentalista – RF 100.927

Foram juntados ao processo os documentos de folhas nº 35 a 53, conforme
solicitado pelo despacho da folha nº 53.

São Paulo, 05 de abril de 2017

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
EQUIPE DE ARQUIVO GERAL**

Juntada de Documentos

Arquivado novamente em **05/04/2017**
Com 54 folhas.

Lina Angélica Maria Gumauskas
Documentalista
SGP-33 – RF.100.927