



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei Complementar n° 8/2024

Processo Número: **4722/2024** | Data do Protocolo: 06/03/2024 14:53:24



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100320038003700350036003A004300, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



Projeto de Lei Complementar

Autoriza o Poder Executivo na criação da Agência Metropolitana Executiva de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo - AMT/SP

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Fica autorizada a criação da Agência Metropolitana Executiva de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo - AMT/SP, autarquia de regime especial, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, dotada de autonomia orçamentária, financeira, técnica, funcional, administrativa e poder de polícia, com prazo de duração indeterminado, cuja finalidade é de planejar, gerenciar, regulamentar e fiscalizar todas as modalidades de serviços públicos de transporte terrestres de passageiros de baixa e média capacidade, permitidos ou concedidos, no âmbito da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos e da Secretaria de Logística e Transportes, à entidades de direito privado.

§1º - Não se incluem na área de atuação da AMT/SP as atividades legalmente atribuídas à Secretaria de Transporte e Logística e Secretaria de Governo relativas ao planejamento e gestão da infraestrutura rodoviária.

§2º - As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o artigo 175 da Constituição Federal, observadas as normas gerais da legislação pertinente.

§3º - A estrutura funcional da agência executiva será inicialmente a estrutura atual da EMTU/SP, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos S.A., que já gerencia e fiscaliza o transporte metropolitano de passageiros nas cinco regiões metropolitanas do Estado, a saber: São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Vale do Paraíba e Sorocaba.

§4º - Passa a fazer parte da área de abrangência da Agência Executiva AMT/SP além das regiões metropolitanas existentes, todas as demais regiões metropolitanas que vierem a ser instituídas pelo governo do Estado de São Paulo. A estrutura funcional para essa finalidade poderá ocorrer por meio da absorção de outros órgãos que atuam atualmente em cada região.

§5º - A assunção de novas regiões metropolitanas se dará de forma gradativa conforme determinação do Poder Executivo e por meio de adequações à capacidade técnica a ser disponibilizada para essas atividades sem afetar de forma negativa os serviços prestados à sociedade.

§6º - Por se tratar de agência com metas constantes de melhoria no transporte público de passageiros, passa-se a agência a ter o caráter executivo.

§7º - Poderá o Poder executivo delegar à AMT/SP a responsabilidade pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização de outros sistemas de transportes de alta capacidade, ferroviário e metroviário que já tenham sido concedidos à iniciativa privada.

§8º - O quadro de pessoal efetivo da EMTU, aqueles admitidos por meio de concurso público, serão transferidos com os mesmos direitos e obrigações à estrutura funcional da Agência Executiva AMT/SP.

§9º - O quadro de pessoal não efetivo da EMTU, aqueles não admitidos através de concurso público, serão transferidos com os mesmos direitos e obrigações à estrutura funcional da AMT, desde que necessários à realização de suas atividades.

§10 - Ficará a cargo e responsabilidade da AMT/SP todas as ligações de transporte intermetropolitanas atribuídas pelo Poder Executivo, dentro da sua área de abrangência.





Artigo 2º - A Agência Executiva AMT/SP obedecerá aos seguintes princípios:

- I - justiça e responsabilidade no exercício do poder regulatório;
- II - equidade no tratamento dispensado aos usuários, às diversas entidades reguladas e demais instituições envolvidas na prestação ou regulação dos transportes, autorizados, permitidos ou concedidos;
- III - obedecer ao princípio da supremacia do interesse público sobre o interesse privado, não deixando de observar a viabilidade econômico-financeira de cada decisão;
- IV - promover melhorias para o desenvolvimento econômico e social sustentável na área de transportes, zelando pela capacidade de desenvolvimento técnico, de acordo com as necessidades de mercado e as políticas estabelecidas pelo poder concedente.
- V - promover a interoperabilidade física de uso do transporte público em todos os modais de transporte.
- VI - promover a interoperabilidade financeira e tarifária no uso de créditos em todos os modais de transporte.

Artigo 3º - Constituem objetivos fundamentais da Agência Executiva AMT/SP:

- I - planejar, gerenciar e fiscalizar o cumprimento dos contratos de concessão, permissão ou autorização de prestação de serviços públicos de transportes de passageiros;
- II - promover e zelar pela eficiência econômica e técnica dos serviços públicos de transporte, autorizados, permitidos ou concedidos, submetidos à sua competência regulatória;
- III - proteger os usuários do abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros;
- IV - fixar regras procedimentais, inclusive em relação ao estabelecimento, revisão, reajuste e aprovação de tarifas e taxas, que permitam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessões e termos de permissões de serviços públicos de transporte;
- V - atender, por intermédio das entidades reguladas, as solicitações razoáveis de serviços essenciais à satisfação das necessidades dos usuários;
- VI - promover a estabilidade nas relações entre poder concedente, entidades reguladas e usuários;
- VII - estimular a expansão e a modernização dos serviços delegados, de modo a buscar a sua universalização e a melhoria dos padrões de qualidade, ressalvada a competência do Estado quanto à definição das políticas setoriais e seu caráter de intermodalidade;
- VII - estabelecer padrões de serviço adequado, garantindo ao usuário regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Artigo 4º - A Agência Executiva AMT/SP, no âmbito dos serviços compreendidos em suas finalidades, terá as seguintes atribuições:

- I - implementar a política estadual de transportes terrestres de passageiros de baixa e de média capacidade, ou outras que vierem a ser-lhe atribuídas pelo Poder Executivo, nas regiões metropolitanas instituídas pelo Estado;
- II - encaminhar ao Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos os planos de outorga, instruídos por estudos específicos de viabilidade técnica e econômica, para a exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte metropolitano intermunicipal;
- III - preparar os editais e promover as licitações para a contratação de serviços públicos de transporte, conforme plano de outorgas aprovado pelo poder concedente;
- IV - definir todas as diretrizes, regras e procedimentos referentes à movimentação financeira tarifária do





Sistema de Mobilidade Urbana, sendo a detentora, no caso de sistemas eletrônicos, das chaves eletrônicas de liberação de créditos;

V - controlar para fins de planejamento econômico e financeiro toda a movimentação tarifária, eletrônica ou não, de todo o sistema de transportes de sua abrangência, sendo a promotora exclusiva dos cartões sem liberação de acessos a atividades financeiras não inerentes a transportes;

VI - permitir que as empresas operadoras possam adotar seus sistemas de bilhetagem desde que obedecidas todas as diretrizes de autorização, emissão venda e utilização de créditos, fomentando meios para a interoperabilidade entre cartões;

VII - zelar pela prestação de serviço adequado, considerando-se como tal todo aquele que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas;

VIII - promover a sustentabilidade financeira do sistema, via subvenções, subsídios ou redução de outorga do sistema de mobilidade urbana, levando-se em conta métricas de qualidade e eficiência dos serviços prestados em função de índices de performance (KPIs) pré-determinados gerando aumento de demanda;

IX - comunicar ao Secretário dos Transportes Metropolitanos, para a sua homologação, revisão de tarifas a fim de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato;

X - avaliar permanentemente a política tarifária, propondo revisões ditadas pelo interesse público;

XI - aplicar as penalidades regulamentares e as definidas nos contratos, e nos termos de permissão ou autorização;

XII - intervir na prestação dos serviços públicos de transporte, autorizados, permitidos ou concedidos, nos casos previstos em lei ou em contrato;

XIII - promover a extinção unilateral ou consensual dos contratos de prestação de serviços públicos de transporte, autorizados, permitidos ou concedidos, nos casos previstos em lei ou em contrato;

XIV - dirimir, no âmbito técnico-administrativo, divergências entre concessionários, permissionários e autorizados, e entre esses agentes e usuários;

XV - deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação das normas legais e contratuais, no que se refere a serviços públicos de transporte, fixando a orientação a ser adotada nos casos omissos;

XVI - propor ao Secretário dos Transportes Metropolitanos a declaração de utilidade pública de bens necessários à implantação de serviços públicos de transporte;

XVII - zelar pela preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

XVIII - atuar na defesa e proteção dos direitos dos usuários e dos demais agentes afetados pelos serviços públicos de transporte sob seu controle, recebendo petições, representações, reclamações, e promovendo as devidas apurações;

XIX - estimular a melhoria da qualidade e aumento de produtividade dos serviços públicos de transporte;

XX - estimular a competitividade e a livre concorrência quando pertinentes, visando tornar mais adequados os serviços públicos de transporte e reduzir os seus custos;

XXI - acompanhar o desenvolvimento tecnológico e organizacional dos serviços públicos de transporte;

XXII - interagir com as autoridades municipais responsáveis pela regulamentação e fiscalização dos serviços públicos de transporte em suas áreas, bem como por outras atividades que afetem esses serviços;

XXIII - construir diálogos permanentes e disponibilizar informações a todos os municípios no âmbito da





Secretaria dos Transportes Metropolitanos a fim de melhorar o transporte para a sociedade envolvida;

XXIV - definir, em benefício dos usuários, a forma de partilha de receitas adicionais não previstas nos contratos de concessão e associadas à exploração da concessão;

XXV - arrecadar e aplicar suas receitas na melhoria de sua estrutura e em tudo que venha a contribuir com o transporte de passageiros;

XXVI - manter um centro de documentação com a finalidade de disponibilizar publicamente e divulgar dados e informações de suas atividades;

XXVII - definir um plano uniforme de contas e de informações gerenciais para as concessionárias e permissionárias, bem como acompanhar permanentemente a sua aplicação;

XXVIII - definir parâmetros e padrões técnicos para a prestação de serviço adequado, consideradas as especificidades de cada modalidade e de cada contrato ou instrumento de outorga;

XXIX - definir parâmetros e indicadores para a manutenção e atualização dos equipamentos e instalações necessários à prestação dos serviços públicos de transporte;

XXX - zelar pela contínua preservação das condições de manutenção dos bens inerentes à prestação dos serviços públicos de transporte, tendo em vista seu adequado estado de conservação à época da reversão desses bens ao Estado, quando for o caso;

XXXI - definir, na elaboração do edital, os riscos existentes em cada tipo de contrato, atribuindo-os aos diferentes agentes envolvidos no serviço;

XXXII - promover estudos e pesquisas, visando ao desenvolvimento dos serviços públicos de transporte;

XXXIII - fiscalizar e assegurar o cumprimento de suas determinações e das normas contratuais e legais que disciplinam os serviços públicos de transporte;

XXXIV - promover todo processo de modernização do sistema tecnológico envolvido com bilhetagem eletrônica;

XXXV - autorizar a cisão, fusão e transferência de controle acionário da empresa concessionária, permissionária ou autorizada, garantindo sempre a permanência da concorrência e a não formação de monopólios;

XXXVI - disciplinar e fiscalizar as atividades auxiliares, complementares ou decorrentes dos serviços delegados;

XXXVII - contratar com terceiros a execução de serviços complementares e de apoio aos de sua competência;

XXXVIII - exercer as funções de órgão executivo no transporte de passageiros no âmbito estabelecido pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos;

XXXIX - apreciar as manifestações opinativas das comissões tripartites de acompanhamento e fiscalização de cada concessão, previstas no artigo 36 da Lei estadual nº 7.835, de 8 de maio de 1992.

XXV - promover a sustentabilidade financeira do sistema, via subvenções, subsídios ou redução de outorga do sistema de mobilidade urbana, levando-se em conta métricas de qualidade e eficiência dos serviços prestados em função de índices de performance (KPIs) pré-determinados multiplicado pela tarifa suportada pelos usuários gerando aumento de demanda.

§1º - Na elaboração dos editais de licitação, a Agência Executiva AMT/SP cuidará de compatibilizar as tarifas pagas pelos usuários com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.





§2º - As condições básicas do edital de licitação serão submetidas a prévia consulta pública.

§3º - Os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão a serem editados e celebrados pela Agência Executiva AMT/SP obedecerão ao disposto na Lei federal nº 8.987/95, na Lei federal nº 9.074/95, na Lei estadual nº 7.835/92, e na Lei Federal nº 12.587/12 e demais legislações específicas que houverem nas regulamentações complementares a serem editadas pela Agência Executiva AMT/SP.

§4º - A Agência Executiva AMT/SP deverá agir tempestivamente quando houver denúncias de transporte clandestino a fim de assegurar a segurança dos passageiros;

§5º - No cumprimento de suas atribuições, a Agência Executiva AMT/SP deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, não permitidos ou não autorizados.

Parágrafo Único: É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

Artigo 5º - No exercício de suas atribuições, a Agência Executiva AMT/SP poderá:

I - contratar com terceiros a execução de serviços complementares e de apoio aos de sua competência;

II - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos estaduais, nacionais e internacionais;

IV - prestar serviços de apoio, colaboração e consultoria às entidades congêneres de Municípios, de outros Estados, do Governo Federal e de outros países, não podendo prestá-los às entidades sujeitas ao seu controle;

V - relacionar-se de forma colaborativa, compartilhando informações, com outros órgãos da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal.

Artigo 6º - A Agência Executiva AMT/SP terá como órgãos administrativos o Conselho Diretor e o Conselho Consultivo e como órgão de apoio judicial a Procuradoria Geral do Estado.

Artigo 7º - O Conselho Diretor da Agência Executiva AMT/SP será composto por um Diretor Geral, com controle geral sobre a agência e mais 04 (quatro) Diretorias sendo elas: Diretoria Administrativa e Financeira, com o fim de gerir e prover recursos físicos, humano e financeiro para as atividades da agência, Diretoria de Gestão Operacional, com o fim de planejar, gerenciar e fiscalizar os serviços de transporte prestados, Diretoria de Relações Institucionais, para estabelecer relações com órgãos externos públicos e privados, e Diretoria de Investimentos, com o fim de planejar e executar obras de interesse do transporte, todos com mandatos fixos e não coincidentes de 04 (quatro) anos, cujas atividades serão definidas em seu regimento interno.

§ 1º - Na ausência do Diretor Geral, responderá subsidiariamente o Diretor por ele delegado para a função.

§ 2º - Os membros do Conselho Diretor poderão ser reconduzidos para um único mandato subsequente.

Artigo 8º - O Consultivo, com exceção da participação do Diretor Geral, deverá ser composto por membros ligados a entidades de transporte e à sociedade civil semelhante à composição atual de Conselhos de Administração regulares.

Artigo 9º - Compete ao Conselho Diretor exercer as atribuições e responder pelos deveres que são conferidos por esta lei à agência AMT/SP.

Parágrafo único - O Conselho Diretor aprovará o Regimento Interno da Agência Executiva AMT/SP.

Artigo 10 - Cabe ao Diretor-Geral a representação da Agência Executiva AMT/SP e o comando





hierárquico sobre pessoal e serviços, exercendo a coordenação das competências administrativas, bem como a presidência das reuniões do Conselho Diretor.

Artigo 11 - Os membros do Conselho Diretor só poderão ser exonerados por descumprimento de seus deveres funcionais ou por improbidade administrativa, com base em processo administrativo ou por condenação judicial transitada em julgado.

§1º - Os membros do Conselho Diretor da Agência Executiva AMT/SP perderão o mandato na ocorrência de ilícito administrativo, apurado em processo administrativo na forma estabelecida em seu regimento interno, ou com base em condenação judicial transitada em julgado.

§2º - No curso do processo administrativo, o Governador poderá, mediante ato fundamentado, determinar o afastamento provisório de membro do Conselho Consultivo ou do Conselho Diretor, desde que a medida seja necessária para apuração dos fatos e tendo em vista a natureza da falta imputada.

§3º - No curso de processo administrativo para apuração de irregularidades, a Assembleia Legislativa poderá sugerir, através de requerimento, ao Governador o afastamento provisório de membro do Conselho Diretor.

Artigo 12 - Deverá ser público as Atas de reuniões realizadas com o Conselho Consultivo.

Artigo 13 - Não poderão ser indicados para o Conselho Diretor:

I - Diretor ou membro de Conselho de Administração ou Conselho Fiscal de empresas fiscalizadas pela Agência Executiva AMT/SP, bem como de entidades que tenham participação no capital social ou controle direto ou indireto das referidas empresas;

II - acionista ou quotista de empresas fiscalizadas pela AMT/SP, bem como de entidades que tenham participação no capital social ou controle direto ou indireto das referidas empresas;

III - empregado de empresas fiscalizadas pela Agência Executiva AMT/SP, bem como de entidades que tenham participação no capital social ou controle direto ou indireto das referidas empresas;

IV - cônjuge, companheiro ou parente consanguíneo ou afim, em linha reta ou colateral, até o terceiro grau, de membro do Conselho Diretor ou do Conselho Consultivo da Agência Executiva AMT/SP.

Parágrafo único - No caso dos incisos I, II e III, o impedimento somente deixará de existir decorridos 2 (dois) anos do efetivo e comprovado desligamento da situação prevista.

Artigo 14 - As decisões do Conselho Diretor serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros.

Artigo 15 - As decisões do Conselho Diretor serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas que ficarão disponíveis para conhecimento geral, juntamente com os documentos que as instruem.

§1º - O processo decisório da Agência Executiva AMT/SP obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade e publicidade.

§2º - Os atos normativos da Agência Executiva AMT/SP somente produzirão efeitos após publicação no Diário Oficial, e aqueles de alcance particular, após a correspondente notificação.

§3º - Das decisões do Conselho Diretor não caberá, na esfera administrativa, qualquer recurso.

Artigo 16 - Compete à Procuradoria exercer a representação judicial da Agência Executiva AMT/SP, com as prerrogativas processuais da Fazenda Pública.

Parágrafo único - O Procurador-Chefe deverá ser bacharel em Direito com experiência no efetivo exercício da advocacia e será nomeado pelo Governador do Estado, atendidos os pré-requisitos legais e as instruções normativas da Procuradoria Geral do Estado.

Artigo 17 - O Conselho Consultivo da Agência Executiva AMT/SP será integrado por 9 (sete) Conselheiros





e decidirá por maioria simples, cabendo ao seu Presidente o voto de desempate.

§ 1º - Cabe ao Conselho Consultivo:

1 - opinar, antes do seu encaminhamento ao Secretário dos Transportes Metropolitanos, sobre os planos de outorga, revisão de tarifas e demais políticas de transportes no âmbito da AMT;

2 - sugerir, quando necessário, ações com a finalidade de atender aos princípios e objetivos fundamentais da Agência.

3 - apreciar relatórios do Conselho Diretor;

4 - requerer informações e fazer proposições para o Conselho Diretor e Secretário dos Transportes Metropolitanos.

§ 2º - Será publicado no Diário Oficial do Estado o extrato das decisões do Conselho Consultivo.

Artigo 18 - Os membros do Conselho Consultivo, cuja qualificação deverá ser compatível com as matérias afetas ao colegiado, serão designados pelo Governador mediante decreto, no prazo máximo de 90 (noventa) dias da instalação da AMT/SP, obedecendo às seguintes indicações:

I - o Diretor-Geral da AMT/SP, como membro nato;

II - do Poder Executivo: 2 (dois) Conselheiros;

III - do Poder Legislativo: 2 (dois) Conselheiros;

IV - do Instituto de Defesa do Consumidor 1 (um);

V - do Instituto de Engenharia 1 (um) Conselheiro;

VI - das entidades representativas da sociedade civil: 1 (um) Conselheiro;

VII - das entidades representativas dos trabalhadores dos diferentes setores de transportes: 1 (um) membro.

§1º - No caso do inciso II, as indicações serão remetidas ao Governador 30 (trinta) dias antes da data do término dos mandatos dos respectivos representantes.

§2º - No caso do inciso III, as indicações serão feitas pela Comissão de Transportes e Comunicações da Assembleia Legislativa.

§3º - As entidades que, enquadrando-se nas categorias a que se referem os incisos IV, V, VI e VII, deverão fazê-lo através de assembleias convocadas para essa finalidade e farão a indicação, no prazo de 30 (trinta) dias contados da publicação do edital convocatório no Diário Oficial do Estado, remetendo ao Secretário dos Transportes Metropolitanos lista de 3 (três) nomes para cada vaga, acompanhada de demonstração das características da entidade e da qualificação dos indicados.

§4º - A designação para cada uma das vagas referidas nos incisos IV, V, VI e VII será feita por escolha do Governador, dentre os indicados pela respectiva categoria.

§5º - A posse dos novos membros do Conselho Consultivo dar-se-á após as respectivas nomeações e na primeira reunião que se realizar.

§6º - Os membros do Conselho Consultivo, serão remunerados em no máximo 2 salários mínimos por reunião e terão mandato de 3 (três) anos, permitida 1 (uma) única recondução.

§7º - A AMT/SP arcará com o custeio de deslocamento e estadia dos Conselheiros quando no exercício das atribuições a eles conferidas.

§8º - O Presidente do Conselho Consultivo será eleito pelos seus membros e terá mandato de 1(um) ano.

§9º - Os membros do Conselho Consultivo perderão o mandato, por decisão do Governador, de ofício ou





mediante provocação do Conselho Diretor da AMT/SP, nos seguintes casos:

- 1 - conduta incompatível com a função;
- 2 - deixar de comparecer, injustificadamente, a 3 (três) reuniões consecutivas do Conselho;
- 3 - deixar de comparecer, injustificadamente, a 5 (cinco) reuniões, alternadamente, do Conselho;
- 4 - decisão proferida em processo administrativo ou judicial com sentença transitada em julgado.

§10 - Na hipótese de vacância, o Governador do Estado nomeará novo Conselheiro para cumprir o período remanescente do mandato, respeitada a respectiva forma de indicação.

§11 - O Presidente do Conselho Diretor convocará o Conselho Consultivo para reunir-se, ordinariamente, uma vez por ano, para eleição de seu Presidente e apreciação dos relatórios anuais do Conselho Diretor.

§12 - Haverá reunião extraordinária do Conselho Consultivo toda vez que este for convocado pelo Presidente do Conselho Diretor.

§13 - Por convocação do seu Presidente, ou de um terço de seus membros, o Conselho Consultivo reunir-se-á extraordinariamente para opinar sobre assunto de sua competência.

§14 - Os requerimentos formulados pelo Conselho Consultivo, dentro de suas atribuições, serão dirigidos ao Presidente do Conselho Diretor, os quais deverão ser respondidos no prazo máximo de 60 (sessenta) dias.

§15 - O Secretário do Conselho Diretor será também o Secretário do Conselho Consultivo.

Artigo 19 - O Regulamento disporá sobre o funcionamento do Conselho.

Artigo 20 - O Ouvidor será nomeado pelo Governador do Estado, com mandato de 2 (dois) anos, permitida uma recondução, e terá remuneração idêntica à dos Diretores, competindo-lhe receber sugestões e averiguar as queixas dos usuários contra o funcionamento da própria AMT/SP e a respeito dos serviços públicos de transporte.

Artigo 21 - A Comissão de Ética será composta por 3 (três) membros, nomeados pelo Governador do Estado, com mandato de 2 (dois) anos, permitida uma recondução, competindo-lhe conhecer das consultas, denúncias e representações formuladas contra servidores da AMT/SP, por infringência a princípio ou norma ético-profissional, adotando as providências cabíveis.

Parágrafo único - A forma de atuação da Comissão de Ética e a remuneração de seus membros serão estabelecidas no decreto de regulamentação da AMT/SP.

Artigo 22 - São receitas da AMT/SP:

- I - dotações orçamentárias e créditos adicionais originários do Tesouro do Estado;
- II - subvenções, auxílios, doações, legados e contribuições;
- III - rendas resultantes do uso e da aplicação de bens e valores patrimoniais;
- IV - produto da participação em receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, auferidas pelos concessionários, permissionários ou autorizados;
- V - taxa de fiscalização e/ou produto da arrecadação da remuneração pela execução de serviços de gerenciamento e fiscalização dos contratos, conforme previstos nos contratos celebrados - como ônus variável, taxa de fiscalização ou outra denominação que vier a ser adotada;
- VI - produto da participação em receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, auferidas pelos concessionários, permissionários ou autorizados;
- VII - outras receitas.

§ 1º - A remuneração prevista no inciso V será paga pelos concessionários, permissionários ou





autorizados de serviços públicos de transporte e corresponderá a um valor fixado por tipo de veículos ou uma porcentagem da receita operacional das empresas sob fiscalização da AMT/SP.

§ 2º - O percentual referido no parágrafo anterior será definido no edital de licitação e estará registrado no contrato de concessão ou no termo de outorga.

§ 3º - A AMT/SP poderá auferir outras receitas como as decorrentes de aplicações financeiras, de convênios, de venda de publicações técnicas, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de taxas para inscrição em concursos públicos, aluguel ou venda de imóveis de sua propriedade.

Artigo 23 - Deverão ser pagos diretamente ao poder concedente:

I - produto da arrecadação do direito de outorga;

II - outras receitas, conforme esteja previsto nos instrumentos de outorga.

Artigo 24 - O patrimônio da AMT/SP será constituído, à época de sua instalação, por bens transferidos da EMTU/SP e outros órgãos e entidades.

Parágrafo único - Incluir-se-ão no patrimônio da AMT/SP os bens e direitos que esta vier a adquirir a qualquer título, e o saldo dos exercícios financeiros, transferidos para sua conta patrimonial.

Artigo 25 - A AMT/SP encaminhará anualmente sua proposta de orçamento à Secretaria dos Transportes Metropolitanos para que seja incluída no Orçamento do Estado.

Artigo 26 - A remuneração dos trabalhos de gerenciamento e fiscalização será arrecadada diretamente pela AMT/SP junto aos contratados ou titulares de termos de permissão ou de autorização, de acordo com critérios estabelecidos em lei complementar, em contrato ou no instrumento de outorga.

Artigo 27 - A revisão das tarifas, com a finalidade de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, deverá ser postulada à AMT/SP, mediante a apresentação de petição devidamente fundamentada e documentada.

§1º - O pedido devidamente instruído, no prazo de até 30 (trinta) dias, deverá ser apresentado ao Conselho Diretor, o qual terá 20 (vinte) dias para exarar parecer.

§2º - A decisão do Conselho Diretor será encaminhada ao Secretário dos Transportes Metropolitanos para homologação.

§3º - Todas as análises efetuadas pelos órgãos da AMT/SP deverão ser públicas e de livre acesso a qualquer cidadão.

Artigo 28 - A revisão de tarifas também poderá ser de iniciativa do Conselho Diretor da própria AMT/SP, observando-se a tramitação prevista nos parágrafos do artigo 27.

Artigo 29 - O outorgante da prestação dos serviços públicos de transporte de alçada estadual, de que trata esta lei complementar, é o Governo do Estado de São Paulo, que transfere à AMT/SP as atribuições de formalização da outorga, de regulamentação e de fiscalização dos serviços, com as ressalvas contidas nesta lei complementar.

§1º - O gerenciamento e a fiscalização dos contratos e dos termos de outorga para a prestação de serviços públicos de transporte já celebrados à época de instalação da AMT/SP deverão subordinar-se às normas desta lei complementar, assumindo a AMT/SP os poderes, as prerrogativas e os deveres do outorgante.

§2º - A AMT/SP deverá rever as normas, padrões e procedimentos vigentes para adequá-los ao que estabelece esta lei complementar.

Artigo 30 - O regime de pessoal da AMT/SP será o da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT.

§1º - O quadro de servidores necessários, após a assunção dos empregados da EMTU, será preenchido





por meio de concurso público, a ser estabelecido no decreto de regulamentação da AMT/SP.

Artigo 31 - A infração a esta lei complementar e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela AMT/SP, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão;

IV - cassação;

V - declaração de inidoneidade.

Artigo 32 - O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

Artigo 33 - No processo administrativo, de que trata o artigo 32, obedecer-se-á às disposições da Lei nº 10.177, de 30 de dezembro de 1998, assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência.

Artigo 34 - Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

Parágrafo único - Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

Artigo 35 - Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.

Artigo 36 - O valor das multas será fixado por lei, mediante proposta do Poder Executivo, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

Parágrafo único - A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica.

Artigo 37 - A suspensão, que não terá prazo superior a 180 (cento e oitenta) dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação.

Artigo 38 - Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a AMT/SP poderá cassar a autorização.

Artigo 39 - A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

Parágrafo único - O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a 5 (cinco) anos.

Artigo 40 - As despesas resultantes da aplicação desta lei complementar, se necessárias, correrão à conta de crédito adicional, ficando o Poder Executivo autorizado a abrir crédito adicional até o limite que lhe couber, nos termos dos incisos do § 1º do artigo 43 da Lei federal nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Artigo 41º - As competências remanescentes exercidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER, no tocante ao transporte coletivo intermunicipal de passageiros, passarão à AMT/SP conforme novas regiões forem sendo instituídas.

§1º - Os serviços de interesse restrito estarão sujeitos aos condicionamentos necessários para que sua exploração não prejudique o interesse coletivo.

§2º - Os empregados remanescentes da estrutura do DER, considerados estáveis, serão mantidos com





seus direitos e obrigações.

§3º - O disposto neste artigo aplica-se, também, aos serviços acessórios ao principal, compreendendo alterações operacionais de linha, a implantação de seções, as modificações de serviços regularmente autorizadas e os serviços complementares que estejam sendo executados nas respectivas linhas.

§4º - As empresas operadoras, com atuação inserida dentro das atuais Regiões Administrativas do Estado, ficam obrigadas a promover e implementar imediatamente as alterações que vierem a ser definidas pelo Plano Diretor de Transporte, dentro de suas áreas de atendimento.

§5º - A regulamentação em vigor, sobre a prestação dos serviços de que trata este artigo, será atualizada para compatibilizá-la com o regime instituído pela presente lei complementar.

Artigo 42º - A AMT/SP poderá, mediante acordos, solicitar servidores de outros órgãos e entidades da Administração Pública, com ônus para a AMT/SP e remunerados de acordo com os seus próprios padrões salariais, podendo contratar temporariamente pessoal especializado.

Artigo 43º - As disposições desta lei complementar não alcançam direitos adquiridos, bem como não invalidam atos legais praticados por quaisquer das entidades da Administração Pública Estadual direta ou indiretamente afetadas, os quais serão ajustados, no que couber, às novas disposições em vigor.

Artigo 42 - O Poder Executivo regulamentará esta lei complementar no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da data de sua publicação.

Artigo 43 - Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas todas as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

Os crescentes congestionamentos nas principais vias das cidades, provocados por uma política de incentivo ao uso do automóvel, contribuíram para comprometer a mobilidade urbana, a qualidade de vida e o próprio desenvolvimento econômico, principalmente nas grandes cidades. O sistema ficou saturado, tende a piorar ainda mais as condições de circulação dos ônibus e as condições ambientais das cidades.[1]

Os usuários que antes esperavam no ponto de ônibus por um longo período passaram também a gastar mais tempo dentro dos próprios ônibus que não conseguem encontrar espaço no sistema viário para desenvolver a velocidade e reduzir o tempo de viagem de forma adequada.

Como consequência, a operação das linhas começou a demandar uma frota de veículos cada vez maior para produzir a mesma quantidade de lugares oferecidos. Mais ônibus para transportar uma mesma quantidade de passageiros significa custos operacionais cada vez maiores, um problema aparentemente sem solução.[2]

Alguma coisa precisa ser feita, pois a sociedade passou a se incomodar cada vez mais pelo custo e tempo despendidos, uma vez que o cidadão não perde apenas tempo de ir ao trabalho, ele perde tempo de vida, de estudo, de convívio com a sua família, além de em muitos casos fazer tudo isso com desconforto. Não é apenas a velocidade que importa, mas também a qualidade do serviço de transporte prestado à população. É preciso o Estado definir indicadores reais relativos à velocidade e a qualidade do serviço de transporte prestado.

Se o poder público realmente quer fazer algo que resolva o problema será necessário uma coordenação maior e investimentos maiores com melhores retornos a longo prazo e os administradores públicos não devem esmorecer e nem perder a oportunidade de levar isso adiante.

É preciso ter em mente que melhorias no transporte devem dar prioridade aos interesses da





sociedade sem esquecer da viabilidade econômico-financeira das empresas operadoras, consorciadas, permissionárias ou autorizadas.

São partes importantes nesse processo de melhoria de transporte conhecer as duas principais instituições que cuidam do transporte metropolitano intermunicipal de passageiros no Estado no sistema de baixa e média capacidade, sendo elas a ARTESP e a EMTU.

Com relação à ARTESP, vinculada à Secretaria de Governo:

O inciso I do artigo 3º da Lei Complementar nº 914/02, bem como o inciso I do artigo 5º do Decreto 46.708/02 definem como objetivo fundamental da ARTESP “fiscalizar o cumprimento dos contratos de concessão, permissão ou autorização de prestação de serviços públicos de transportes”.

Na mesma linha, o inciso V do artigo 4º da referida Lei Complementar e o Inciso IV do artigo 3º do referido Decreto dispõem que, dentre suas atribuições, está “celebrar e gerenciar os contratos de prestação de serviços públicos de transporte, inclusive do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros”.

Importante perceber que a lei complementar nº 914/02 exclui da competência da ARTESP as atividades legalmente atribuídas à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, através da EMTU/SP. A EMTU cuida do transporte intermunicipal em nada menos do que 134 cidades que comportam 70% da população que geram 75% do PIB do Estado.

A ARTESP é reconhecida pelos trabalhos realizados na concessão de serviços em rodovias, principalmente no que diz respeito à infraestrutura rodoviária. Não teve sucesso na gestão do transporte metropolitano de passageiros e não conseguiu realizar uma concessão relacionada ao transporte de passageiros, mas apenas concessões de obras e serviços rodoviários. Seu principal indicador conforme demonstrações financeiras divulgados pela própria empresa é a redução de mortes em estradas.[3]

Com relação à EMTU, vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos:

Ela foi criada em 1977. Teve suas atribuições transferidas em 1980 para a EMPLASA, porém não houve sucesso, e teve que ser reconstituída em 1987. Algo semelhante ao que tentam fazer com a lei 17.293/20.[4]

A empresa começou como operadora do Sistema Trólebus do Corredor ABD que liga quatro cidades: São Paulo, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema.

O Corredor ABD é um modelo de sucesso internacional e foi privatizado em 1997 e desde então a empresa deixou de ser operadora e se consolidou como gerenciadora do transporte metropolitano e intermunicipal de passageiros do Estado de São Paulo. Em essência a EMTU é uma agência, assumindo atualmente 5 (cinco) regiões metropolitanas com 134 cidades: São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba e Litoral Norte, e estava prestes a assumir a região metropolitana de ribeirão preto com mais 34 cidades. Somente as cinco regiões representam 70% da população e são responsáveis por 75% do PIB do Estado.

A empresa é reconhecida pela gestão eficaz em comparação a outras empresas semelhantes no transporte de passageiros. Seu principal indicador é a qualidade no transporte de passageiros.

Além da sua atividade principal, a EMTU cuida de várias outras atividades relacionadas à prestação de serviços como gratuidades, transporte de pessoas com dificuldades de locomoção e necessidades especiais, construção de corredores de ônibus e o controle da bilhetagem eletrônica, importante serviço cujo melhor resultado é a análise logística do sistema vinculado com a análise de viabilidade econômica do sistema

Assim, o Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo de Passageiros sob pneus no Estado de São Paulo atualmente está sob a competência de duas entidades com know-how diferenciados e misturados. A gestão de concessões de manutenção de rodovias é muito diferente da gestão de concessões de transportes de passageiros.





A gestão e regulação dos serviços delegados de transporte coletivo intermunicipal em muito divergem daquelas dos serviços delegados de infraestrutura. O conhecimento técnico necessário, as tecnologias envolvidas e mesmo os montantes de investimentos público e privado são diversos. Observa-se não haver sinergia na gestão conjunta de duas atividades em apenas um órgão haja vista o bom resultado obtido pela ARTESP na gestão de infraestrutura e manutenção de rodovias em contraposição à gestão do transporte de passageiros de sua competência.

Além disso a Secretaria dos Transportes Metropolitanos possui sob sua responsabilidade o transporte público sobre trilhos a saber: Cia do Metropolitano do Estado de São Paulo (METRÔ) e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e estas empresas têm uma relação e um controle tarifário conjunto absurdo com todos os ônibus geridos pela EMTU.

Fica evidente as dificuldades que viriam com a quebra dessas integrações e relações no que diz respeito ao planejamento tarifário e à bilhetagem eletrônica além dos problemas de comunicação que podem vir a existir entre as duas Secretarias e os que viriam a ser causados à sociedade.

Para a sociedade, a criação da AMT/SP trará grandes benefícios no sentido de facilitar o acesso à informação, de proporcionar serviços mais adequados e uniformes, maior integração e menores gastos nos deslocamentos, tudo em uma única instituição.

Para o Estado, a criação da AMT/SP trará benefícios que se traduzem na gradual uniformização dos serviços, na otimização de recursos para a regulação dos serviços delegados de transporte, no planejamento tarifário único e integrado e na padronização normativa baseada nas melhores práticas.

Para as empresas operadoras, a criação da AMT/SP proporcionará otimização de suas rotinas administrativas com a centralização da interlocução direta, e racionalização dos investimentos e dos custos de produção de transporte pela gradual uniformização dos padrões de serviço.

Os resultados econômicos para o Estado seriam relevantes haja vista que a EMTU/SP tem se mantido independente do Estado apesar dos efeitos negativos da pandemia, não precisou até o momento (novembro/2021) de recursos para cobrir suas despesas de custeio e não possui nenhuma dívida onerosa com nenhuma instituição. [5]

O maior ganho para a sociedade viria de uma agência executiva, com metas estabelecidas e acompanhadas de perto por órgãos técnicos responsáveis e por organismos respeitáveis de interesse da sociedade civil.

O transporte é um direito social garantido pela Constituição Federal. E através da PEC 74/2013 a mudança no texto constitucional passou assegurar ao cidadão esse benefício.

O Artigo 6º da Constituição já previa entre os direitos sociais dos cidadãos a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados.

Dessa forma não cabe ao Estado renunciar ao planejamento, gestão e controle dessa atividade tão importante e isso sem renunciar a concessões, permissões e autorizações, sendo necessário se criar uma agência ou autoridade exclusiva para gerir o transporte coletivo de passageiros com metas específicas e contínuas de melhoria.

Com relação a agências reguladoras comuns, estas somente regulam e fiscalizam de forma muito distante da sociedade. Não é prudente ao Estado deixar a gestão e o planejamento de algo tão caro à sociedade sem uma diretriz. Agências Executivas têm esse perfil.

O ideal seria a existência de uma única agência de caráter executivo e não apenas regulador que controlasse o transporte urbano de pessoas e fossem transferidas a essa agência não apenas a estrutura funcional da EMTU/SP com suas cinco regiões, mas também as atribuições de transporte metropolitano de passageiros em novas regiões que fossem criadas como por exemplo a região institucionalizada de Ribeirão Preto.





É extremamente importante que a agência, apesar de ser do Estado, seja um órgão de contínuo relacionamento com municípios e empresários na busca de melhores soluções para o transporte.

Grande parte dos custos operacionais do transporte coletivo advém dos custos de mão de obra, insumos e materiais de reposição, cujos preços de mercado são corrigidos pela inflação. Se a redução da tarifa atual já causa pressão sobre os orçamentos municipais, retirando recursos de outras políticas públicas, no futuro essa pressão será ainda maior, o que exigirá mais subsídio, caso não se corrija a tarifa no futuro. Uma agência poderá controlar isso.

É bom lembrar que uma parte significativa dos custos operacionais é decorrente da configuração da cidade e da rede de transporte, como a extensão das linhas de ônibus (cidades esparramadas e com a população de baixa renda nas áreas mais distantes dos empregos), superposição de linhas e, fundamentalmente, o congestionamento, que reduz a velocidade comercial dos ônibus e por decorrência aumenta os custos operacionais, causando pressão sobre a tarifa. Para reduzir essa pressão, é necessário dar prioridade à circulação de ônibus nas vias (corredores e faixas exclusivas) e transferir a oferta ociosa para onde ela é mais deficiente.

Em qualquer dos cenários é necessário a redução do volume de automóveis na via, não pela restrição de circulação e de estacionamento, mas pela transição gradual dos usuários do transporte coletivo via melhoria da qualidade, eficiência no serviço prestado e redução de custos.

Isso passa por um estudo onde o sistema tem que sobreviver sozinho com eficiência e com pouco subsídio a fim de liberar recursos a outros meios de interesse da sociedade como saúde, educação, segurança etc.

É extremamente importante que a AMT/SP dê as diretrizes de como devem funcionar a logística, as tarifações eletrônicas e suas integrações.

Pode-se deixar a cargo dos empresários e seus consórcios a gestão dos recursos tarifários, mas toda a movimentação tarifária tem que ser base de dados para fins logísticos e econômicos de análise econômica das linhas instituídas.

As discussões sobre os serviços intermunicipais e serviços metropolitanos envolvem uma aparência de disputa pela gestão das linhas, quando na realidade refletem questões relacionadas a manutenção, desenvolvimento e competitividade dos serviços de transportes.

O processo de sua dinamização provocou o aparecimento das fronteiras metropolitanas e consequentes alterações na estrutura dos grupos de linhas intermunicipais: as linhas que estão dentro são da STM, as que saem para fora passam para a ARTESP. Esse critério legal, da jurisdição, não considera verdadeiramente o histórico do atendimento, as necessidades de seus usuários e preceitos técnicos.

Por preceitos técnicos entende-se que no transporte existe também o número ideal de linhas a serem operadas para utilização racional dos recursos. Trata-se da conhecida economia de escala que, quando não é levado em conta pode provocar um aumento nos custos ou degradação do nível do atendimento.

É importante lembrar também que as linhas de ônibus são desiguais: existem linhas consideradas difíceis, de baixos retornos e deficitárias, ao lado de linhas boas, rentáveis. É possível manter bons serviços, mesmo nas linhas deficitárias, quando a operadora conta com outras que sejam rentáveis que equilibrem os ganhos e perdas da empresa. Por esse motivo, o desmembramento das linhas, a sua separação dos lotes originais pode formar grupos conjuntos com melhor viabilidade econômica e financeira.

Ao separar linhas deficitárias das rentáveis e desconfigurar o desenho original do conjunto das linhas, cria-se um outro efeito perverso: o da perda da sua competitividade comercial, o que traz como consequência o desinteresse das empresas em participar de certames licitatórios, fatal para a qualidade e futuro de qualquer serviço público.





Em resumo:

Observa-se que não há sinergia na gestão da infraestrutura rodoviária com a gestão do transporte de pessoas, apesar das qualidades da ARTESP. Várias exposições na prática e em mídia têm demonstrado isso.

São dois focos de gestão relacionados a transporte, porém como missões muito diferenciadas, um relacionado à gestão de concessões de infraestrutura rodoviária, mais relacionado a obras, e outro relacionado ao transporte de passageiros, mais delicado e que envolve uma dinâmica logística e tarifária diferenciada.

Os conglomerados urbanos trazem desafios enormes, não relacionados apenas a altos custos, mas a uma gestão delicada de relacionamento permanente e difícil com todos os interessados: municípios, empresários e sociedade.

A sociedade carece há muito tempo de uma entidade que realmente possa lhe atender mais a contento.

Deve haver um órgão que possa definir as diretrizes de tarifação eletrônica facilitando o acesso ao transporte público de qualquer meio em qualquer região.

Fica evidente que a criação de uma agência executiva e exclusiva para o planejamento, gestão e fiscalização de transportes de passageiros, especificamente o urbano sob pneus, é a melhor solução para atender a sociedade e o Estado a longo prazo.

Referências:

[1] Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I; O uso do transporte coletivo e individual.

https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&id=38324&Itemid=457&mc_cid=618576331e&mc_eid=dbec5200d8

[2] Transporte e metrópoles: Aspectos da integração em regiões metropolitanas

https://www.gov.br/secretariadegoverno/pt-br/portalfederativo/biblioteca-federativa/estudos/td_2113-transportes.pdf

[3] www.artesp.gov.sp.br

[4] www.emtu.sp.gov.br

[5] <https://transportes.fgv.br/noticias/novo-modelo-de-contrato-de-mobilidade-urbana-como-gerar-receita-aumentar-uso-e-reduzir>

Pelo exposto, submetemos esta propositura ao consentimento dos nobres pares.

Edna Macedo - REPUBLICANOS



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 3100380033003100370033003A005000

Assinado eletronicamente por **Edna Macedo** em 06/03/2024 13:58

Checksum: **8D6BCCCD339577A1821D657F2EA913E8BA0E7B7CD9B9992F78F145E0A9680326**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100380033003100370033003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.