



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PL - PROJETO DE LEI 324/2017 DE 17/05/2017

Promovente:

Ver. JAIR TATTO

Ver. SÂMIA BOMFIM

Ver. RICARDO TEIXEIRA

Ementa:

INSTITUI O BILHETE ÚNICO INFANTIL.

(REF. AO TRANSPORTE PÚBLICO DE CRIANÇAS COM IDADE ENTRE 3 (TRÊS) E 5 (CINCO) ANOS, NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO).

Observações:



Folha nº 01 do processo
nº 01-324 de 2017

KARDEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF. 101.024

fls. 1

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Jair Tatto

PL

324/2017

PROJETO DE LEI Nº _____

"Institui o Bilhete Único Infantil"

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art.1º Fica criado o Bilhete Único Infantil, a fim de disciplinar o transporte público gratuito de crianças com idade entre 3 (três) e 5 (cinco) anos, no Município da Cidade de São Paulo:

Paragrafo único: As crianças na faixa etária constante do caput, para utilização do Bilhete Único Infantil, deverão estar domiciliadas neste Município e realizar o cadastramento junto a SPTRANS, conforme critérios que constarão em Decreto a ser expedido pelo Poder Executivo.

Art. 2º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

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

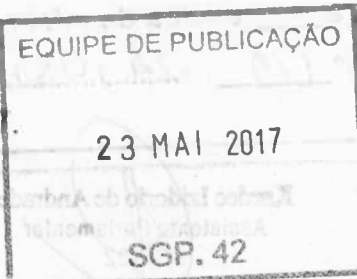
Sala das Sessões,

Às Comissões competentes.

Sala das Sessões, 12 de maio de 2017.

JAIR TATTO

Vereador



17:22 17/05/2017 018425 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
02a e folha de informação
sob nº 03. 24.10.17
Ass: _____

Kardec Izidorio de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP-22



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Jair Tatto

Folha nº 02 do processo
nº 01-324 de 2017

KARDEC IZIDÓRIO DE ANDRADE
RF 101.094

Justificativa

O Bilhete Único infantil proporcionará condições para que as crianças não se submetam ao constrangimento de passar por baixo da catraca do ônibus ou sobre esta, o que ocasiona transtornos à mesma, além do risco de acidentes dentro do veículo.

Considerando como pressuposto que a criança em questão somente viaja no colo de seu responsável, entendimento que não há oneração ao sistema de transporte urbano e, portanto não fica caracterizada a inclusão de no isenção na grade tarifária.

As crianças exercerão sua cidadania e garantirão a sua autoestima

Assim submeto este projeto de lei para análise e aprovação



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 03

do processo nº 01 – PL 324 de 2017 24.05.17 (a)

Kardec Izidório de Andrade
Assistente Parlamentar
SGP.22

LIDO HOJE
ÀS COMISSÕES DE:
<u>Const. Just. e Leg. Particip.</u>
<u>Administração Pública</u>
<u>Transp., Trânsito, Al. Econ. Par. Laz. e Gastron.</u>
<u>Saúde Prom. Soc. Trab. Idoso e Mulher</u>
<u>Finanças e Orçamento</u>
<u>23 MAI 2017</u>
PRESIDENTE

À Procuradoria – Setor de Pesquisa e Assessoria de Análise Prévia das Proposituras.

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

24 MAI 2017

Antonio Isoldi Caleari
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 24/05/17 AS 18 HS
POR Kardec

SAÍDA: 02/06/17 AS: 15 H ASS.: Kardec

FIOS IAM AS

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
<u>4 / 79</u> . S.P. <u>01/06/17</u>

In Henrique de S. Lopes
União Administrativa
RF 11/203

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PROCURADORIA****SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

Diário
Proc. nº 0324/17
Paulo Henrique de S. Lopes
CPF: 11.203.111-11

PL Nº 0324/17

Realizada a pesquisa, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Orgânica do Município, art. 7º, inciso III e arts. 172 a 179;
- Lei Municipal nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências, alterada pelas Leis nºs 10.839/90, 11.089/91 e 16.097/14;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências – alterada pela Lei nº 16.211/15, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 56.232/15;
- Lei Municipal nº 11.250, de 1º de outubro de 1992, que dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos e mentais, e dá outras providências, alterada pela Lei Municipal nº 14.988/09;
- Lei Municipal nº 14.900, de 06 de fevereiro de 2009, que dispõe sobre gratuidade de transporte público para acompanhante de pessoa com necessidades especiais, casa-escola, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.274, de 2 de setembro de 2010, que dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências;

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PROCURADORIA**

- Decreto Municipal nº 33.469, de 26 de julho de 1993, que dispõe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da carteira de identidade estudantil, e dá outras providências;
- Decreto Municipal nº 46.893, de 6 de junho de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, alterado pelo Decreto nº 49.822, de 25 de julho de 2008;
- Decreto Municipal nº 56.232, de 02 de julho de 2015, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua autorização; revoga o Decreto nº 53.887, de 08 de maio de 2013;
- Decreto Municipal nº 56.585, de 09 de novembro de 2015, que institui, no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, o Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado.
- PL 525/05, que dispõe sobre a passagem de crianças pela catraca nos veículos do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na Cidade de São Paulo, e dá outras providências – com as razões do veto;
- PL 07/09, que dispõe sobre a isenção de tarifa nos transportes coletivos urbanos no Município de São Paulo, para crianças de até 05 (cinco) anos de idade e dá outras providências;
- PL 420/13, que institui o Bilhete Único Infantil – com as razões do veto.

**PROCURADORIA**

Folha 5
Proc. nº 01-324/17
Paulo Henrique S. Lopes
RF: 11.207

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

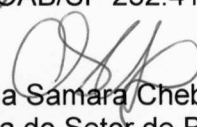
A pesquisa constatou a existência do PL 525/05 que trata da mesma temática e que teve o veto apreciado e mantido por esta Casa na Sessão do dia 15/03/2017, no entanto, as propostas se diferenciam pois o PL 525/15 afirma que crianças a partir do nascimento até os dois anos deverão transpor a catraca no colo, e entre 2 e 6 anos através do bilhete único infantil. O Referido PL também menciona características do Bilhete, bem como penalidade pela má utilização.

A matéria recebe tratamento diverso no PL 324/17, que é mais restrito em relação à idade da pessoa destinatária do bilhete único infantil (entre três e cinco anos) e ao domicílio da criança, também prevê que os critérios de cadastramento junto à SPTRANS ocorrerão conforme Decreto a ser Expedido pelo Poder Executivo. Desta forma não incide o disposto no inciso III, art. 212 do Regimento Interno.

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

São Paulo, 31 de maio de 2017.


Juliana Trindade von T Eberlin
Procuradora Legislativa
OAB/SP 232.414


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

LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(Com suas alterações)

Folha 6
Proc. nº 01.324/18
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.200

XI - a preservação dos valores históricos e culturais da população.

Art. 3º - Esta lei estabelece normas auto-aplicáveis, excetuadas aquelas que expressamente dependam de outros diplomas legais ou regulamentares.

Art. 4º - O Município, respeitados os princípios fixados no art. 4º da Constituição da República, manterá relações internacionais, através de convênios e outras formas de cooperação.

TÍTULO II

DO PODER MUNICIPAL

Art. 5º - O Poder Municipal pertence ao povo, que o exerce através de representantes eleitos para o Legislativo e o Executivo, ou diretamente, segundo o estabelecido nesta Lei.

§ 1º - O povo exerce o poder:

- I - pelo sufrágio universal e pelo voto direto e secreto;
- II - pela iniciativa popular em projetos de emenda à Lei Orgânica e de lei de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros;
- III - pelo plebiscito e pelo referendo.

§ 2º - Os representantes do povo serão eleitos através dos partidos políticos, na forma prevista no inciso I do parágrafo anterior.

Art. 6º - Os poderes Executivo e Legislativo são independentes e harmônicos, vedada a delegação, de poderes entre si.

Parágrafo único - O cidadão investido na função de um dos poderes não poderá exercer a de outro, salvo as exceções previstas nesta Lei.

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

- I - meio ambiente humanizado, sadio e ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo, para as presentes e futuras gerações;
- II - dignas condições de moradia;
- III - locomoção através de transporte coletivo adequado, mediante tarifa acessível ao usuário;
- IV - proteção e acesso ao patrimônio histórico, cultural, turístico, artístico, arquitetônico e paisagístico;
- V - abastecimento de gêneros de primeira necessidade;
- VI - ensino fundamental e educação infantil;

SEMEFEITO

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

6

VII - acesso universal e igual à saúde;
VIII - acesso a equipamentos culturais, de recreação e lazer.

Parágrafo único - A criança e o adolescente são considerados prioridade absoluta do Município.

Art. 8º - O Poder Municipal criará, por lei, Conselhos compostos de representantes eleitos ou designados, a fim de assegurar a adequada participação de todos os cidadãos em suas decisões.

Art. 9º - A lei disporá sobre:

I - o modo de participação dos Conselhos, bem como das associações representativas, no processo de planejamento municipal e, em especial, na elaboração do Plano Diretor, do Plano Plurianual, das diretrizes orçamentárias e do orçamento anual;

II - a fiscalização popular dos atos e decisões do Poder Municipal e das obras e serviços públicos;

III - a participação popular nas audiências públicas promovidas pelo Legislativo ou pelo Executivo.

Art. 10 - O Legislativo e o Executivo tomarão a iniciativa de propor a convocação de plebiscitos antes de proceder à discussão e aprovação de obras de valor elevado ou que tenham significativo impacto ambiental, segundo estabelecido em lei.

Art. 11 - Qualquer munícipe, partido político, associação ou entidade é parte legítima para denunciar irregularidades à Câmara Municipal ou ao Tribunal de Contas, bem como aos órgãos do Poder Executivo.

TÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I

DO PODER LEGISLATIVO

SEÇÃO I

DA CÂMARA MUNICIPAL

Art. 12 - O Poder Legislativo é exercido pela Câmara Municipal, composta de 55 (cinquenta e cinco) Vereadores eleitos dentre os cidadãos maiores de 18 (dezoito) anos e no exercício dos direitos políticos.

Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente:

(Alterado pela Emenda 05/91)

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e estadual, no que couber;

Folha

Proc. nº.

Paulo Henrique da S. Lopes

RF: 11.203

Art. 170 - O Município, a fim de facilitar o acesso à habitação, apoiará a construção de moradias populares, realizada pelos próprios interessados, por cooperativas habitacionais e através de modalidades alternativas.

Parágrafo único - O Município apoiará o desenvolvimento de pesquisa de materiais e sistemas construtivos alternativos e de padronização de componentes, visando garantir o barateamento da construção.

Art. 171 - Considera-se para os efeitos desta lei, habitação coletiva precária, de aluguel, a edificação alugada no todo ou em parte, utilizada como moradia coletiva multifamiliar, com acesso aos cômodos habitados e instalações sanitárias comuns.

§ 1º - As habitações coletivas multifamiliares, com cadastro específico a ser instituído, serão submetidas a controle dos órgãos municipais, visando melhorar as condições de segurança e higiene dos imóveis.

§ 2º - As irregularidades, nos termos da legislação própria, cometidas por proprietários, sublocadores ou terceiros que tomem o lugar destes em imóveis alugados que se constituam em habitações coletivas precárias, acarretarão aos mesmos, além das sanções civis e criminais cabíveis, outras penalidades e providências administrativas previstas em lei.

CAPÍTULO IV DO TRANSPORTE URBANO

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

Parágrafo único - Lei disporá sobre a organização e a prestação dos serviços de transportes públicos, que têm caráter essencial, respeitadas as interdependências com outros Municípios, o Estado e a União.

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

- I - o transporte público de passageiros;
- II - as vias de circulação e sua sinalização;
- III - a estrutura operacional;
- IV - mecanismos de regulamentação;
- V - o transporte de cargas;
- VI - o transporte coletivo complementar.

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

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Paulo Henrique S. Lopes
RF: 11.213 56

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

§ 2º - No planejamento e implantação do sistema de transportes urbanos de passageiros, incluídas as vias e a organização do tráfego, terão prioridade a circulação do pedestre e o transporte coletivo.

§ 3º - O Plano Diretor deverá prever tratamento urbanístico para vias e áreas contíguas à rede estrutural de transportes com o objetivo de garantir a segurança dos cidadãos e do patrimônio ambiental, paisagístico e arquitetônico da cidade.

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

- I - o planejamento e o regime de operação;
- II - o planejamento e a administração do trânsito;
- III - normas para o registro das empresas operadoras;
- IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;
- V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;
- VI - normas relativas ao pessoal das empresas operadoras, enfatizando os aspectos concernentes ao treinamento;
- VII - normas relativas às características dos veículos;
- VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;
- IX - padrão de segurança e manutenção do serviço;
- X - as condições de intervenção e de desapropriação para regularizar deficiências na prestação dos serviços ou impedir-lhes a descontinuidade, cabendo nesses casos ao Executivo comunicar imediatamente à Câmara Municipal;
- XI - a metodologia, as regras de tarifação e as formas de subsídios.

Art. 176 - Nos casos em que a operação direta do serviço estiver a cargo de particular, o operador, sem prejuízo de outras obrigações, deverá:

- I - cumprir a legislação municipal;
- II - vincular ao serviço os meios materiais e humanos utilizados na sua prestação, como veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros, automaticamente com a simples assinatura do contrato, termo ou outro instrumento jurídico.

Art. 177 - Ao operador direto não será admitida a ameaça de interrupção, nem a solução de continuidade ou deficiência grave na prestação do serviço público essencial de transporte coletivo urbano.

§ 1º - Para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, o Poder Público ou seu delegado poderá intervir na operação do serviço,

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 8.424

Total de referências : 1

Folha

Proc. nº 01-324/17

Paulo Henrique de S. Lora

RE: 11.203

1/1

- Título: LEI Nº 8.424 18/08/1976 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
- Ementa: Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, e dá outras providências.
- Projeto: Projeto de Lei Nº 72/1976 ([ver documento](#))
- Autor(es): EXECUTIVO; Olavo Setúbal
- Regulamentação: Decreto nº 8.579/1977 - Estabelece normas para execução do disposto no par. único do art. 9º desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 14.621/1977 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 28.583/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 28.745/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 28.952/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.100/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.264/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.402/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.469/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.511/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.776/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 29.960/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 30.365/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 30.524/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 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.
- Notas complet.: - Decreto nº 14.629/1977 - Dispõe sobre a contratação, pela CMTC, de empresas para operação de transportes coletivos, nos termos desta Lei e da Lei nº 8.579/1977.
- Alterações: Lei 10.839/1990 - Altera o art. 12 desta Lei.; Lei 11.089/1991 - Altera os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; Lei 16.097/2014 - Altera o § 1º do art. 12 desta Lei.

[[Back](#)]

LEI N.º 8.424, DE 18 DE AGOSTO DE 1976

Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, e dá outras providências.

Folha 10
Proc. n.º 01-3417
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

Olavo Egydio Setubal, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.

Faço saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de agosto de 1976, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — Fica a Prefeitura do Município de São Paulo autorizada a celebrar com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC, sociedade anônima com sede na cidade de São Paulo, organizada nos termos do Decreto-lei estadual n.º 15.958, de 14 de agosto de 1946, do Decreto municipal n.º 901, de 10 de setembro de 1946, e do Decreto-lei municipal n.º 365, de 10 de outubro de 1946, novo contrato de concessão para continuar a prestar e explorar, com exclusividade, o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município da Capital.

Art. 2.º — A concessão a que se refere o artigo anterior, compreenderá o transporte coletivo de passageiros no Município da Capital, por meio de ônibus, troleibus e qualquer outra modalidade de transporte, exceto o metrô-viário, desde que previamente aprovada pela Prefeitura.

Art. 3.º — A Prefeitura, nos limites de sua competência e através da Secretaria Municipal de Transportes — SMT, fixará ou complementará as diretrizes básicas da política de transportes coletivos, as características operacionais das linhas e as especificações a que devem atender os serviços.

Art. 4.º — O prazo de concessão será de 30 (trinta) anos, contados da assinatura do respectivo contrato.

Art. 5.º — O serviço público de transporte coletivo de passageiros será prestado e explorado pela Concessionária, no regime de serviço pelo custo, e mediante a cobrança de tarifas estabelecidas pela Prefeitura, de modo a permitir a obtenção de recursos suficientes para:

a) despesas de exploração e melhoria dos serviços, abrangendo operação, manutenção, administração e expansão, bem como tributos e encargos de qualquer espécie;

b) constituição de fundo de depreciação dos bens perecíveis;

c) remuneração adequada do investimento.

Art. 6.º — As tarifas deverão ser revistas, atendidas as exigências da legislação pertinente, sempre que inoportunizar o equilíbrio econômico-financeiro previsto no artigo anterior.

Art. 7.º — À Prefeitura compete regulamentar e fiscalizar a execução do serviço concedido, através de seus órgãos próprios e sob os aspectos técnicos, econômico, administrativo e financeiro.

Art. 8.º — No prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data da vigência desta lei, a Prefeitura, por ato executivo e nos limites de sua competência, expedirá a regulamentação do serviço concedido, estabelecendo regras de execução e de operação, direitos e obrigações, penalidades ou outras providências julgadas de interesse público.

Art. 9.º — A Concessionária é vedado ceder ou transferir, no todo ou em parte, a presente concessão, sem prévia autorização, por escrito, da Prefeitura.

Parágrafo único — Para o cabal desempenho de sua missão e sob sua única e exclusiva responsabilidade, poderá a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC contratar com terceiros, na forma da legislação vigente, por prazo não inferior a 6 (seis) anos, a operação das linhas que julgar conveniente, com prévia justificação e autorização final do Prefeito, em cada caso, dando-se preferência, em igualdade de condições, às empresas permissionárias que à data da contratação estejam em efetivo e regular funcionamento no Município.

Art. 10 — A Concessionária poderá promover desapropriações por utilidade pública, e sem ônus para a Prefeitura, de bens e direitos necessários à execução e prestação do serviço concedido, seu melhoramento e ampliação, mediante solicitação de ato próprio ao Executivo.

Art. 11 — A qualquer tempo poderá a Prefeitura encampar o serviço concedido, mediante indenização de seu patrimônio líquido, calculada segundo o critério do custo histórico corrigido pelos índices oficiais pertinentes, e deduzidas as depreciações admitidas em lei.

Parágrafo único — Ao término do prazo estabelecido no artigo 4.º, não havendo lei que autorize novo instrumento em continuação, a reversão do serviço concedido operar-se-á nas mesmas condições do "caput" deste artigo.

Art. 12 — A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículos de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

Parágrafo único — Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes do 1.º e 2.º Ciclos, bem como de Curso Superior, redução da tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

Art. 13 — As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 14 — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 18 de agosto de 1976, 423.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Olavo Egydio Setubal** — O Secretário dos Negócios Internos e Jurídicos, **Teófilo Ribeiro de Andrade Filho** — O Secretário das Finanças, **Sérgio Silva de Freitas** — O Secretário Municipal de Transportes, **Olavo Guimarães Cupertino** — O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Cláudio Salvador Lembo**.

Publicada na Chefia do Gabinete do Prefeito, em 18 de agosto de 1976. — O Chefe do Gabinete, **Erwin Friedrich Fuhrmann**.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **10.839**Total de referências : **1**

Folha

Proc. nº

01-32417

Paulo Henrique da S. Lopes

RF: 11.203

1/1

Título: LEI Nº 10.839 20/02/1990 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Da nova redação ao artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e da outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 594/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Luiza Erundina de Sousa

Legislação explicativa: Lei nº 8.424/1976 - Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a CMTC. ([ver documento](#))

Notas complem.: - Decreto nº 28.583/1990 - Regulamenta o disposto nos parágrafos 2º e 3º do art. 12 da Lei nº 8.424/1976, já alterado por esta Lei.
- Decreto nº 28.952/1990 - Regulamenta o disposto nos parágrafos 2º e 3º do art. 12 da Lei nº 8.424/1976, com a nova redação dada por esta Lei.
- Lei nº 11.089/1991 - Da nova redação aos parágrafos 2º e 3º do art. 12 da Lei nº 8.424/1976, com redação dada por esta Lei.

[[Back](#)]

Folha 12
Proc. nº 01-3412
Paulo Henrique de L. Lopes
RF: 11.20

LEI Nº 10.839 , DE 20 DE Fevereiro DE 1990

Dá nova redação ao artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 14 de fevereiro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - O artigo 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 12 - A Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC não poderão conceder isenção do pagamento de passagem em veículo de transporte coletivo, inclusive para seus servidores, salvo os casos expressos em lei.

§ 1º - Excepcionalmente, porém, a Prefeitura poderá conceder aos estudantes de 1º e 2º Graus, bem como de cursos preparatórios ao vestibular de ingresso ao 3º Grau e aos de curso Superior, redução de tarifa nunca superior a 50% (cinquenta por cento).

§ 2º - A Prefeitura poderá, ainda, observar o mesmo limite previsto no parágrafo anterior, conceder redução no preço das tarifas, quando pagas adiantadamente, pelo usuário, mediante a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disciplinada por decreto.

§ 3º - Os passes comprados em lotes pelo usuário, na forma do parágrafo anterior, não terão prazo de validade para sua utilização".

Art. 2º - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de Fevereiro de 1990, 4379 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

HÉLIO PEREIRA BICUDO, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

ADHEMAR GIANINI, Secretário Municipal de Transportes

LADISLAS DOWBOR, Secretário dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de Fevereiro de 1990.

JOSE EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **11.089**Total de referências : **1**

Folha

Proc. nº

Paulo Henrique de S. Lopes

RF: 11.203

1/1

Título: LEI Nº 11.089 11/09/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Da nova redação aos parágrafos 2º e 3º do art. 2º da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação dada pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.

Projeto: Projeto de Lei Nº 141/1990 ([ver documento](#))

Autor(es): Arnaldo Madeira

Legislação explicativa: Lei nº 8.424/1976 - Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a CMTC. ([ver documento](#))

Notas complement.: - O veto desta Lei, referente ao par. 3º do art. 12 da Lei nº 8.424/1976, foi sancionado pela CMSP e publicada em 05/11/1991 p. 159 c. 3.

[[Back](#)]

Folha 14
Proc. nº 01.324/17
Paulo Henrique de S. Lopes
RF: 11.209

LEI Nº 11.089 , DE 11 DE SETEMBRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 141/90, do Vereador Arnaldo Madeira)

Dá nova redação aos parágrafos 2º e 3º,
do Art. 12, da Lei nº 8.424, de 18 de
agosto de 1976, com redação dada pela Lei
nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Pau
lo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei.
Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 13 de agos
to de 1991, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Os §§ 2º (VETADO) do artigo 12,
da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com redação da
da pela Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, passam
a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º - A Prefeitura, observado o limite
de desconto previsto no parágrafo anterior, concederá re
dução de, pelo menos, 10% (dez por cento) no preço das ta
rifas, quando pagas adiantadamente pelo usuário mediante
a compra de lotes mínimos de passes, na forma a ser disci
plinada por decreto.

§ 3º - (VETADO)"

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na da
ta de sua publicação, revogadas as disposições em contrá
rio.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 11 de setembro de
1991, 438º da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 11 de
setembro de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Muni
cipal

LEI Nº 11.082 DE 11 DE SETEMBRO DE 1991.
(Projeto de Lei nº 141/90)
(Vereador Arnaldo Madeira)

Dá nova redação aos parágrafos 2º e 3º, do art. 12, da Lei 8.424, de 18/08/76, com redação dada pela Lei 10.839, de 20/02/90.

Arnaldo de Abreu Madeira, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do art. 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º - Os §§ 2º e 3º, do artigo 12, da Lei 8.424, de 18/08/76, com redação dada pela Lei 10.839, de 20/02/90, passam a vigorar com a seguinte redação:

“§ 2º -
§ 3º - Os passes comprados em lotes, na forma do parágrafo anterior, não terão prazo de validade para a sua utilização nem precisarão ser trocados quando da superveniência de alterações tarifárias.”

Art. 2º -

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de novembro de 1991.

O Presidente,
Arnaldo de Abreu Madeira

Publicado na Diretoria Geral da Câmara Municipal de São Paulo, em 01 de novembro de 1991.

O Diretor Geral,
Nelson Takeo Shimabukuro

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 16.097

Total de referências : 1

Folha
Proc. nºPaulo Henrique S. Lopes
RF: 11.205

1/1

Título: LEI Nº 16.097 29/12/2014 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa

Ementa: Institui o Programa de Parcelamento Incentivado de 2014 - PPI 2014; introduz alterações nas Leis nº 14.800, de 25 de junho de 2008, nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 13.207, de 9 de novembro de 2001.

Projeto: Projeto de Lei Nº 384/2014 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Regulamentação: Decreto nº 55.828/2015 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Legislação explicativa: Lei nº 8.424/1976 - Autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTc, e dá outras providências.; ([ver documento](#))
Lei nº 13.207/2001 - Dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, e dá outras providências.; ([ver documento](#))
Lei nº 13.701/2003 - Altera a legislação do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS.; ([ver documento](#))
Lei nº 14.800/2008 - Autoriza a Procuradoria Geral do Município a não ajuizar ações ou execuções fiscais de débitos de pequeno valor, de natureza tributária e não tributária; dispõe sobre o cancelamento dos débitos que especifica, quando alcançados pela prescrição; e introduz alterações na Lei nº 14.107, de 12 de dezembro de 2005. ([ver documento](#))

Notas complement.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2056179-95.2015.8.26.0000 - Por meio de email encaminhado pela Procuradoria do Município de São Paulo, em 01/04/2015, restou informado que o Desembargador Relator Péricles de Toledo Piza Junior, do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, atendendo ao pedido formulado pelo Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo, concedeu medida liminar determinando a suspensão da eficácia do art. 16 desta Lei, até o julgamento final da ação direta de inconstitucionalidade. DOC 07/04/2015 p. 88 c. 2.
- Decreto nº 56.083/2015 - Reabre o prazo para formalização do pedido de ingresso no Programa de Parcelamento Incentivado de 2014 - PPI 2014, instituído por esta Lei.
- Decreto nº 56.539/2015 - Reabre o prazo para formalização do pedido de ingresso no Programa de Parcelamento Incentivado de 2014 - PPI 2014, de que trata esta Lei.
- Decreto nº 56.718/2015 - Prorroga o prazo para formalização do pedido de ingresso no Programa de Parcelamento Incentivado de 2014 - PPI 2014, previsto no Decreto nº 56.539, de 23 de outubro de 2015.
- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2056179-95.2015.8.26.0000 - O Desembargador Relator Sérgio Rui, do Tribunal de Justiça, atendendo ao pedido formulado pela Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo, concedeu medida liminar determinando a suspensão com efeitos ex nunc da vigência e eficácia do art. 16 desta Lei até o julgamento final da ADIn. DOC 06/02/2016 p. 92 c. 2.

Alterações: Lei 16.272/2015 - Estende o prazo a que se refere o "caput" e o § 1º do art. 1º desta Lei.

[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 16
Proc. nº 01-324/17

Paulo Henrique
RF: 11.2

LEI Nº 16.097, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2014

(Projeto de Lei nº 384/14, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui o Programa de Parcelamento Incentivado de 2014 - PPI 2014; introduz alterações nas Leis nº 14.800, de 25 de junho de 2008, nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, e nº 13.207, de 9 de novembro de 2001.

FERNANDO HADDAD, 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 18 de dezembro de 2014, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

PROGRAMA DE PARCELAMENTO INCENTIVADO DE 2014 - PPI 2014

Art. 1º Fica instituído o Programa de Parcelamento Incentivado de 2014 - PPI 2014, destinado a promover a regularização dos débitos referidos nesta lei, decorrentes de créditos tributários e não tributários, constituídos ou não, inclusive os inscritos em Dívida Ativa, ajuizados ou a ajuizar, em razão de fatos geradores ocorridos até 31 de dezembro de 2013.

§ 1º Os créditos tributários referentes a multas por descumprimento de obrigação acessória somente poderão ser incluídos no PPI 2014 caso tenham sido lançados até 31 de dezembro de 2013.

§ 2º Não poderão ser incluídos no PPI 2014 os débitos referentes:

I - a infrações à legislação de trânsito;

II - a obrigações de natureza contratual;

III - a indenizações devidas ao Município de São Paulo por dano causado ao seu patrimônio.

§ 3º Poderão ser incluídos no PPI 2014 eventuais saldos de parcelamentos em andamento, excetuados os originários de parcelamentos celebrados na conformidade da Lei nº 13.092, de 7 de dezembro de 2000, e da Lei nº 14.129, de 11 de janeiro de 2006, e atualizações posteriores.

§ 4º O PPI 2014 será administrado pela Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico, ouvida a Procuradoria Geral do Município, sempre que necessário, e observado o disposto em regulamento.

Art. 2º O ingresso no PPI 2014 dar-se-á por opção do sujeito passivo, mediante requerimento, conforme dispuser o regulamento.

§ 1º Os créditos tributários e não tributários incluídos no PPI 2014 serão consolidados tendo por base a data da formalização do pedido de ingresso.

§ 2º Poderão ser incluídos os créditos tributários e não tributários constituídos até a data da formalização do pedido de ingresso, inclusive os excluídos de parcelamentos anteriores, observado o disposto no "caput" do art. 1º desta lei.

§ 3º Os créditos tributários e não tributários ainda não constituídos, incluídos por opção do sujeito passivo, serão declarados na data da formalização do pedido de ingresso, ressalvada a hipótese prevista no § 1º do art. 1º desta lei.

§ 4º O ingresso impõe ao sujeito passivo, pessoa jurídica, a autorização de débito automático das parcelas em conta corrente mantida em instituição bancária cadastrada pelo Município, excetuada a modalidade prevista no § 9º deste artigo.

§ 5º Excepcionalmente, no caso de sujeitos passivos que não mantenham, justificadamente, conta corrente em instituição bancária cadastrada pelo Município, a Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico poderá afastar a exigência do § 4º deste artigo.

§ 6º Quando o sujeito passivo interessado em aderir ao PPI 2014 for pessoa física, poderá ser exigida autorização de débito automático do valor correspondente às parcelas subsequentes à primeira em conta corrente mantida em instituição financeira previamente cadastrada pelo Município.

§ 7º A formalização do pedido de ingresso no PPI 2014 poderá ser efetuada até o último dia útil do terceiro mês subsequente à publicação do regulamento desta lei.

§ 8º O Poder Executivo poderá reabrir, até o final do exercício de 2015, mediante decreto, o prazo para formalização do pedido de ingresso no referido Programa.

§ 9º A Administração Tributária poderá enviar ao sujeito passivo, conforme dispuser o regulamento, correspondência que contenha os débitos tributários consolidados, tendo por base a data da publicação do regulamento, com as opções de parcelamento previstas no art. 5º desta lei.

Art. 3º A formalização do pedido de ingresso no PPI 2014 implica o reconhecimento dos débitos nele incluídos, ficando condicionada à desistência de eventuais ações ou embargos à execução fiscal, com renúncia ao direito sobre o qual se fundam, nos autos judiciais respectivos, e da desistência de eventuais impugnações, defesas e recursos interpostos no âmbito administrativo, além da comprovação de recolhimento de ônus da sucumbência porventura devidos, conforme dispuser o regulamento.

§ 1º Verificando-se a hipótese de desistência dos embargos à execução fiscal, o devedor concordará com a suspensão do processo de execução, pelo prazo do parcelamento a que se obrigou, obedecendo-se ao estabelecido no art. 792 do Código de Processo Civil.

§ 2º No caso do § 1º deste artigo, liquidado o parcelamento nos termos desta lei, o Município informará o fato ao juízo da execução fiscal e requererá a sua extinção com fundamento no art. 794, inciso I, do Código de Processo Civil.

§ 3º Os depósitos judiciais efetivados em garantia do juízo somente poderão ser levantados para pagamento do débito, calculado na conformidade dos arts. 4º e 5º desta lei, permanecendo no Programa o saldo do débito que eventualmente remanescer, nos termos do regulamento.

Art. 4º Sobre os débitos a serem incluídos no PPI 2014 incidirão atualização monetária e juros de mora até a data da formalização do pedido de ingresso, nos termos da legislação aplicável.

§ 1º Para os débitos inscritos em Dívida Ativa, incidirão também custas, despesas processuais e honorários advocatícios devidos em razão do procedimento de cobrança da Dívida Ativa, nos termos da legislação aplicável.

§ 2º Para fins de consolidação, o débito será considerado integralmente vencido na data da primeira prestação ou da parcela única não paga.

Art. 5º Sobre os débitos consolidados na forma do art. 4º desta lei serão concedidos descontos diferenciados, na seguinte conformidade:

I - relativamente ao débito tributário:

Folha
Proc. nº. 01-324 17
Paulo Henrique
RF: 11.2

fls. 25

a) redução de 85% (oitenta e cinco por cento) do valor dos juros de mora e de 75% (setenta e cinco por cento) da multa, na hipótese de pagamento em parcela única;

b) redução de 60% (sessenta por cento) do valor dos juros de mora e de 50% (cinquenta por cento) da multa, na hipótese de pagamento parcelado;

II - relativamente ao débito não tributário:

a) redução de 85% (oitenta e cinco por cento) do valor dos encargos moratórios incidentes sobre o débito principal, na hipótese de pagamento em parcela única;

b) redução de 60% (sessenta por cento) do valor atualizado dos encargos moratórios incidentes sobre o débito principal, na hipótese de pagamento parcelado.

Art. 6º O montante que resultar dos descontos concedidos na forma do art. 5º desta lei ficará automaticamente quitado, com a consequente anistia da dívida por ele representada, para todos os fins e efeitos de direito, em proveito do devedor, no caso de quitação do débito consolidado incluído no PPI 2014.

Art. 7º O sujeito passivo poderá proceder ao pagamento do débito consolidado incluído no PPI 2014, com os descontos concedidos na conformidade do art. 5º desta lei:

I - em parcela única; ou

II - em até 120 (cento e vinte) parcelas mensais, iguais e sucessivas, hipótese em que o valor de cada parcela, por ocasião do pagamento, será acrescido de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da formalização até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado.

§ 1º Nenhuma parcela poderá ser inferior a:

I - R\$ 40,00 (quarenta reais) para as pessoas físicas;

II - R\$ 200,00 (duzentos reais) para as pessoas jurídicas.

§ 2º Em caso de pagamento parcelado, o valor das custas devidas ao Estado deverá ser recolhido integralmente, juntamente com a primeira parcela.

Art. 8º O vencimento da primeira parcela ou da parcela única dar-se-á no último dia útil da quinzena subsequente à da formalização do pedido de ingresso no PPI 2014 e as demais no último dia útil dos meses subsequentes.

Parágrafo único. O pagamento da parcela fora do prazo legal implicará cobrança da multa moratória de 0,33% (trinta e três centésimos por cento), por dia de atraso, sobre o valor da parcela devida e não paga, até o limite de 20% (vinte por cento), acrescido de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC.

Art. 9º O ingresso no PPI 2014 impõe ao sujeito passivo a aceitação plena e irrevogável de todas as condições estabelecidas nesta lei e constitui confissão irrevogável e irretroatável da dívida relativa aos débitos nele incluídos, com reconhecimento expresso da certeza e liquidez do crédito correspondente, produzindo os efeitos previstos no art. 174, parágrafo único, do Código Tributário Nacional e no art. 202, inciso VI, do Código Civil.

§ 1º A homologação do ingresso no PPI 2014 dar-se-á no momento do pagamento da parcela única ou da primeira parcela.

§ 2º O não pagamento da parcela única ou da primeira parcela em até 60 (sessenta) dias do seu vencimento implica o cancelamento do parcelamento, sem prejuízo dos efeitos da formalização previstos no art. 3º desta lei.

§ 3º O ingresso e a permanência no PPI 2014 impõem ao sujeito passivo, ainda, o pagamento regular das obrigações municipais, tributárias e não tributárias, com vencimento posterior à data de homologação de que trata o § 1º deste artigo.

Art. 10. O sujeito passivo será excluído do PPI 2014, sem notificação prévia, diante da ocorrência de uma das seguintes hipóteses:

I - inobservância de qualquer das exigências estabelecidas nesta lei, em especial do disposto no § 3º de seu art. 9º;

II - estar em atraso há mais de 90 (noventa) dias com o pagamento de qualquer parcela, inclusive a referente a eventual saldo residual do parcelamento;

III - não comprovação, perante a Administração Tributária, da desistência de que trata o art. 3º desta lei, no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da data de homologação do ingresso no Programa;

IV - decretação de falência ou extinção pela liquidação da pessoa jurídica;

V - cisão da pessoa jurídica, exceto se a sociedade nova oriunda da cisão ou aquela que incorporar a parte do patrimônio assumir solidariamente com a cindida as obrigações do PPI 2014.

§ 1º A exclusão do sujeito passivo do PPI 2014 implica a perda de todos os benefícios desta lei, acarretando a exigibilidade dos débitos originais, com os acréscimos previstos na legislação municipal, descontados os valores pagos, e a imediata inscrição dos valores remanescentes na Dívida Ativa, ajuizamento ou prosseguimento da execução fiscal, efetivação do protesto extrajudicial do título executivo e adoção de todas as demais medidas legais de cobrança do crédito colocadas à disposição do Município credor.

§ 2º O PPI 2014 não configura a novação prevista no art. 360, inciso I, do Código Civil.

Art. 11. Não serão restituídas, no todo ou em parte, com fundamento nas disposições desta lei, quaisquer importâncias recolhidas anteriormente ao início de sua vigência.

CAPÍTULO II

OUTRAS DISPOSIÇÕES

Art. 12. Fica o Poder Executivo autorizado a instituir autoridade certificadora digital, para fins de emissão de documentos fiscais exigidos pela legislação tributária municipal, conforme dispuser o regulamento.

Art. 13. O "caput" do art. 1º da Lei nº 14.800, de 25 de junho de 2008, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Fica a Procuradoria Geral do Município autorizada a não ajuizar ações ou execuções fiscais de débitos tributários e não tributários de valores consolidados iguais ou inferiores a R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais).

....." (NR)

Art. 14. Ficam isentas do pagamento do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS, a partir de 1º de janeiro de 2015, as cooperativas cujos cooperados se dediquem às atividades culturais, quando prestarem os serviços descritos nos subitens 8.02, 12.01, 12.02, 12.03, 12.07, 12.12, 12.13 e 12.15 da lista do "caput" do art. 1º da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, com as alterações posteriores.

Parágrafo único. A isenção de que trata o "caput" deste artigo não exige as cooperativas a que se refere o "caput" deste artigo do cumprimento das demais obrigações acessórias previstas na legislação municipal.

Art. 15. O § 1º do art. 12 da Lei nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, com a alteração da Lei nº 10.839, de 20 de fevereiro de 1990, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 12.

§ 1º Excepcionalmente, a Prefeitura poderá conceder isenção integral do pagamento da tarifa aos estudantes do Ensino Fundamental, Médio e Superior, bem como de cursos preparatórios ao vestibular de ingresso no Ensino Superior.

....." (NR)

Proc. nº 01324 17

Paulo Haddad

RF: 11.2

fls. 27

Art. 16. O art. 1º da Lei nº 13.207, de 9 de novembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Os ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do Município de São Paulo poderão ter, no mínimo, um funcionário, além do motorista, para fins de orientação e auxílio ao usuário, além da cobrança da passagem quando for o caso.

....." (NR)

Art. 17. O art. 14-A da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, com alterações posteriores, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14-A. Quando forem prestados os serviços descritos no subitem 21.01 da lista do "caput" do art. 1º, o imposto será calculado sobre o preço do serviço deduzido das parcelas correspondentes:

I - à receita do Estado, em decorrência do processamento da arrecadação e respectiva fiscalização;

II - à contribuição à Carteira de Previdência das Serventias não Oficializadas da Justiça do Estado;

III - ao valor da compensação dos atos gratuitos do Registro Civil das Pessoas Naturais e à complementação da receita mínima das serventias deficitárias;

IV - ao valor destinado ao Fundo Especial de Despesa do Tribunal de Justiça, em decorrência da fiscalização dos serviços;

V - ao valor da Contribuição de Solidariedade para as Santas Casas de Misericórdia do Estado de São Paulo." (NR)

Art. 18. Em relação aos fatos geradores ocorridos até 31 de março de 2009, com respeito aos serviços previstos no subitem 21.01 da lista do "caput" do art. 1º da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, aplica-se, em todos os casos, o regime disposto no inciso I, do "caput" do art. 15, da Lei nº 13.701, de 2003, até então em vigor.

Parágrafo único. Ficam excluídos os créditos tributários constituídos em desacordo com a interpretação dada no "caput".

Art. 19. O imposto sobre os serviços previstos no subitem 21.01 da lista do "caput" do art. 1º da Lei nº 13.701, de 24 de dezembro de 2003, somente incide sobre os atos que tenham sido efetivamente remunerados pelos usuários dos serviços, não incidindo sobre atos praticados gratuitamente por força de lei, em favor da cidadania.

Art. 20. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos, quanto ao disposto nos arts. 1º a 11, a partir de sua regulamentação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de dezembro de 2014, 461º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de dezembro de 2014.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 30/12/2014, p. 1 c. 1-3

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13.241

Total de referências : 1

Folha 19
Proc. nº 01-32412
Paulo Henrique de S. Lopes
RF: 11.2

1/1

- Título: LEI Nº 13.241 12/12/2001 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
- Ementa: Dispoe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e da outras providências.
- 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](#))
Decreto nº 56.232/2015 - Confere nova regulamentação a esta Lei, revogando a regulamentação anterior. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.
- Notas complem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitórias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.
- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.
- 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 - STPHSP, e dá outras providências.
- Alterações: Lei 16.211/2015 - Altera o inciso I do art. 21 desta Lei.

[\[Back \]](#)

Folha 20
Proc. nº 01-324/7
Paulo Henrique da Silva
RF: 11.2

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

- a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;
- b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

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

- a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;
- b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

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

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

- I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;
- II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
- III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
- IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;
- V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;
- VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha 21
Proc. nº 01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

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 subseqüentes, 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;

Folha 22
Proc. nº. 01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.200

- V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
 - VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
 - VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
 - VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
 - IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
 - X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
 - XI - os bens reversíveis;
 - XII - os casos de rescisão;
 - XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
 - XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.
- Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.
- § 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.
- § 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.
- § 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.
- Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.
- Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.
- Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:
- I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;
 - II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.
- Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:
- I - advento do termo do contrato;
 - II - encampação;
 - III - caducidade;
 - IV - rescisão;
 - V - anulação;
 - VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.
- § 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.
- § 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.
- § 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

Folha 83
Proc. nº 01324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.200

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

24
01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RP: 11.203

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 SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

colha
Proc. nº. 01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.202

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 16.211
Total de referências : 1

Folha 26
Proc. nº 01-32417
Paulo Henrique de S. Lemos
RF: 11.200.000.000

1/1

Título: LEI Nº 16.211 27/05/2015 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo; e confere nova redação ao inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Projeto: Projeto de Lei Nº 481/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Legislação explicativa: Lei nº 13.241/2001 - 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. ([ver documento](#))

[\[Back \]](#)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 27
Proc. nº 01-31417
Paulo Henrique de S. Lopes
RF: 11.2

LEI Nº 16.211, DE 27 DE MAIO DE 2015

(Projeto de Lei nº 481/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo; e confere nova redação ao inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

FERNANDO HADDAD, 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 19 de maio de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a delegar a terceiros, precedida ou não de execução de obra pública e mediante licitação, a exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo.

Art. 2º Competirá à Secretaria Municipal de Transportes a outorga, mediante processo de licitação na modalidade concorrência, a fiscalização e a regulação das concessões referidas no art. 1º desta lei.

§ 1º A licitação referida no "caput" deste artigo obedecerá à legislação federal e municipal pertinente, mormente nos aspectos de sustentabilidade das edificações, e deverá contemplar em seu escopo Plano Urbanístico Específico para um raio de 600m (seiscentos metros) de cada terminal a ser concedido.

§ 2º Cada Plano Urbanístico Específico deverá conter o perímetro específico e as diretrizes específicas que orientarão a transformação urbanística pretendida para a região, de acordo com as suas características e potencialidades.

§ 3º Os terminais poderão ser licitados individualmente, podendo, no máximo, estar reunidos nos mesmos perímetros dos lotes da concessão do Subsistema Estrutural do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 3º O contrato de concessão deverá prever, no mínimo:

I - o prazo máximo de 30 (trinta) anos da concessão, contados do início de operação de cada terminal, incluídas eventuais prorrogações, excepcionada, nesta hipótese, a regra prevista no art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;

II - a restituição ao Poder Concedente das áreas objeto da concessão, incluídas todas as construções, equipamentos e benfeitorias a elas incorporadas, sem nenhum direito de retenção e independentemente de qualquer pagamento ou indenização;

III - os critérios, metas, índices e indicadores de qualidade, eficiência e atualidade dos investimentos e serviços a serem executados, disponibilizados e prestados pelo concessionário; e

IV - as hipóteses de extinção da concessão, conforme previsto na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 4º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 1995, na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), e na Lei nº 14.029, de 13 de julho de 2005 (Código de Proteção e Defesa do Usuário do Serviço Público do Município de São Paulo).

Art. 5º A remuneração dos serviços e dos investimentos despendidos pela concessionária será obtida, essencialmente, pelas receitas decorrentes de:

I - exploração comercial, direta ou indireta, de toda a área pertencente ao terminal, o que inclui o direito à utilização comercial do espaço físico interno das suas atuais instalações, bem como de seus respectivos anexos e ampliações, desde que respeitada a legislação em vigor;

II - exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas no terreno da estação, nos termos da legislação em vigor;

III - publicidade, inclusive multimídia, a ser realizada nas novas edificações e na área da estação, observada a legislação vigente, em especial a Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006 (Lei Cidade Limpa).

Parágrafo único. A concessionária não poderá cobrar qualquer espécie de tarifa, preço público e/ou taxa de embarque/desembarque dos usuários, dos passageiros dos terminais ou das empresas concessionárias do serviço público de transporte de passageiros por ônibus do Município de São Paulo.

Art. 6º O ônus da concessão terá como destino a execução dos planos urbanísticos específicos, que poderá ser realizada diretamente pelo concessionário.

§ 1º O reordenamento do espaço urbano com base no Plano Urbanístico Específico será orientado pelas diretrizes e prioridades estabelecidas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 (Plano Diretor Estratégico), mediante:

I - a elevação da qualidade do ambiente urbano, por meio da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico, artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico;

II - a racionalização do uso da infraestrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade;

III - a promoção da eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, dos investimentos;

IV - o estímulo ao adensamento de áreas já dotadas de serviços, infraestrutura e equipamentos, de forma a otimizar o aproveitamento da capacidade instalada e reduzir custos;

V - a adequação da urbanização às necessidades decorrentes de novas tecnologias e modos de vida.

§ 2º Caso os estudos prévios de viabilidade da concessão apontem a necessidade de receitas adicionais à exploração das áreas comerciais dos terminais delegados, o Poder Concedente poderá prever no edital e respectivo contrato de concessão:

I - o ingresso de receitas das contas bancárias previstas no art. 39 da Lei nº 13.241, de 2001; ou

II - a remuneração do concessionário, conforme previsto na Lei nº 14.517, de 16 de outubro de 2007.

Art. 7º O inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21.

Paula
Proc. nº 0132417
Paulo Henrique de S. Lopes
RP: 11.203

fls. 43

I - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do contrato, prorrogáveis por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Público;

....." (NR)

Art. 8º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 27 de maio de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 27 de maio de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/05/2015, p. 1 c. 1-2

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 56.232
Total de referências : 1

Folha 29
Proc. nº 01-3417
Paulo Henrique S. Lopes
RF: 11.2

1/1

Título: DECRETO Nº 56.232 02/07/2015 (ver documento)
Sem revogação expressa

Ementa: Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

Revogação: Revoga o Decreto nº 53.887/2013. (ver documento)

Legislação explicativa: Lei nº 13.241/2001 - 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.; (ver documento)
Lei nº 16.211/2015 - Dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo; e confere nova redação ao inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.; (ver documento)
Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139 de 27 de março de 2006. (ver documento)

[Back]

Matéria DSP 3023/2020. Documento assinado digitalmente por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI em 17/07/2020 e juntado ao PL 324/2017 por Carmen Cristina Malavazzi. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbriDocumento?pid=208782>.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 30
Proc. nº 01-32417
Paulo Henrique S. Lopes
RF: 11.223

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Parágrafo único. O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo é um serviço público acessível a toda a população, com tarifas e itinerários fixados pelo Poder Executivo, satisfazendo as condições de continuidade, regularidade, qualidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros compreende todos os processos necessários à oferta das viagens, os veículos empregados, as tecnologias associadas à operação e as infraestruturas dedicadas ao suporte das atividades operacionais, abrangendo, dentre outras, as seguintes atividades:

- I - operação da frota de veículos, incluindo a dos Serviços Complementares;
- II - administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência;
- III - programação da operação;
- IV - controle da operação;
- V - operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único;
- VI - operação dos terminais de integração e estações de transferência;
- VII - planejamento estrutural da rede, gerenciamento e fiscalização do transporte coletivo público de passageiros;
- VIII - gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nela incluída a política tarifária e a comercialização e a gestão dos meios de pagamento;
- IX - operação e manutenção do viário de interesse do transporte coletivo, incluindo pontos de parada.

DA DELEGAÇÃO E DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 3º A prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo será outorgada mediante a concessão de 27 (vinte e sete) lotes de serviços, a serem explorados por sociedades de propósito específico - SPE, nos termos contidos no edital.

§ 1º Para cada lote de serviços haverá um grupo de linhas agregadas de acordo com as funções que cumprem no Transporte Coletivo Público de Passageiros e de acordo com a proximidade regional geográfica.

§ 2º A concessionária responderá integralmente por todas as obrigações contratuais e pelas de natureza tributária, trabalhista, fiscal e civil.

§ 3º A concessionária também responderá por quaisquer danos a passageiros e a terceiros, sejam materiais, corporais ou morais, devendo apresentar, como condição para a assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva, nos termos previstos no edital.

Art. 4º Constitui objeto da concessão a prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, abrangendo as atividades mencionadas nos incisos I a VI do artigo 2º deste decreto.

§ 1º Os serviços relativos aos incisos III e IV do artigo 2º deste decreto serão executados por meio de um Centro de Controle Operacional - CCO, a ser implantado pelas concessionárias e cujas especificações, normatizações e rotinas de operação serão definidas pelo Poder Concedente.

§ 2º O Poder Concedente deterá o poder de veto das decisões relacionadas às atividades referidas nos incisos III e IV do artigo 2º deste decreto, com o propósito de assegurar a prestação regular, qualificada e com segurança dos serviços relativos ao inciso I do mesmo artigo.

§ 3º A atividade de que trata o inciso II do artigo 2º deste decreto poderá ser excluída do objeto do contrato de concessão a qualquer tempo, em decorrência da delegação prevista na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015.

§ 4º Caso ocorra a situação prevista no § 3º deste artigo, não caberá à concessionária qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for.

§ 5º Os serviços descritos nos incisos VII a IX do artigo 2º deste decreto permanecem sob a responsabilidade direta do Poder Público.

§ 6º Fica expressamente vedada a contratação de terceiros para a execução das atividades-fim estabelecidas no inciso I do artigo 2º deste decreto.

Art. 5º Para as atividades comuns às concessionárias, incluindo a implantação do CCO e a execução dos serviços a que aludem os incisos II a VI do artigo 2º deste decreto, as concessionárias deverão se organizar na forma de uma única pessoa jurídica, com objeto social compatível com o estabelecido nos incisos mencionados.

Art. 6º Os bens públicos vinculados aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados aos contratos nas condições estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros novos próprios municipais, bem como outros bens de interesse do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, para fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos vinculados aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros para terceiros, em certame próprio, com ou sem investimentos prévios, desde que não prejudique a prestação adequada do serviço.

Art. 7º O edital poderá dispor, em condições específicas, sobre a vinculação aos contratos de concessão de outros bens de interesse dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser previstos bens reversíveis, os quais constituir-se-ão, cumulada ou alternativamente, por equipamentos, softwares, projetos ou quaisquer outros bens materiais ou imateriais utilizados no serviço de transporte e de trânsito que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Concedente, visto que indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço, ressalvados os bens relacionados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 8º O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Concedente, desde que atendido o interesse público.

Art. 9º Poderá ser outorgada às concessionárias a promoção das desapropriações concernentes aos imóveis vinculados ao Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, sendo delas a responsabilidade pelas indenizações cabíveis, nos termos do inciso VIII do artigo 29 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nos termos do edital.

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA

Art. 10. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, definido no inciso I do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001, divide-se em Subsistema Estrutural e Subsistema Local.

§ 1º O Subsistema Estrutural é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas elevadas de passageiros, exigem menores intervalos entre viagens e devem ser operadas por veículos de maior capacidade;

II - atendem aos deslocamentos de maior amplitude no território, integrando as regiões da cidade e os vários Setores de Ônibus, conforme descritos no Anexo I deste decreto, caracterizando-se como linhas da "cidade";

III - operam com uma oferta organizada em rede de forma a homogeneizar a macroacessibilidade em todas as regiões da cidade;

IV - têm seu trajeto estabelecido majoritariamente no Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus - VEIO, conforme descrito no Anexo I deste decreto, enquadrando-se nesse critério as linhas que possuam preferencialmente, como referência, o percentual de 70% (setenta por cento) do seu itinerário nas vias do VEIO, associado às funções que exerçam no Sistema Integrado;

V - apresentam um traçado o mais simples possível, estabelecido de forma a ligar diretamente os núcleos de produção e os núcleos de atração de viagens;

VI - configuram a Rede Estrutural de Ônibus que, junto com a Rede de Metrô e Trem, organiza e estrutura o deslocamento por transporte coletivo público no Município de São Paulo;

VII - operam preferencialmente com seu início e fim em terminais de integração;

VIII - classificam-se em Linhas Estruturais Radiais e Linhas Estruturais Perimetrais, conforme descrito no Anexo I deste decreto.

§ 2º O Subsistema Local é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas mais dispersas de passageiros, médias ou baixas, passíveis de serem operadas por veículos de menor capacidade de passageiros e com maiores intervalos entre viagens do que as linhas estruturais;

II - atendem aos deslocamentos de amplitude mediana ou curta no território, internamente em cada um dos Setores de Ônibus ou articulando setores vizinhos em uma mesma região da cidade;

III - possuem a maior parte do seu traçado fora do Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus - VEIO;

IV - apresentam, pelas características de atendimento de passageiros no território, um traçado mais complexo, servindo a um maior número de vias;

V - são, em grande parte, linhas de alimentação de terminais de ônibus ou estações da rede metroferroviária;

VI - garantem o atendimento aos equipamentos públicos, centralidades urbanas regionais, equipamentos de uso coletivo e centros comerciais de bairro;

VII - classificam-se em Linhas Locais de Articulação Regional e Linhas Locais de Distribuição, conforme descrito no Anexo I deste decreto.

Art. 11. Os Serviços Complementares são os serviços de caráter especial, com tarifa diferenciada, que poderão ser prestados pelas próprias concessionárias ou por terceiros, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001.

§ 1º O número de veículos destinados à prestação dos Serviços Complementares fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que a concessionária vincular à sua Área Operacional.

§ 2º Incluem-se nos Serviços Complementares o serviço denominado "Atende" e aqueles de natureza rural.

§ 3º Os Serviços Complementares de natureza rural, definidos como aqueles que extrapolarem a região urbanizada da cidade e adentrarem nas áreas rurais e de proteção ambiental previstas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor Estratégico, delimitadas pela Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e pela Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, terão características de atendimento rodoviário rural, com oferta de viagens diárias reduzidas e sem os benefícios da integração tarifária proporcionada pelo Bilhete Único.

Art. 12. Os 27 (vinte e sete) lotes de serviços do Transporte Coletivo Público de Passageiros serão reunidos em três grupos, a seguir relacionados, descritos no Anexo II deste decreto.

I - Grupo "Estrutural", que reúne as Linhas Estruturais Radiais, as Linhas Estruturais Perimetrais do Subsistema Estrutural e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 4 (quatro) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir, e 1 (um) lote especial, associado à tecnologia Trólebus, sem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica:

- a) Lote Estrutural 1 (E1): Área Operacional Norte;
- b) Lote Estrutural 2 (E2): Área Operacional Leste;
- c) Lote Estrutural 3 (E3): Área Operacional Sul;
- d) Lote Estrutural 4 (E4): Área Operacional Oeste;
- e) Lote Estrutural 5 (E5): Lote Especial Trólebus;

II - Grupo "Local de Articulação Regional", que reúne as Linhas Locais de Articulação Regional do Subsistema Local, as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local pertencentes à Área Operacional Central e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 9 (nove) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir:

- a) Lote Local de Articulação Regional 0 (AR0): Área Operacional Central
- b) Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1): Área Operacional Noroeste;
- c) Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2): Área Operacional Norte;
- d) Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3): Área Operacional Nordeste;
- e) Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4): Área Operacional Leste;
- f) Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5): Área Operacional Sudeste;

Folha 33
Proc. nº 01-324/17
Paulo Roberto
RF: 11-400

- g) Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6): Área Operacional Sul;
- h) Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7): Área Operacional Sudoeste;
- i) Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8): Área Operacional Oeste;

III - Grupo "Local de Distribuição", que reúne as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, à exceção daquelas pertencentes ao Lote Local de Articulação Regional 0 (zero), e as linhas dos Serviços Complementares, sendo composto por 13 (treze) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir:

- a) Lote Local de Distribuição 1 (D1): Área Operacional Noroeste;
- b) Lote Local de Distribuição 2 (D2): Área Operacional Norte;
- c) Lote Local de Distribuição 3 (D3): Área Operacional Nordeste 1;
- d) Lote Local de Distribuição 4 (D4): Área Operacional Nordeste 2;
- e) Lote Local de Distribuição 5 (D5): Área Operacional Leste 1;
- f) Lote Local de Distribuição 6 (D6): Área Operacional Leste 2;
- g) Lote Local de Distribuição 7 (D7): Área Operacional Sudeste;
- h) Lote Local de Distribuição 8 (D8): Área Operacional Sul 1;
- i) Lote Local de Distribuição 9 (D9): Área Operacional Sul 2;
- j) Lote Local de Distribuição 10 (D10): Área Operacional Sul 3;
- k) Lote Local de Distribuição 11 (D11): Área Operacional Sudoeste 1;
- l) Lote Local de Distribuição 12 (D12): Área Operacional Sudoeste 2;
- m) Lote Local de Distribuição 13 (D13): Área Operacional Oeste.

§ 1º A correlação dos grupos de lotes de serviços, das áreas operacionais e dos tipos de linhas dar-se-á de acordo com o estabelecido no Anexo IV deste decreto.

§ 2º O edital de licitação disporá sobre a relação de linhas, sua classificação, definições complementares e vinculação aos lotes de serviços para implantação quando do início da operação dos serviços, de acordo com o projeto da Rede de Referência do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no curto prazo, bem como quando das situações transitórias, se necessário.

§ 3º As linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o Poder Concedente atribuí-las às concessionárias de acordo com o interesse público.

Art. 13. As Áreas Operacionais delimitam as parcelas do território da cidade, estabelecidas por limites geográficos, que servem de referência para a agregação das linhas que constituem os lotes de serviços.

§ 1º Uma Área Operacional é definida pela agregação de Setores de Ônibus utilizados no planejamento do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º As Áreas Operacionais têm os seus limites estabelecidos no Anexo II deste decreto.

Art. 14. O edital de licitação disporá sobre as características dos serviços a serem prestados, devendo contemplar:

I - especificação operacional básica das linhas;

II - características dos sistemas tecnológicos, hardware e software, a serem utilizados nos ônibus, nas garagens e no Centro de Controle Operacional - CCO, voltados ao controle de acesso de passageiros, como a bilhetagem eletrônica, ao monitoramento operacional, à telemetria, à captura de imagens de segurança e a outras funcionalidades;

III - características e especificações associadas à implantação e operação do CCO;

IV - características e especificações dos serviços de administração, manutenção e operação dos equipamentos públicos de integração;

V - características veiculares dos ônibus, observada a tipologia indicada no Anexo V deste decreto;

VI - características da infraestrutura de pátios, garagens e demais instalações a serem construídas, ampliadas ou mantidas pelas concessionárias;

VII - condições de prestação dos serviços;

VIII - requisitos a serem observados quanto à qualidade da prestação dos serviços e quanto à forma de seu controle.

Art. 15. Quando ocorrerem deficiências no serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, resultantes de caso fortuito, de força maior ou de qualquer outro motivo, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outras concessionárias, que responderão por sua continuidade e serão remuneradas nos termos estabelecidos contratualmente.

Parágrafo único. O Centro de Controle Operacional - CCO poderá, a qualquer tempo e no caso de atendimento de demandas pontuais e extraordinárias, remanejar a alocação de veículos e dos demais recursos operacionais, de modo a assegurar a adequada prestação do serviço.

DA TARIFA, DAS RECEITAS E DA REMUNERAÇÃO

Art. 16. O Poder Público fixará o valor das tarifas de utilização dos serviços, cabendo exclusivamente às concessionárias a manutenção e conservação dos equipamentos e sistemas embarcados de sua cobrança.

§ 1º As receitas extratarifárias serão consideradas em favor da modicidade da tarifa de utilização dos serviços.

§ 2º As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da publicação do edital, deverão dispor de fontes específicas de recursos para sua compensação.

Art. 17. Constituem-se receitas do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros:

I - receita tarifária pela utilização dos serviços;

II - valores de venda antecipada de créditos eletrônicos de transporte não utilizados;

III - receitas extratarifárias, incluindo:

a) valores correspondentes à participação do Poder Público nas receitas adicionais das concessionárias, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Concedente;

b) receitas geradas pela exploração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;

c) outras receitas.

Parágrafo único. Caso o valor das receitas indicadas no "caput" deste artigo seja insuficiente para cobertura dos custos elencados no artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001, o Poder Público destinará recursos do orçamento da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 18. As concessionárias, isoladas ou organizadas na forma definida no artigo 5º deste decreto, poderão explorar atividades econômicas acessórias associadas ao objeto da concessão, visando à obtenção de receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, com ou sem exclusividade, desde que não comprometam as atividades primárias do objeto da concessão.

§ 1º Para cada atividade econômica acessória, a concessionária apresentará, para aprovação do Poder Concedente, projeto específico, incluindo o Plano de Negócios.

§ 2º As receitas provenientes das atividades econômicas acessórias, a critério do Poder Concedente, serão:

I - consideradas no reequilíbrio econômico do contrato; ou

II - compartilhadas com o Poder Concedente, conforme previsto na alínea "a" do inciso III do artigo 17 deste decreto.

Art. 19. As concessionárias serão remuneradas observando-se os seguintes parâmetros:

I - para os serviços relativos ao inciso I do artigo 2º deste decreto:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente disponibilizados ao usuário, atinentes às Ordens de Serviços Operacionais emitidas pelo Poder Concedente, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de referência de demanda;

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

d) os ganhos de produtividade obtidos na operação dos serviços, medidos através da redução de custos ou do aumento do número de passageiros pagantes ou os dois fatores conjugados, sendo que parte dos ganhos de produtividade obtidos pelas concessionárias deverá ser transferida ao Poder Concedente na forma definida no edital e no contrato.

II - para os serviços relativos aos incisos II a VI do artigo 2º deste decreto:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente prestados, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) a qualidade dos serviços prestados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e pesquisa de satisfação dos usuários, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão.

§ 1º A remuneração do Serviço Complementar "Atende" será estabelecida no edital.

§ 2º A remuneração dos demais Serviços Complementares será fixada quando de sua delegação, considerando estudos técnicos e eventuais parâmetros de rentabilidade definidos na licitação.

§ 3º Os serviços efetivamente prestados e os indicadores de desempenho operacional a que aludem respectivamente as alíneas "a" e "c" do inciso I do "caput" deste artigo serão aferidos de maneira automática e por sistema eletrônico.

Art. 20. A remuneração das concessionárias sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do edital e respectivo contrato, bem como a definição da data base.

Art. 21. A remuneração das concessionárias será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual.

Parágrafo único. A revisão de que trata o "caput" deste artigo será precedida por um verificador independente, o qual indicará especialmente os parâmetros técnicos e os custos de capital e de oportunidade vigentes à época da revisão.

DA INTERVENÇÃO

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

Art. 23. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 24. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.

Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades.

Art. 25. A intervenção dar-se-á exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

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

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

Art. 26. O Poder Concedente poderá, antes de decretar a intervenção na prestação do serviço público, determinar que as demais concessionárias executem a operação considerada deficiente.

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

DA TRANSFERÊNCIA E DA EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 27. A transferência da concessão ou do controle acionário da concessionária, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

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

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

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

Art. 28. A concessão será extinta nos seguintes casos, de acordo com o artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da concessionária.

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

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

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

I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa da concessionária;

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

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

Art. 29. Extinta a concessão, haverá imediata assunção dos serviços pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações

Folha 01-32417
Proc. nº
Paulo Roberto S. Lopes
RF: 11.241

fls. 53

respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

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

Art. 30. Extinta a concessão em determinado lote de serviços, o Poder Concedente poderá determinar que as demais concessionárias prestem o serviço para evitar sua interrupção.

DAS PENALIDADES

Art. 31. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 32. No Regulamento de Sanções e Multas - RESAM, editado pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da Lei nº 13.241, de 2001.

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

Art. 33. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará na imediata apreensão do veículo, bem como na aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

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

DA GESTÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Art. 34. A gestão dos contratos de concessão envolve, dentre outras, as seguintes atividades:

- I - acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais;
- II - avaliação do desempenho operacional das concessionárias;
- III - avaliação do desempenho econômico-financeiro dos contratos;
- IV - avaliação da qualidade dos serviços prestados aos usuários;
- V - análise da revisão periódica prevista no artigo 21 deste decreto e dos pedidos de reequilíbrio;
- VI - análise das alterações dos serviços envolvendo aspectos de planejamento, operacionais e econômicos.

Parágrafo único. Caberá à São Paulo Transporte S.A. realizar a gestão dos contratos de concessão.

Art. 35. Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes das concessionárias, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º A gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:

I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S.A. sobre fontes e usos da "Conta Sistema";

II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S.A.;

III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;

IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:

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

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

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

IV - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Estrutural;

V - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Local;

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

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

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

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 37. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de julho de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de julho de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 03/07/2015, p. 1, 3-8. c. 3-4, todas.

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

**ANEXOS E MAPAS INTEGRANTES DO
DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015**

**Anexo I – CONCEITUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS**

1. PRINCÍPIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO

- 1.1. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, estabelecido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, é formado por um conjunto organizado de linhas, de diferentes funções, articuladas na forma de uma rede de serviços totalmente integrados, baseada no uso dos meios eletrônicos de pagamento de passagens no âmbito do Bilhete Único.
- 1.2. O conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo está organizado com base nos seguintes princípios:
 - I. organização com o conceito de rede única, de forma a garantir melhor atendimento às necessidades dos usuários, pelo menor custo e com mínimos impactos negativos na estrutura urbana, o que pressupõe a complementaridade entre todas as modalidades e a integração entre os serviços de transporte coletivo ofertados na cidade;
 - II. extensão e aplicação do conceito de rede de transporte unificada a todos os serviços prestados no Município, inclusive aqueles sob jurisdição de outras esferas de governo, exigindo a adequada gestão institucional e regulamentação dos serviços de transporte coletivo intervenientes;
 - III. integração e complementaridade dos serviços de transporte coletivo urbano com outras modalidades de transporte motorizadas e não motorizadas, em especial com as bicicletas;
 - IV. prevalência do interesse público na organização dos serviços de transporte coletivo, independentemente da natureza e da diversidade das suas concessionárias, evitando tanto a segregação dos espaços de atuação quanto à superposição desnecessária de serviços;
 - V. planejamento das linhas de ônibus da Cidade de São Paulo realizado de forma a atender as necessidades da população, observando:
 - a) as diretrizes gerais do planejamento global da cidade, especialmente aquelas relativas ao uso do solo e ao sistema viário;
 - b) a oferta do serviço em rede de forma a garantir facilidade e flexibilidade de uso e disponibilidade de serviço em todo território urbano da cidade;
 - c) a garantia dos requisitos necessários para oferta do serviço em rede, assim entendida a manutenção da política de integração tarifária, a oferta de serviços com maiores frequências, a confiabilidade do serviço mediante a garantia da regularidade de sua prestação;
 - d) a adoção de alternativas tecnológicas apropriadas;
 - e) a organização e operação do sistema como um todo, bem como sua integração efetiva a outros serviços;

- f) a prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual no planejamento e na operação dos sistemas de transporte e de circulação;
- g) operação controlada do serviço através de um Centro de Controle Operacional de modo a garantir a regularidade da oferta de serviço e a confiança dos usuários quanto ao atendimento em rede;

- VI. oferta de ampla mobilidade e acessibilidade a todo espaço urbano, com segurança e conforto, no menor tempo e custo possíveis, respeitadas a legislação urbanística e ambiental;
- VII. garantia do equilíbrio econômico e financeiro do serviço de transporte coletivo urbano, como condição necessária para a garantia da continuidade da prestação do serviço essencial, bem como para a segurança jurídica do contrato;
- VIII. estímulo à participação das concessionárias na busca de eficiência e qualidade dos serviços.

2. UNIDADES DE PLANEJAMENTO – SETORES DE ÔNIBUS

- 2.1. O planejamento, organização dos serviços e controle do Sistema Integrado de Transporte Coletivo observam as distintas características urbanas da cidade, suas centralidades e os objetivos da política urbana do Município, em especial no Plano Diretor Estratégico, sendo realizados com uma base territorial básica específica para planejamento do serviço de ônibus na cidade, estabelecida na forma de Setores do Serviço de Ônibus, ou simplesmente: Setores de Ônibus.
- 2.2. Os Setores de Ônibus, que estão delimitados no Mapa IA deste Anexo, compreendem áreas do território da cidade, estabelecidos de acordo com as necessidades de planejamento e organização da delegação dos serviços, observados os seguintes critérios:
 - I. um Setor de Planejamento do Serviço de Ônibus deve reunir ao menos uma centralidade urbana;
 - II. os setores devem configurar um território de interesse para a proposição de soluções que agreguem oferta de ligações locais, e que favoreçam as atividades econômicas internas em razão de uma melhor acessibilidade;
 - III. deve haver correspondência com outras divisões do território da cidade em que se organizam a gestão pública, como os limites de distritos e regiões de planejamento urbano.
- 2.3. A reunião de Setores de Ônibus define espaços territoriais referenciais para a delegação dos serviços, em particular a Área Central, delimitada no Mapa IA deste Anexo, a qual constitui região de atendimento geral da cidade por linhas provenientes de qualquer outra região.

3. TIPOLOGIA DE LINHAS

- 3.1. As linhas da rede de transporte coletivo por ônibus da cidade têm as seguintes definições para todos os fins deste decreto, do edital de licitação e contrato de concessão:
 - I. **Linhas Estruturais Radiais (LER):** são as linhas do Subsistema Estrutural, que atendem as ligações dos Setores de Ônibus com a Região Central da Cidade, bem como aquelas

Folha 013412
Proc. 013412
Paulo M.
RF: T. 11.11.11

atendem as Centralidades Regionais Urbanas ao longo dos eixos viários que compõem a ligação com a Região Central;

- II. **Linhas Estruturais Perimetrais (LEP):** são as linhas do Subsistema Estrutural, que articulam as ligações radiais estruturais de ônibus, ligam as centralidades urbanas regionais e Setores de Ônibus, com trajetos não radiais, sem passar pelo Centro Histórico da Cidade, ligando regiões dispostas nos anéis viários da cidade;
- III. **Linhas Locais de Articulação Regional (LLA):** são as linhas que ligam os Setores de Ônibus às centralidades urbanas de alcance regional, que interligam os Setores de Ônibus situados em Áreas Operacionais distintas, que atendem à ligação com a Região Central com percurso predominantemente fora do VEIO, e as linhas cuja função da ligação se configure como de atendimento de natureza regional;
- IV. **Linhas Locais de Distribuição (LLD):** são as linhas que realizam as ligações internas aos Setores de Ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidades urbanas de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus ou que realizam algumas ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviárias localizadas em outro Setor, desde que observem características complementares, como:
 - a) os Terminais e Estações de Metrô não estejam inseridos na área de influência de uma centralidade urbana de alcance regional;
 - b) possuam traçados com maior capilaridade, com abrangência de atendimento típica de áreas residenciais;
 - c) possuam traçados que requeiram o uso de veículos de pequena capacidade em razão das características geométricas das vias e topográficas dos traçados;
- V. **Linhas Locais Rurais (LLR):** são as linhas enquadradas na categoria de Serviços Complementares que atendem as regiões da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, definidas no Plano Diretor Estratégico.

3.2. As centralidades urbanas de alcance regional definidas acima compreendem as áreas de ocupação predominantemente comercial e de serviços, de alta atração de viagens, que polarizam uma determinada região geográfica da cidade, concentrando vários pontos de controle de linhas, e que oferecem conexões entre elas para vários destinos, a seguir relacionadas:

- I. Penha;
- II. Vila Prudente;
- III. Santo Amaro;
- IV. Pinheiros;
- V. Lapa;
- VI. Barra Funda;
- VII. Santana.

- 3.3. Na ocorrência de dúvidas de classificação das linhas, a SPTrans adotará a classificação mais apropriada, levando em consideração outros fatores associados ao modelo de estruturação do Sistema Integrado, em especial a função da ligação expressa por vários elementos: traçado, amplitude e natureza do atendimento (estrutural dos principais fluxos, regional de médio alcance, local de menor amplitude), a tipologia de veículos mais apropriada, entre outros.

4. TIPOLOGIA DE REDES

- 4.1. O conjunto de linhas do Serviço Integrado terá características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, classificadas da seguinte forma:

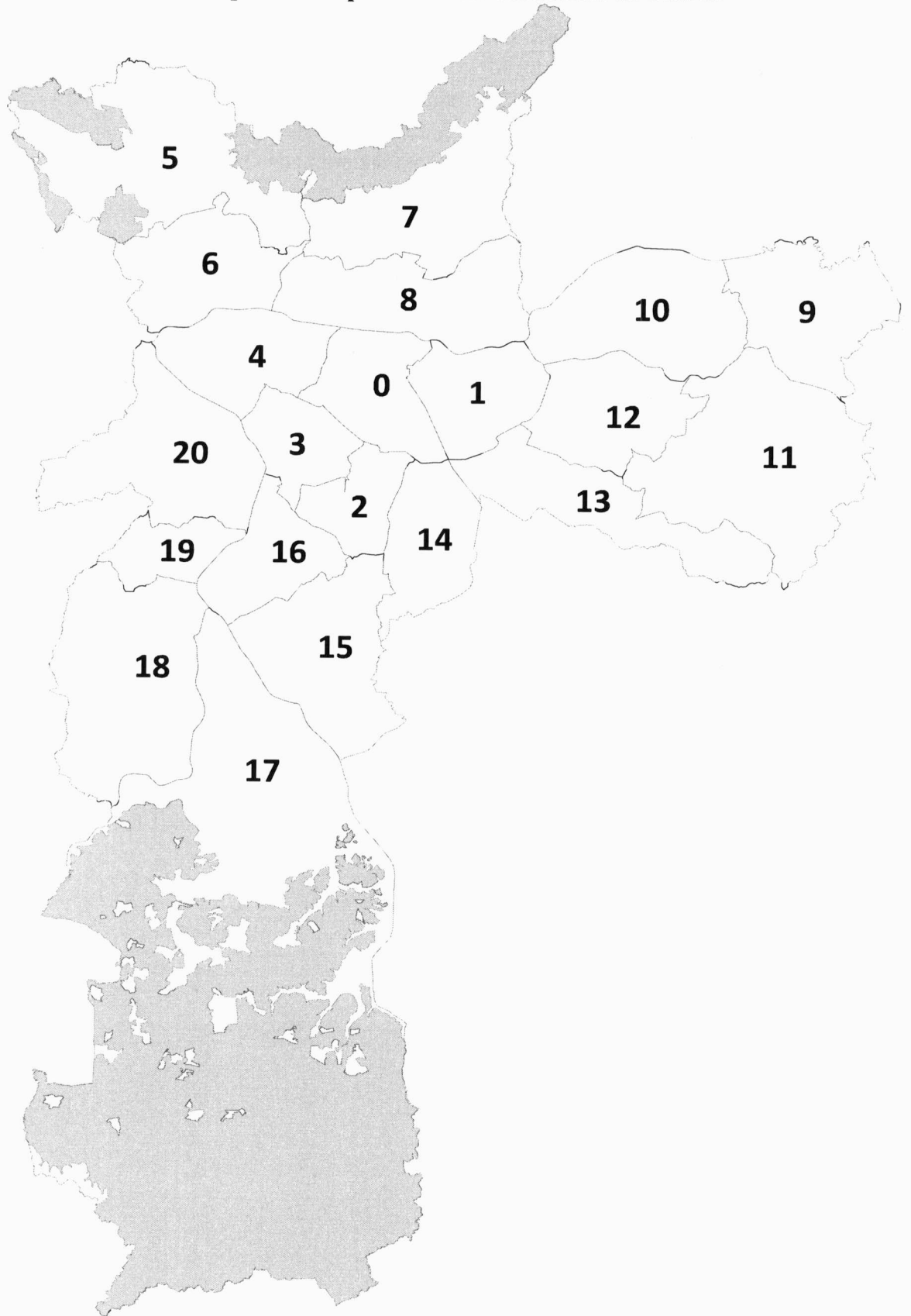
- I. **Rede de Referência de Dia Útil e Sábados:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda de fora dos horários de pico de dias úteis;
 - II. **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da Rede de Referência de Dia Útil nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto aos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e economias decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis;
 - III. **Rede da Madrugada (dia útil, sábado e domingo):** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda específica do período das 0h:00min às 4h:00 min, para o atendimento de trabalho, lazer e entretenimento deste período do dia;
 - IV. **Rede de Domingo:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda específica de dias de domingo e feriados, para atendimento de trabalho, lazer e entretenimento destes tipos de dia.
- 4.2. Em correspondência à classificação dos conjuntos de linhas definidos acima, as linhas do Sistema Integrado de Ônibus, além de sua classificação funcional, se diferenciam quanto à sua jornada operacional ao longo do tempo, da seguinte forma:

- I. **Linhas de Referência da Rede**, ou simplesmente Linhas de Referência: todas as linhas estruturais ou locais que compõem uma das três redes especificadas acima (Rede de Referência de Dia Útil e Sábados, Rede da Madrugada, Rede de Domingo);
- II. **Linhas de Reforço de Pico:** toda linha com operação limitada aos períodos de pico, manhã e tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da relação da oferta à demanda;
- III. **Linhas Especiais:** toda linha que seja estabelecida em caráter permanente ou transitório, para atendimento de demandas pontuais de comunidades ou de polos de atração em horários específicos do dia, bem como em eventos da Cidade.

5. VIÁRIO ESTRUTURAL DE INTERESSE DOS ÔNIBUS - VEIO

- 5.1. O conjunto de vias do sistema viário principal da cidade, mostrado no Mapa IB deste Anexo, cujas características das vias, de inserção geográfica, de função de ligação do território, de presença de infraestrutura específica para priorizar a circulação dos ônibus, configuram-se como as vias principais, que estruturam e organizam a realização dos deslocamentos de ônibus na cidade, constituindo o viário de apoio do Subsistema Estrutural de Ônibus.
- 5.2. As vias que compõem o VEIO deverão ser ordenadas de forma a dispor de tratamento para circulação prioritária dos ônibus, preservando a circulação dos ônibus de congestionamentos viários, como forma de garantir um maior controle sobre a velocidade operacional dos ônibus.
- 5.3. O Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus poderá ter a sua configuração adequada ao longo do tempo pela Secretaria Municipal de Transportes, em razão da construção de novas infraestruturas dedicadas à circulação prioritária dos ônibus, expansão do sistema viário de interesse estrutural e às dinâmicas urbanas.

Mapa IA – Mapa dos limites dos Setores de Ônibus



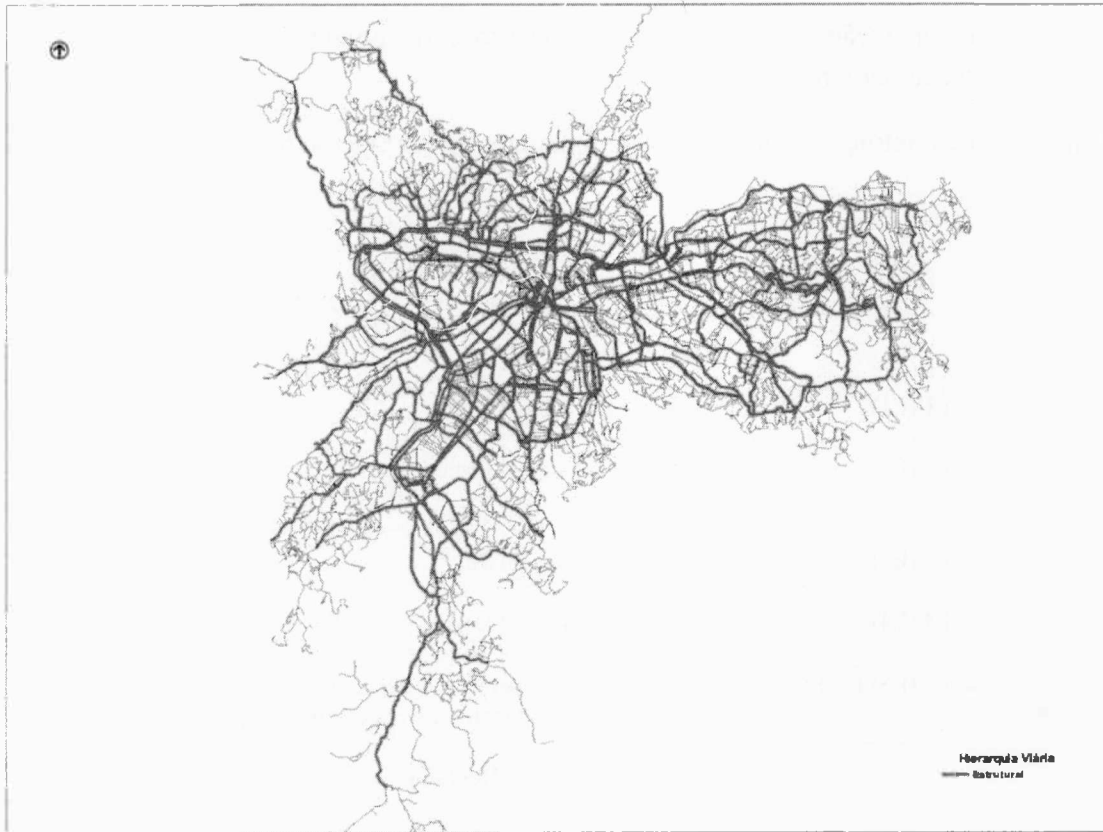
Folha 38
Proc. n°. 01.324/17

fls. 61

Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

Henrique da S. Lopes
Técnico Administrativo
RF 11.203

Mapa IB – Mapa ilustrativo do VEIO



Anexo II – DELIMITAÇÃO DE ÁREAS OPERACIONAIS

1. As Áreas de Operação estabelecidas neste decreto correspondem à agregação dos Setores de Ônibus conforme relacionado na Tabela 1.

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos Lotes de Serviços

Lote	Área de Operação	Setores de Ônibus
Estrutural		
Lote Estrutural 1 (E1)	Área Operacional Norte	5, 6, 7 e 8
Lote Estrutural 2 (E2)	Área Operacional Leste	9, 10, 11, 12 e 13
Lote Estrutural 3 (E3)	Área Operacional Sul	14,15 e 17
Lote Estrutural 4 (E4)	Área Operacional Oeste	16, 18, 19 e 20
Lote Estrutural 5 (E5) Lote Especial Trólebus	Não tem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica.	
Local de Articulação Regional		
Lote Local de Articulação Regional 0 (zero) (AR0)	Área Operacional Central	0, 1, 2, 3 e 4
Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1)	Área Operacional Noroeste	5 e 6
Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2)	Área Operacional Norte	7 e 8
Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3)	Área Operacional Nordeste	9 e 10
Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4)	Área Operacional Leste	11 e 12
Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5)	Área Operacional Sudeste	13
Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6)	Área Operacional Sul	14, 15 e 17
Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7)	Área Operacional Sudoeste	16, 18 e 19
Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8)	Área Operacional Oeste	20

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos Lotes de Serviços (continuação)

Lote	Área de Operação	Setores de Ônibus
Local de Distribuição		
Lote Local de Distribuição 1 (D1)	Área Operacional Noroeste	5 e 6
Lote Local de Distribuição 2 (D2)	Área Operacional Norte	7 e 8
Lote Local de Distribuição 3 (D3)	Área Operacional Nordeste 1	9
Lote Local de Distribuição 4 (D4)	Área Operacional Nordeste 2	10
Lote Local de Distribuição 5 (D5)	Área Operacional Leste 1	11
Lote Local de Distribuição 6 (D6)	Área Operacional Leste 2	12
Lote Local de Distribuição 7 (D7)	Área Operacional Sudeste	13
Lote Local de Distribuição 8 (D8)	Área Operacional Sul 1	14
Lote Local de Distribuição 9 (D9)	Área Operacional Sul 2	15
Lote Local de Distribuição 10 (D10)	Área Operacional Sul 3	17
Lote Local de Distribuição 11 (D11):	Área Operacional Sudoeste 1	18
Lote Local de Distribuição 12 (D12)	Área Operacional Sudoeste 2	16 e 19
Lote Local de Distribuição 13 (D13)	Área Operacional Oeste	20

2. Os limites geográficos dos Setores de Ônibus estão descritos a seguir.

2.1 Limites do Setor de Ônibus 0 (zero)

Começa no Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM, segue pela linha férrea em direção ao Centro, após a estação Brás à direita na Rua Conselheiro Belisário, à esquerda na Rua Miller e Rua Júlio Ribeiro, à direita na Rua Barão de Ladário e Rua João Teodoro, à esquerda na Rua Silva Teles, à direita na Rua Bresser, à esquerda na Rua Santa Rita até via Marginal do Rio Tietê. Segue por esta via até o acesso da ponte da Casa Verde em direção Oeste pela Av. Pacaembu até Av. Doutor Arnaldo, à esquerda nesta via até Av. Paulista, segue por esta via em direção ao Sul até Viaduto Paraíso, Rua do Paraíso, à direita na Rua Batista Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo e Rua dos Patriotas até o Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

2.2 Limites do Setor de Ônibus 1

Começa no Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM, seguindo pela Rua Cap. Pacheco Chaves e Rua do Orfanato até a Av. Adutora do Rio Claro, à esquerda na Rua Padre Maurício, seguindo até a Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Eng. Cestari, à direita na Av. Regente Feijó, seguindo pela Rua Bimbarra e Rua Curupá, até o seu final, seguindo à direita pela Rua Pedreira, à esquerda na Rua Maragojipe, à esquerda passa acompanhar o Córrego Rapadura até a Av. Aricanduva, onde à esquerda se-

gue pelo Viaduto Alberto Badra até via Marginal do Rio Tietê, seguindo por esta via em direção à Oeste à esquerda na Rua Santa Rita, segue por esta via até Rua Bresser, à esquerda na Rua Silva Teles, seguindo pela Rua João Teodoro e Rua Barão de Ladário, à esquerda na Rua Júlio Ribeiro, à direita na Rua Miller e Rua Conselheiro Belisário até encontro com Linha 10 Turquesa da CPTM, segue pela linha férrea em direção ao Sul até Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

2.3 Limites do Setor de Ônibus 2

Começa na Av. Dr. Ricardo Jafet com Rua Cel. Diogo, seguindo por esta via e Av. Prof. Abrão de Moraes em direção ao Sul até Complexo Viário Maria Maluf, à esquerda nesta via em direção à Oeste, à direita na Av. Jurandir, à esquerda na Av. dos Bandeirantes, à direita na Av. Santo Amaro e Rua Afonso Braz, à esquerda na Av. Quarto Centenário até acesso a Rua Sena Madureira, segue por esta via, à esquerda na Rua Paulo Francis, à direita na Av. Ibirapuera, à esquerda na Av. Conselheiro Rodrigues Alves e Rua Dr. Amâncio de Carvalho, à direita na Av. Vinte e Três de Maio, segue pela Rua do Paraíso e Rua Batista Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo, segue por esta via até Av. Dr. Ricardo Jafet (marco inicial).

2.4 Limites do Setor de Ônibus 3

Começa na Av. Paulista com Rua do Paraíso, segue por esta via em direção à Oeste até Av. Dr. Arnaldo, seguindo por esta via e Rua Heitor Penteado, à esquerda na Rua Natingui, à direita na Av. Prof. Frederico Hermann Júnior, à esquerda na via Marginal do Rio Pinheiros, por onde segue em direção ao Sul até Av. Pres. Juscelino Kubitschek, seguindo por esta via até Rua Ramos Batista, à direita na Rua das Olimpíadas, à esquerda na Rua Casa do Ator, à direita na Rua Lourenço Marquês, à esquerda na Av. dos Bandeirantes em direção ao Sul, à esquerda na Av. Santo Amaro, à direita na Rua Afonso Braz, à esquerda na Av. Quarto Centenário até acesso a Rua Sena Madureira, segue por esta via, à esquerda na Rua Paulo Francis, à direita na Av. Ibirapuera, à esquerda na Av. Conselheiro Rodrigues Alves e Rua Dr. Amâncio de Carvalho, à direita na Av. Vinte e Três de Maio, até Av. Paulista com Rua do Paraíso (marco inicial).

2.5 Limites do Setor de Ônibus 4

Começa na Praça Charles Miller, Av. Pacaembu segue por esta via em direção ao Norte até Marginal do Rio Tietê, seguindo por esta via em direção à Oeste até via Marginal do Rio Pinheiros, seguindo por esta via até à esquerda na Av. Prof. Frederico Hermann Júnior, seguindo pela Rua Natingui, à direita na Rua Heitor Penteado, seguindo pela Av. Doutor Arnaldo, à esquerda na Alameda Pereira Guimarães até Praça Charles Miller (marco inicial).

2.6 Limites do Setor de Ônibus 5

Começa na Av. Inajar de Souza com Av. Itaberaba, segue nesta via em direção ao Norte até Reserva Florestal da Cantareira, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mairiporã, Caieiras, Cajamar e Santana de Parnaíba, à esquerda contornando o Parque Estadual Jaraguá, à esquerda na Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita na Rua Caxambú do Sul, Av. Elísio Teixeira Leite, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Rua Domingos Vega, seguindo pela Rua Ministro Correia de Castro, à esquerda na Rua Lúcio de Mendonça, seguindo pelas Ruas Francisco Castilho, Olga Souza de Queirós e Padre Domingos Gava, à esquerda na Av. Itaberaba até Av. Inajar de Souza (marco inicial).

2.7 Limites do Setor de Ônibus 6

Começa na Av. Itaberaba com Av. Inajar de Souza, segue nesta via em direção à Oeste, seguindo pelas Ruas Padre Domingos Gava, Olga Souza de Queirós e Francisco Castilho, à direita na Rua Domingos Vega, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Av. Elísio Teixeira Leite, à esquerda na Rua Caxambú do Sul e Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita contornando o Parque Estadual do Jaraguá, até BR-050 Rod. Anhanguera, seguindo por esta Via, à direita na Rua Vitantônio D'Abril, à esquerda na Av. dos Remédios, até via Marginal do Rio Tietê, segue nesta via até a ponte da Freguesia do Ó, acesso à Av. Inajar de Souza, seguindo pela Av. Inajar de Souza Até Av. Itaberaba (marco inicial).

2.8 Limites do Setor de Ônibus 7

Começa na Av. Sanatório com BR-381 Rod. Fernão Dias, segue em direção ao Noroeste até Reserva Florestal da Cantareira pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Guarulhos, Mairiporã e Caieiras, à esquerda na Av. Inajar de Souza e Av. João dos Santos Abreu, à direita na Av. Imirim, à esquerda na Av. Eng. Caetano Álvares, seguindo pela Rua Mariquinha Viana, à esquerda na av. Água Fria, à direita na Rua José de Albuquerque Medeiros e Av. nova Cantareira, à esquerda na Rua Lagoa Verde, à direita na Av. Luiz Dumont Villares, à esquerda na Rua Paulo de Avelar, seguindo pela Av. Júlio Buono e Av. Sanatório até BR-381 Rod. Fernão Dias (marco inicial).

2.9 Limites do Setor de Ônibus 8

Começa na Av. Sanatório com BR-381 Rod. Fernão Dias, Segue por esta via e Av. Júlio Buono, à direita na Rua Paulo de Avelar e Av. Luiz Dumont Villares, à esquerda na Rua Lagoa Verde, à direita na Av. Nova Cantareira, à esquerda na Rua José de Albuquerque Medeiros e av. Água Fria, à direita na Rua Mariquinha Viana, seguindo pela Av. Eng. Caetano Álvares, à direita na Av. Imirim, à esquerda na Av. João dos Santos Abreu, à esquerda na Av. Inajar de Souza, à direita na via Marginal do Rio Tietê até SP-070 Rod. Ayrton Senna, segue em direção ao Norte pela divisa do Município de São Paulo com o município de Guarulhos pela BR-381 Rod. Fernão Dias até Av. Sanatório (marco inicial).

2.10 Limites do Setor de Ônibus 9

Começa na Estação Guaianazes da Linha 12-Coral da CPTM, seguindo pela faixa de domínio da linha férrea da CPTM até Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, segue acompanhando a divisa do Município de São Paulo com os Municípios de Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Guarulhos até o encontro com a Av. Jacú-Pêssego, à esquerda na Av. Afonso Lopes de Baião, à direita na Av. Pires do Rio, à esquerda na Av. José Pinheiro Borges até Estação Guaianazes da Linha 12-Coral da CPTM (marco inicial).

2.11 Limites do Setor de Ônibus 10

Começa na Av. Pires do Rio com Acesso a Radial Leste, Segue por esta via até Av. Afonso Lopes de Baião, à direita na Av. Jacú-Pêssego, à esquerda na SP-070 Rod. Ayrton Senna, segue por esta via em direção à Oeste acompanhando a divisa do município de São Paulo com o município de Guarulhos até via Marginal do Rio Tietê ponte do Aricanduva, esquerda no Viaduto Alberto Badra até Radial Leste, à esquerda na Radial Leste seguindo por esta via até Estação

Arthur Alvim da Linha 3 Vermelha do Metrô, à esquerda na Av. do Contorno, seguindo pela Radial Leste até acesso Av. Pires do Rio (marco inicial).

2.12 Limites do Setor de Ônibus 11

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue em direção ao Sul contornando o pátio de manutenção do Metrô, à direita na Av. Dr. Francisco Munhoz Filho e Av. Antônio de Souza Queiroz, à esquerda na Av. Maria Luiza Americano, à direita na Rua Cel. Albert de Rochas D'Aiglum, à esquerda na Rua Joaquim Meira de Siqueira, à direita na Av. Afonso de Sampaio e Sousa e Av. Aricanduva, à esquerda na Av. Arraias do Araguaia e Rua Cachoeira do Campo, à direita na Rua Douradoquara, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Barra do Caeté, seguindo pela Rua Francesco Usper, à esquerda na Rua Manoel Quirino de Mattos e Av. Sapopemba, seguindo pela Av. Mariana de Sousa Guerra e Av. Bassano Del Crappa, à direita na Av. Gonçalves da Costa, seguindo às margens do Córrego Copiaçu, prosseguindo em linha imaginária até cruzar a Av. Jacu Pêssego, até o encontro com a Av. Adutora do Rio Claro, seguindo pela divisa do município de São Paulo com o município de Ferraz de Vasconcelos até Rua Martim Afonso, seguindo a faixa de domínio da Linha 11-Coral da CPTM até Av. José Pinheiro Borges, seguindo pela Radial Leste, à direita na Av. do Contorno até Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô (marco inicial).

2.13 Limites do Setor de Ônibus 12

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue pela Radial leste em direção ao Centro, à esquerda na Av. Aricanduva, à direita na Rua Ajiru, à esquerda na Rua Comendador Gil Pinheiro, à direita acompanhando o Córrego Rapadura, seguindo pela Av. Regente Feijó, à esquerda na Rua Santiago Rodrigues e Av. Vereador Abel Ferreira, à direita na Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Sapopemba, seguindo pela Av. da Barreira Grande, à esquerda na Av. Arraias do Araguaia, à direita na Av. Aricanduva, à esquerda na Av. Afonso de Sampaio e Sousa e na Rua Joaquim Meira de Siqueira, à direita na Rua Cel. Albert de Rochas D'Aiglum, à esquerda na Av. Maria Luiza Americano, à direita na Av. Antônio de Souza Queiroz, à esquerda na Av. Dr. Francisco Munhoz Filho, contornando o pátio de manutenção do Metrô até Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô (marco inicial).

2.14 Limites do Setor de Ônibus 13

Começa na Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá, segue pela Av. Adutora do Rio Claro, e após a transposição da Av. Jacu Pêssego, segue acompanhando o leito do Córrego Copiaçu até a Av. Gonçalves da Costa, à esquerda na Av. Bassano Del Grappa, à direita na Av. Mariana de Souza Guerra e Av. Sapopemba, seguindo pela Rua Manoel Quirino de Mattos, à direita na Rua Francesco Usper, segue pela Rua Barra do Caeté, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Douradoquara e Av. Arraias do Araguaia, à esquerda na Av. da Barreira Grande, à direita na Av. Sapopemba e Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Abel Ferreira, à esquerda na Rua Eng. Cestari, à esquerda na Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Padre Maurício, até a Av. Adutora do Rio Claro, onde segue até a Rua do Orfanato, seguindo por ela até a Rua Cap. Pacheco Chaves e Viaduto

Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 - Turquesa da CPTM. Segue pela Linha férrea até a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul, seguindo pela divisa do município de São Paulo com os municípios de São Caetano do Sul, Santo André e Mauá em direção ao Sudeste até Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá (marco inicial).

2.15 Limites do Setor de Ônibus 14

Começa na faixa de domínio da Linha 10 - Turquesa da CPTM com a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul, segue pela linha férrea até Viaduto Cap. Pacheco Chaves, à esquerda na Rua dos Patriotas, à direita na Rua Prof. Romeu Pellegrini, à esquerda na Av. Dr. Ricardo Jafet, segue em direção ao Sul pela Av. Prof. Abraão de Moraes e Rod. dos Imigrantes, à esquerda na Av. Miguel Estéfano, contornando o Parque do Estado, em direção à Leste pela divisa do município de São Paulo com os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul até faixa de domínio da Linha 10 - Turquesa da CPTM com a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul (marco inicial).

2.16 Limites do Setor de Ônibus 15

Começa na Av. Afonso D'Escagnolle Taunay com Rodovia dos Imigrantes, segue por esta via até Rua Arapuã, segue em direção ao Sudoeste contornando o Aeroporto de Congonhas até Rua Freire Farto, à direita na Av. Hélio Lobo, à direita, passa a acompanhar o leito do Córrego Água Espraiada, à esquerda na Av. Dr. Lino de Morães Leme, à direita na Rua Rodes e Av. Mascote, à esquerda na Av. Washington Luís segue por esta via até Via Marginal do Rio Pinheiros, seguindo o curso do Rio Pinheiros em direção ao Sul até a Represa Billings, segue pela divisa do município de São Paulo com o município de Diadema em direção a Rodovia dos Imigrantes, posteriormente contornando o Parque do Estado em direção ao Centro, até Av. Afonso D'Escagnolle Taunay com Rodovia dos Imigrantes (marco inicial).

2.17 Limites do Setor de Ônibus 16

Começa na Av. Jurandir com Viaduto Jabaquara, segue nesta via até Av. dos Bandeirantes, segue por esta via em direção à Oeste até a Via Marginal do rio Pinheiros, segue por esta via em direção ao Sul, à esquerda na Av. Washington Luís segue nesta via em direção ao Centro, à direita na Av. Mascote, à esquerda na Av. Dr. Lino de Morães Leme, à direita, passa a acompanhar o leito do Córrego Água Espraiada, à esquerda na Av. Hélio Lobo e Rua Freire Farto, contornando o Aeroporto de Congonhas até Av. Jurandir com Viaduto Jabaquara (marco inicial).

2.18 Limites do Setor de Ônibus 17

Começa no "Canal Rio Grande" com o Rio Pinheiros, segue ao sul pela Represa Guarapiranga acompanhando o limite do Distrito da Capela do Socorro, até a divisa com o Município de Embu-Guaçu, seguindo pelos limites do extremo sul do Município com os municípios de Embu-Guaçu, Juquitiba, Itanhaém, São Bernardo do Campo até a Represa Billings, por onde segue até a Av. Marginal do Rio Pinheiros e por ela até o marco inicial.

2.19 Limites do Setor de Ônibus 18

Começa no “Canal Rio Grande” com o Rio Pinheiros, segue ao norte pela Via Marginal do Rio Pinheiros até a Ponte João Dias, à esquerda na Ponte João Dias seguindo pelas e Av. João Dias e Av. Das Belezas, esquerda na Av. Carlos Caldeira Filho em direção ao Sudoeste, direita na Estrada do Campo Limpo, até divisa do município de São Paulo com o município de Taboão da Serra, seguindo em direção ao Sul acompanhando o limite dos distritos do Campo Limpo e do Boi Mirim na divisa do município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra, Embu das Artes e Itapecerica da Serra, até o Reservatório Guarapiranga, à esquerda pela Reservatório em direção ao Norte até o “Canal Rio Grande” com o Rio Pinheiros (marco inicial).

2.20 Limites do Setor de Ônibus 19

Começa na Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias, segue por esta via em direção ao Norte até ponte do Morumbi, à esquerda na Ponte, segue pela Av. Morumbi, esquerda na Rua Dr. Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Dr. Francisco Tomás de Carvalho, à esquerda na Av. Giovani Gronchi em direção ao Sul, à direita na Rua São Pedro Fourier, seguindo pela Rua Mal. Hastimphilo de Moura e Av. Mal. Juarez Távora, à direita na Av. Des. Artur Whitaker e Av. Antônio de Salles Penteado até Av. Jorge Amado, Seguindo para o Sudeste acompanhando o limite do distrito do Campo Limpo e a divisa do município de São Paulo com o município de Taboão da Serra, à esquerda na Rua Dr. Joaviano Pachêco de Aguirre, seguindo pela Estrada do campo Limpo em direção ao Sul até Av. Carlos Caldeira Filho, seguindo por esta via até Av. das Belezas, à direita nesta via seguindo pela Estrada de Itapecerica e Av. João Dias até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias (marco inicial).

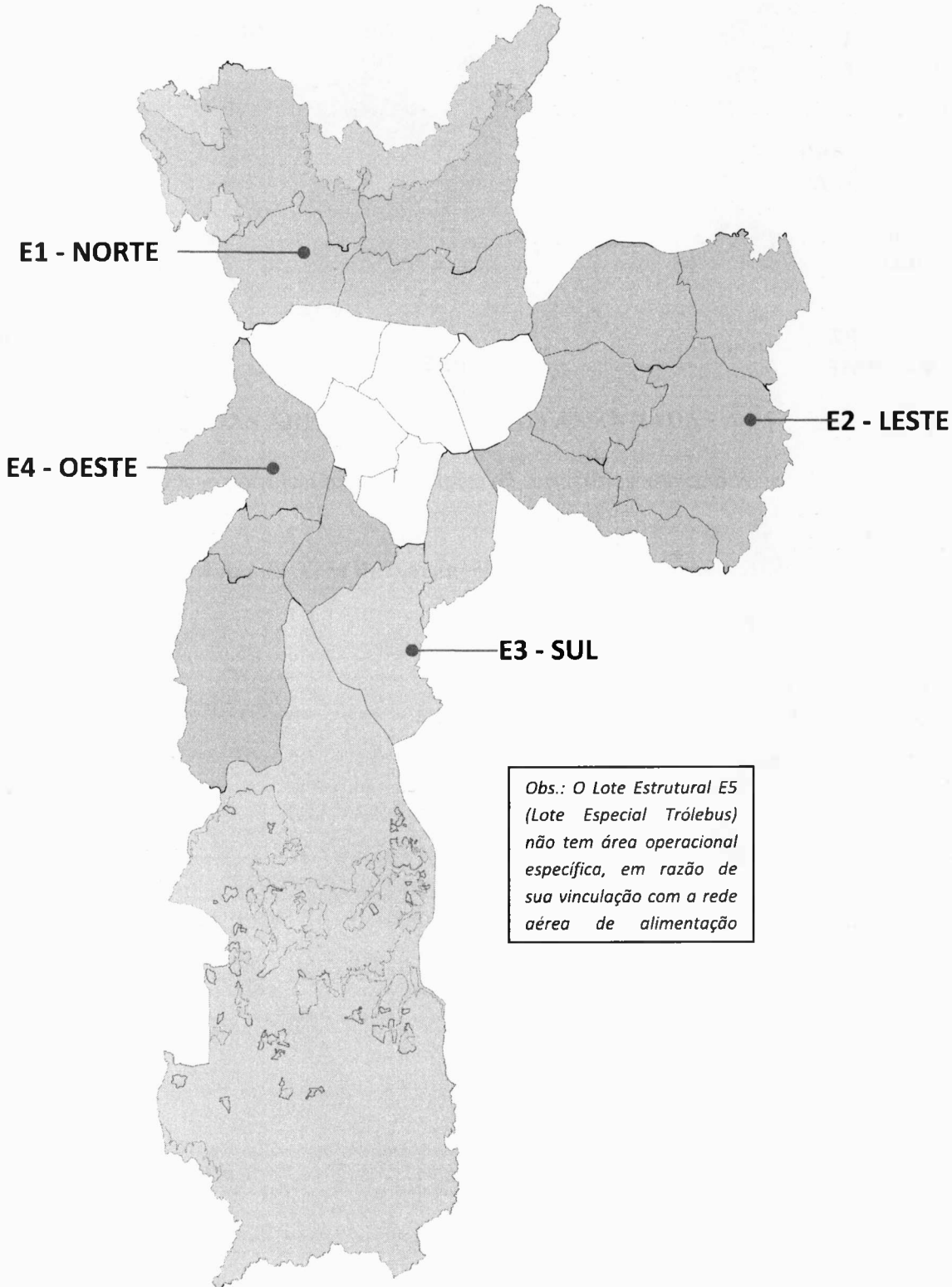
2.21 Limites do Setor de Ônibus 20

Começa na Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi, segue por esta via em direção ao Noroeste até o encontro com o acesso à Rodovia Castelo Branco, segue à esquerda por esta rodovia até a divisa com o município de Osasco, segue acompanhando este limite e posteriormente a divisa com o município de Taboão da Serra até encontro da Rodovia Régis Bittencourt com Av. Francisco Morato, seguindo em direção ao Sul pela Av. Antônio de Salles Penteado e Av. Des. Artur Whitaker, à esquerda em Av. Mal. Juarez Távora, seguindo pela Rua Mal. Hastimphilo de Moura, à esquerda na Av. Giovani Gronchi, à direita na Rua Dr. Francisco Tomás de Carvalho seguindo pela Rua Dr. Flávio Américo Maurano e Av. Mombi até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi (marco inicial).

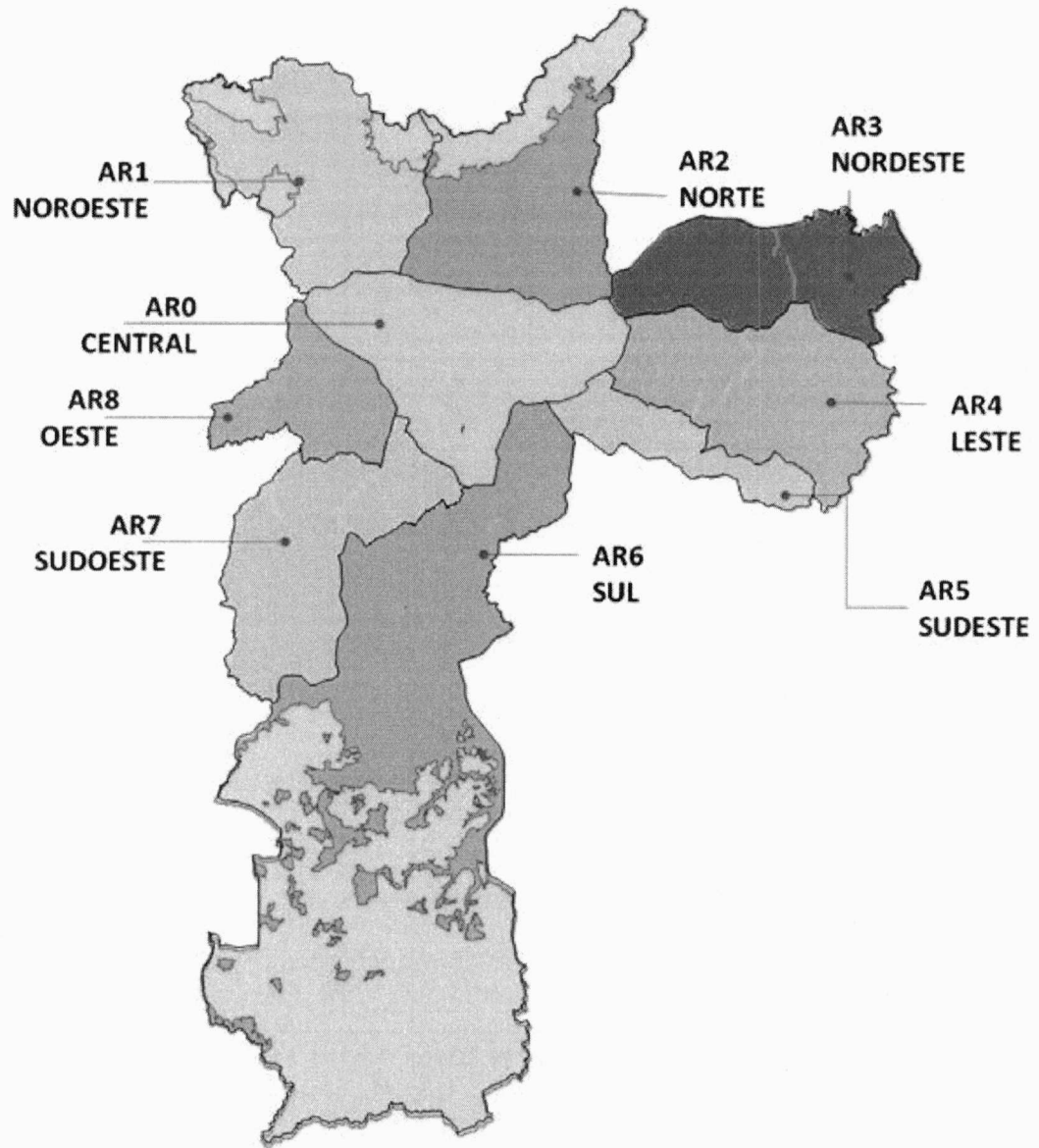
Anexo III – MAPAS DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO ASSOCIADAS AOS LOTES DE SERVIÇOS

As Áreas de Operação correlacionadas aos lotes de serviços estabelecidos neste Decreto estão ilustradas nos mapas a seguir.

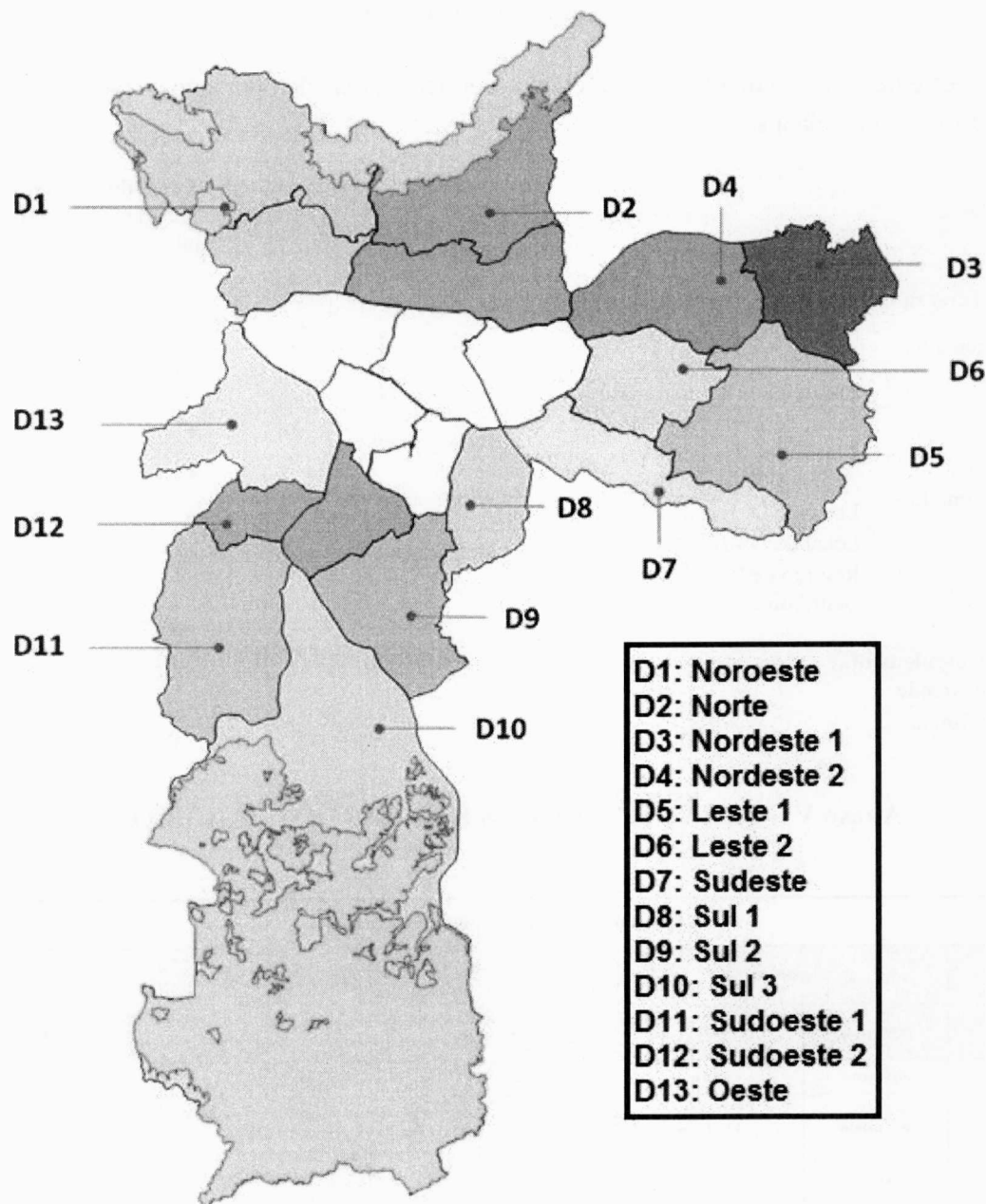
Mapa III-A – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Estrutural



Mapa III-B – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Articulação Regional



Mapa III-C – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Distribuição



Anexo IV – ASSOCIAÇÃO DE GRUPOS DE LOTES DE SERVIÇO, ÁREAS DE OPERAÇÃO E TIPOLOGIA DE LINHAS

Nos termos deste decreto, a vinculação dos lotes de serviços, áreas de operação e tipos de linhas é sintetizado na forma da tabela a seguir.

Sistema	Tipo de linha	Grupo Estrutural	Grupo Local de Articulação Regional	Grupo Local de Distribuição
Sistema Integrado				
Subsistema Estrutural	Estrutural Radial	•		
	Estrutural Perimetral	•		
	Reforço de Pico Estrutural	•		
Subsistema Local	Local de Articulação Regional		•	
	Reforço de Pico de linhas Locais de Articulação Regional		•	
	Local de Distribuição (Área Central)		•	
	Local de Distribuição			•
	Reforço de Pico de linhas Locais de Distribuição			•
Serviço Complementar				
Serviço Atende				•
Linhas Rurais				•

Anexo V – CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DOS VEÍCULOS

TABELA DE CAPACIDADE MÉDIA DE VEÍCULOS							
Tipo de Veículo	Características		Passageiros Sentados (ref. 1)	Área para cadeira de rodas	Área para passageiros em pé	Passageiros em pé	Capacidade Total Média (passageiros sentados + em pé + área p. cadeira de rodas)
	Construtivas	Comprimento Total					
Minionibus	Piso Normal	≤ 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	1	3,40	4	35
Midionibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	28 (ref. 9,6 m)	1	4,90	6	58
			33 (ref. 11,2 m)	1	6,00	6	69
Básico	Piso Normal	11,5 a 12,5 m	35 (ref. 12,5 m)	1	6,50	6	75
	Piso Baixo						
Padron	Piso Baixo	12,2 a 15,0 m	32 (ref. 13,3 m)	1	8,90	6	86
			38 (ref. 15,0 m)	1	10,00	6	99
Articulado	Piso Baixo	18,0 a 23,0 m	37 (ref. 18,5 m)	1	15,20	6	129
			57 (ref. 23,0 m)	1	18,80	6	171
Biarticulado	Piso Baixo	≤ 27,0 m	47 (ref. 26,6 m)	1	25,00	6	198

Obs:

1 - Todos os tipos de veículos são acessíveis.

2 - A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e a quantidade de portas.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **11.250**
Total de referências : **1**

Folha 44
Proc. nº. 01-324/12
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

1/1

Título: LEI Nº 11.250 01/10/1992 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispoe sobre a isencao de tarifa no sistema de transporte coletivo do Municipio aos deficientes fisicos e mentais, e da outras providencias.
Projeto: Projeto de Lei Nº 63/1991 ([ver documento](#))
Autor(es): Edson Falanga
Alterações: Lei 14.988/2009 - Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista nesta Lei.

[[Back](#)]

Folha 45
Proc. nº. 07-20412

Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

LEI Nº 11.250 , DE 1 DE OUTUBRO DE 1992
(Projeto de Lei nº 63/91, do Vereador Edson Falanga)

Dispõe sobre a isenção de tarifa no sistema de transporte coletivo do Município aos deficientes físicos e mentais, e das outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 9 de setembro de 1992, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica autorizada a concessão de isenção de pagamento da tarifa, nas linhas urbanas de ônibus e tróleibus operadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTc, incluindo-se as linhas dos Sistemas Executivo e Micro-ônibus, e pelas empresas permissionárias, às pessoas portadoras de deficiência física ou mental.

Art. 2º - Nos casos das pessoas portadoras de deficiência mental, autistas, mongolóides e correlatos, deverá ser apresentado laudo médico de Instituto comprovadamente especializado na doença, atestando a necessidade de acompanhante, que terá também a gratuidade da tarifa.

Art. 3º - Para o fim específico desta lei, a CMTc cadastrará os interessados e fornecerá, gratuitamente, carteira especial de identificação.

Parágrafo único - As pessoas beneficiadas poderão entrar pela porta da frente do ônibus, ou pela que for adaptada para esse fim.

Art. 4º - O Executivo regulamentará a presente lei (VETADO).

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1 de Outubro de 1992, 4399 da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

DALMO DE ABREU DALLARI, Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

LÚCIO GREGORI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 1 de outubro de 1992.

PEDRO BOHOMOLETZ DE ABREU DALLARI, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

fls. 75

Base de dados : **legis**Pesquisa : **14.988**Total de referências : **1**

Folha

Proc. nº. 01-324/17

Paulo Henrique da S. Lopes

RF: 11.203

1/1

Título: LEI Nº 14.988 29/09/2009 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista na Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992.

Projeto: Projeto de Lei Nº 302/2007 ([ver documento](#))

Autor(es): Toninho Paiva

[[Back](#)]

Folha 42
Proc. nº 01-924/17
Paulo Henrique da S. Loper
RF: 11.203

LEI Nº 14.988, DE 29 DE SETEMBRO DE 2009

(Projeto de Lei nº 302/07, do Vereador Toninho Paiva - PR)

Dispõe sobre a relação das patologias e diagnósticos que autorizam a isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, prevista na Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992.

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 16 de setembro de 2009, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Para fins da isenção de pagamento de tarifa nos veículos integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autorizada pela Lei nº 11.250, de 1º de outubro de 1992, a relação das patologias e diagnósticos será definida e atualizada de acordo com a Classificação Internacional de Doenças - CID.

Art. 2º Incumbirá às Secretarias Municipais de Transportes e da Saúde definir e atualizar a listagem a que se refere o art. 1º desta lei, mediante portaria conjunta.

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

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 29 de setembro de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 29 de setembro de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **14.900**
Total de referências : **1**

48
Folha
Proc. nº. 01-34714
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

1/1

Título: LEI Nº 14.900 06/02/2009 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre gratuidade de transporte público para acompanhante de pessoas com necessidades especiais, casa-escola, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 689/2007 ([ver documento](#))
Autor(es): José Ferreira - Zelão
Regulamentação: Decreto nº 50.565/2009 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

Folha 49
Proc. nº. 01-34/11
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

LEI Nº 14.900, DE 6 DE FEVEREIRO DE 2009**(Projeto de Lei nº 689/07, do Vereador José Ferreira-Zelão - PT)**

Dispõe sobre gratuidade de transporte público para acompanhante de pessoas com necessidades especiais, casa-escola, 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 18 de dezembro de 2008, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Institui a gratuidade de transporte público para acompanhante de pessoas com necessidades especiais ao deixar o filho na escola e retornar para casa ou ao ir de casa até a escola buscá-lo, com passagens gratuitas diárias, casa-escola, de ida e volta, em dias úteis, na Cidade de São Paulo.

Art. 2º O Poder Executivo deverá regulamentar a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias após sua aprovação.

Art. 3º As despesas para execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Os impactos orçamentários serão devidamente observados com o fim de cumprir a lei de responsabilidade fiscal e constarão do orçamento no ano seguinte à aprovação da presente lei.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de fevereiro de 2009, 456º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de fevereiro de 2009.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **15.274**Total de referências : **1**

Folha

Proc. nº.

Paulo Henrique da S. Lopes

RF: 11.203

1/1

Título: LEI Nº 15.274 02/09/2010 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 239/2008 ([ver documento](#))

Autor(es): João Antonio

Regulamentação: Decreto nº 51.864/2010 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))
PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 03/09/2010, p. 1 c. 2

Folha 51
Proc. nº. 01232412
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

LEI Nº 15.274, DE 2 DE SETEMBRO DE 2010

(Projeto de Lei nº 239/08, do Vereador João Antonio – PT)

Dispõe sobre o direito de escolha do usuário do serviço público de transporte coletivo de utilizar qualquer outro veículo da frota municipal quando estiver o veículo impossibilitado de realizar o seu trajeto até o destino final, 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 11 de agosto de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Em caso de quebra ou qualquer outro motivo que impossibilite o veículo de transporte coletivo municipal de realizar o seu trajeto até o destino final, será facultado ao usuário o direito de embarcar e terminar sua viagem em qualquer outro veículo de transporte coletivo municipal de sua escolha.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta lei será regulamentada no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de setembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de setembro de 2010.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº

Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

fls. 81

Base de dados : legis

Pesquisa : 33.469

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 33.469 26/07/1993 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da carteira de identidade estudantil, e da outras providencias.

[\[Back \]](#)

Folha 53
Proc. nº. 01-324/17

fls. 82

DECRETO Nº 33.469 , DE 26 DE julho DE 1993

Dispõe sobre a venda de passes escolares mediante a apresentação da Carteira de Identidade Estudantil, e dá outras pro-
vidências.

Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

PAULO MALUF, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,
D E C R E T A :

Art. 1º - A partir do ano de 1994, os estudantes portadores das Carteiras de Identidade Estudantil expedidas pela União Nacional dos Estudantes - UNE para os estudantes de 3º Grau, e pela União Municipal dos Estudantes Secundaristas - UMES/SP para os estudantes de 1º e 2º Graus e do Ensino Supletivo, adquirirão os passes escolares mediante a apresentação das referidas carteiras, desde que convalidadas pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC.

Art. 2º - As normas necessárias à execução deste decreto constarão de convênio a ser celebrado entre a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, devidamente autorizada pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, e as entidades estudantis referidas no artigo anterior.

Art. 3º - As despesas com a execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 4º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de julho de 1993, 4409 da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

CORNÉLIO VIEIRA DE MORAIS JUNIOR, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de julho de 1993.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **46.893**Total de referências : **1**Folha 54
Proc. nº. 01-324/17Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

1/1

Título: DECRETO Nº 46.893 06/01/2006 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

Revogação: Revoga o Decreto nº 46.882/2005. ([ver documento](#))

Alterações: Dec. 49.822/2008 - Altera o art. 3º deste Decreto.

[[Back](#)]

Folha 55
Proc. nº 01.324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

DECRETO Nº 46.893, DE 6 DE JANEIRO DE 2006

Dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que compete exclusivamente ao Município legislar sobre tarifas dos serviços públicos de transporte na Cidade de São Paulo, cuja fixação de valores cabe ao Chefe do Poder Executivo, em conformidade com o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica Municipal;

CONSIDERANDO que constituem atribuições do Poder Público Municipal a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, bem como a celebração de convênios com entes públicos ou privados, conforme definido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, regulamentada pelo Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002;

CONSIDERANDO, ainda, o Convênio celebrado em 2 de setembro de 2005, entre o Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, e suas empresas vinculadas, a Companhia do Metropolitano de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, e o Município de São Paulo, por intermédio da Secretaria Municipal de Transportes e sua empresa vinculada, a São Paulo Transporte S/A, bem como seu Termo Aditivo nº 1, firmado em 28 de dezembro de 2005, que estabelece o valor da tarifa de integração e o critério de partilha desse valor entre os partícipes;

CONSIDERANDO, finalmente, o Convênio de Integração Operacional e Tarifária, por meio da utilização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, com Cartão Inteligente, com circuito integrado entre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, sob gestão da São Paulo Transporte S/A, e os Sistemas de Transporte Coletivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, firmado em 6 de outubro de 2005,

D E C R E T A:

Art. 1º. Define-se "Bilhete Único-BU" como a marca caracterizadora do cartão, emitido pela Prefeitura do Município de São Paulo, destinado ao carregamento de créditos pecuniários.

Art. 2º. O Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo utilizará o "Bilhete Único - BU" para pagamento de viagens, nas seguintes modalidades:

- I - COMUM: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelo usuário;
- II - VALE-TRANSPORTE: cujos créditos sejam adquiridos diretamente pelas empresas, para utilização por seus empregados, nos termos da legislação federal vigente;
- III - ESCOLAR: cujas cotas mensais de créditos sejam adquiridas diretamente pelo usuário, nos termos da legislação vigente;
- IV - GRATUIDADES: para usufruto de direito de gratuidades legais, em particular de idosos e pessoas com necessidades especiais, nos termos de legislação específica vigente.

Art. 3º. Para o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo fica definido o valor de R\$ 2,00 (dois reais) para a tarifa das viagens com até 3 (três) integrações, no período máximo de 2 (duas) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), no período máximo de 2 (duas) horas, para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Para as viagens de estudantes o valor da tarifa será de 50% (cinquenta por cento) daquele definido no "caput" deste artigo, mantidas todas as demais condições.
Art. 4º. Para as viagens integradas entre o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, fica definido o valor de R\$ 3,00 (três reais) para a tarifa das viagens com até 3 (três) integrações, limitado a apenas um desses registros no último sistema (Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRO ou Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM), no período máximo de 2 (duas) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), limitado a apenas um desses registros no Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos (CPTM ou METRO), para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. As disposições deste artigo somente serão aplicadas nas estações do METRO e da CPTM que dispuserem de equipamentos para registro do "Bilhete Único-BU".

Art. 5º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 46.882, de 29 de dezembro de 2005.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de janeiro de 2006, 452º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

GEORGE HERMANN RODOLFO TORMIN, Secretário Municipal de Finanças - Substituto

FREDERICO VICTOR MOREIRA BUSSINGER, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO VIDAL LUNA, Secretário Municipal de Planejamento

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de janeiro de 2006.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha

Proc. nº

01-37417

Paulo Henrique da S. Lopes

RF: 11.203

fls. 86

Base de dados : legis

Pesquisa : 49.822

Total de referências : 1

1/1

Título: DECRETO Nº 49.822 25/07/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Altera o artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

[\[Back \]](#)

Folha 57
Proc. nº 01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.293

DECRETO Nº 49.822, DE 25 DE JULHO DE 2008

Altera o artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO competir exclusivamente ao Chefe do Poder Executivo a definição da política tarifária dos serviços públicos de transporte na Cidade de São Paulo, em conformidade com o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município;

CONSIDERANDO que cumpre ao Poder Público fomentar ações que promovam o uso do transporte coletivo;

CONSIDERANDO, por fim, os excelentes resultados alcançados pelas medidas de combate às fraudes na utilização do "Bilhete Único", com grande economia para os cofres públicos,

D E C R E T A:

Art. 1º. O artigo 3º do Decreto nº 46.893, de 6 de janeiro de 2006, que dispõe sobre a política e a estrutura tarifárias, bem como sobre a fixação de valores das tarifas cobradas dos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e estabelece normas para sua integração tarifária com o Sistema Estadual de Transporte Metropolitano sobre Trilhos, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. A tarifa pela utilização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo permitirá ao usuário realizar até 3 (três) integrações, no período máximo de 3 (três) horas.

§ 1º. O número de integrações poderá ser de até 7 (sete), no período máximo de 3 (três) horas, para aqueles usuários que comprovarem necessidade e previamente se identificarem, conforme regulamentação a ser expedida pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º. Os estudantes terão 50% (cinquenta por cento) de desconto na tarifa vigente, mantidas todas as demais condições." (NR)

Art. 2º. O período máximo para viagens com até 3 (três) integrações, a que se refere o artigo 1º do Decreto nº 47.919, de 28 de novembro de 2006, passa a ser de 3 (três) horas.

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

Art. 4º. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 25 de julho de 2008, 455º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

ALEXANDRE DE MORAES, Secretário Municipal de Transportes

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 25 de julho de 2008.

STELA GOLDENSTEIN, Secretária do Governo Municipal - Substituta

Câmara Municipal de São Paulo

fls. 88

Base de dados : legis

Pesquisa : 56.232

Total de referências : 1

Folha 98
Proc. nº 11.324/13
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

1/1

Título: DECRETO Nº 56.232 02/07/2015 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

Revogação: Revoga o Decreto nº 53.887/2013. ([ver documento](#))

Legislação explicativa: Lei nº 13.241/2001 - 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.; ([ver documento](#))
Lei nº 16.211/2015 - Dispõe sobre a concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de terminais de ônibus vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Público Hidroviário na Cidade de São Paulo; e confere nova redação ao inciso I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.; ([ver documento](#))
Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002 e nº 47.139 de 27 de março de 2006. ([ver documento](#))

[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 59
Proc. nº 01-34/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

Confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

Parágrafo único. O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo é um serviço público acessível a toda a população, com tarifas e itinerários fixados pelo Poder Executivo, satisfazendo as condições de continuidade, regularidade, qualidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 2º O Transporte Coletivo Público de Passageiros compreende todos os processos necessários à oferta das viagens, os veículos empregados, as tecnologias associadas à operação e as infraestruturas dedicadas ao suporte das atividades operacionais, abrangendo, dentre outras, as seguintes atividades:

- I - operação da frota de veículos, incluindo a dos Serviços Complementares;
- II - administração, manutenção e conservação dos terminais de integração e estações de transferência;
- III - programação da operação;
- IV - controle da operação;
- V - operação das bilheterias dos terminais de integração e estações de transferência e dos postos de atendimento ao usuário do Bilhete Único;
- VI - operação dos terminais de integração e estações de transferência;
- VII - planejamento estrutural da rede, gerenciamento e fiscalização do transporte coletivo público de passageiros;
- VIII - gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nela incluída a política tarifária e a comercialização e a gestão dos meios de pagamento;
- IX - operação e manutenção do viário de interesse do transporte coletivo, incluindo pontos de parada.

DA DELEGAÇÃO E DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 3º A prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo será outorgada mediante a concessão de 27 (vinte e sete) lotes de serviços, a serem explorados por sociedades de propósito específico - SPE, nos termos contidos no edital.

§ 1º Para cada lote de serviços haverá um grupo de linhas agregadas de acordo com as funções que cumprem no Transporte Coletivo Público de Passageiros e de acordo com a proximidade regional geográfica.

§ 2º A concessionária responderá integralmente por todas as obrigações contratuais e pelas de natureza tributária, trabalhista, fiscal e civil.

§ 3º A concessionária também responderá por quaisquer danos a passageiros e a terceiros, sejam materiais, corporais ou morais, devendo apresentar, como condição para a assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva, nos termos previstos no edital.

Art. 4º Constitui objeto da concessão a prestação dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, abrangendo as atividades mencionadas nos incisos I a VI do artigo 2º deste decreto.

§ 1º Os serviços relativos aos incisos III e IV do artigo 2º deste decreto serão executados por meio de um Centro de Controle Operacional - CCO, a ser implantado pelas concessionárias e cujas especificações, normatizações e rotinas de operação serão definidas pelo Poder Concedente.

§ 2º O Poder Concedente deterá o poder de veto das decisões relacionadas às atividades referidas nos incisos III e IV do artigo 2º deste decreto, com o propósito de assegurar a prestação regular, qualificada e com segurança dos serviços relativos ao inciso I do mesmo artigo.

§ 3º A atividade de que trata o inciso II do artigo 2º deste decreto poderá ser excluída do objeto do contrato de concessão a qualquer tempo, em decorrência da delegação prevista na Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015.

§ 4º Caso ocorra a situação prevista no § 3º deste artigo, não caberá à concessionária qualquer tipo de indenização, reembolso ou compensação por parte do Poder Concedente, seja a que título for.

§ 5º Os serviços descritos nos incisos VII a IX do artigo 2º deste decreto permanecem sob a responsabilidade direta do Poder Público.

§ 6º Fica expressamente vedada a contratação de terceiros para a execução das atividades-fim estabelecidas no inciso I do artigo 2º deste decreto.

Art. 5º Para as atividades comuns às concessionárias, incluindo a implantação do CCO e a execução dos serviços a que aludem os incisos II a VI do artigo 2º deste decreto, as concessionárias deverão se organizar na forma de uma única pessoa jurídica, com objeto social compatível com o estabelecido nos incisos mencionados.

Art. 6º Os bens públicos vinculados aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados aos contratos nas condições estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros novos próprios municipais, bem como outros bens de interesse do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, para fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos vinculados aos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros para terceiros, em certame próprio, com ou sem investimentos prévios, desde que não prejudique a prestação adequada do serviço.

Art. 7º O edital poderá dispor, em condições específicas, sobre a vinculação aos contratos de concessão de outros bens de interesse dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser previstos bens reversíveis, os quais constituir-se-ão, cumulada ou alternativamente, por equipamentos, softwares, projetos ou quaisquer outros bens materiais ou imateriais utilizados no serviço de transporte e de trânsito que, por razões físicas, operacionais ou econômicas, devem permanecer vinculados ao serviço quando se extinguir o contrato, sendo transferidos e incorporados ao patrimônio do Poder Concedente, visto que indispensáveis à continuidade e atualidade da prestação do serviço, ressalvados os bens relacionados no § 4º do artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 8º O prazo da concessão será de 20 (vinte) anos, contados da assinatura do contrato, prorrogável por até igual período, devidamente justificado pelo Poder Concedente, desde que atendido o interesse público.

Art. 9º Poderá ser outorgada às concessionárias a promoção das desapropriações concernentes aos imóveis vinculados ao Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo, sendo delas a responsabilidade pelas indenizações cabíveis, nos termos do inciso VIII do artigo 29 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nos termos do edital.

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA

Art. 10. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, definido no inciso I do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001, divide-se em Subsistema Estrutural e Subsistema Local.

§ 1º O Subsistema Estrutural é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas elevadas de passageiros, exigem menores intervalos entre viagens e devem ser operadas por veículos de maior capacidade;

II - atendem aos deslocamentos de maior amplitude no território, integrando as regiões da cidade e os vários Setores de Ônibus, conforme descritos no Anexo I deste decreto, caracterizando-se como linhas da "cidade";

III - operam com uma oferta organizada em rede de forma a homogeneizar a macroacessibilidade em todas as regiões da cidade;

IV - têm seu trajeto estabelecido majoritariamente no Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus - VEIO, conforme descrito no Anexo I deste decreto, enquadrando-se nesse critério as linhas que possuam preferencialmente, como referência, o percentual de 70% (setenta por cento) do seu itinerário nas vias do VEIO, associado às funções que exerçam no Sistema Integrado;

V - apresentam um traçado o mais simples possível, estabelecido de forma a ligar diretamente os núcleos de produção e os núcleos de atração de viagens;

VI - configuram a Rede Estrutural de Ônibus que, junto com a Rede de Metrô e Trem, organiza e estrutura o deslocamento por transporte coletivo público no Município de São Paulo;

VII - operam preferencialmente com seu início e fim em terminais de integração;

VIII - classificam-se em Linhas Estruturais Radiais e Linhas Estruturais Perimetrais, conforme descrito no Anexo I deste decreto.

§ 2º O Subsistema Local é formado pelo conjunto de linhas com as seguintes e principais características:

I - atendem às demandas mais dispersas de passageiros, médias ou baixas, passíveis de serem operadas por veículos de menor capacidade de passageiros e com maiores intervalos entre viagens do que as linhas estruturais;

II - atendem aos deslocamentos de amplitude mediana ou curta no território, internamente em cada um dos Setores de Ônibus ou articulando setores vizinhos em uma mesma região da cidade;

III - possuem a maior parte do seu traçado fora do Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus - VEIO;

IV - apresentam, pelas características de atendimento de passageiros no território, um traçado mais complexo, servindo a um maior número de vias;

V - são, em grande parte, linhas de alimentação de terminais de ônibus ou estações da rede metroferroviária;

VI - garantem o atendimento aos equipamentos públicos, centralidades urbanas regionais, equipamentos de uso coletivo e centros comerciais de bairro;

VII - classificam-se em Linhas Locais de Articulação Regional e Linhas Locais de Distribuição, conforme descrito no Anexo I deste decreto.

Art. 11. Os Serviços Complementares são os serviços de caráter especial, com tarifa diferenciada, que poderão ser prestados pelas próprias concessionárias ou por terceiros, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001.

§ 1º O número de veículos destinados à prestação dos Serviços Complementares fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que a concessionária vincular à sua Área Operacional.

§ 2º Incluem-se nos Serviços Complementares o serviço denominado "Atende" e aqueles de natureza rural.

§ 3º Os Serviços Complementares de natureza rural, definidos como aqueles que extrapolarem a região urbanizada da cidade e adentrarem nas áreas rurais e de proteção ambiental previstas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 - Plano Diretor Estratégico, delimitadas pela Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e pela Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, terão características de atendimento rodoviário rural, com oferta de viagens diárias reduzidas e sem os benefícios da integração tarifária proporcionada pelo Bilhete Único.

Art. 12. Os 27 (vinte e sete) lotes de serviços do Transporte Coletivo Público de Passageiros serão reunidos em três grupos, a seguir relacionados, descritos no Anexo II deste decreto.

I - Grupo "Estrutural", que reúne as Linhas Estruturais Radiais, as Linhas Estruturais Perimetrais do Subsistema Estrutural e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 4 (quatro) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir, e 1 (um) lote especial, associado à tecnologia Trólebus, sem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica:

- a) Lote Estrutural 1 (E1): Área Operacional Norte;
- b) Lote Estrutural 2 (E2): Área Operacional Leste;
- c) Lote Estrutural 3 (E3): Área Operacional Sul;
- d) Lote Estrutural 4 (E4): Área Operacional Oeste;
- e) Lote Estrutural 5 (E5): Lote Especial Trólebus;

II - Grupo "Local de Articulação Regional", que reúne as Linhas Locais de Articulação Regional do Subsistema Local, as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local pertencentes à Área Operacional Central e, em condições específicas, as Linhas de Reforço de Pico, sendo composto por 9 (nove) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir:

- a) Lote Local de Articulação Regional 0 (AR0): Área Operacional Central
- b) Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1): Área Operacional Noroeste;
- c) Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2): Área Operacional Norte;
- d) Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3): Área Operacional Nordeste;
- e) Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4): Área Operacional Leste;
- f) Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5): Área Operacional Sudeste;

- g) Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6): Área Operacional Sul;
- h) Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7): Área Operacional Sudoeste;
- i) Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8): Área Operacional Oeste;

III - Grupo "Local de Distribuição", que reúne as Linhas Locais de Distribuição do Subsistema Local, à exceção daquelas pertencentes ao Lote Local de Articulação Regional 0 (zero), e as linhas dos Serviços Complementares, sendo composto por 13 (treze) lotes de serviços, cujo conjunto de linhas está associado às Áreas Operacionais descritas no Anexo II deste decreto e relacionadas a seguir:

- a) Lote Local de Distribuição 1 (D1): Área Operacional Noroeste;
- b) Lote Local de Distribuição 2 (D2): Área Operacional Norte;
- c) Lote Local de Distribuição 3 (D3): Área Operacional Nordeste 1;
- d) Lote Local de Distribuição 4 (D4): Área Operacional Nordeste 2;
- e) Lote Local de Distribuição 5 (D5): Área Operacional Leste 1;
- f) Lote Local de Distribuição 6 (D6): Área Operacional Leste 2;
- g) Lote Local de Distribuição 7 (D7): Área Operacional Sudeste;
- h) Lote Local de Distribuição 8 (D8): Área Operacional Sul 1;
- i) Lote Local de Distribuição 9 (D9): Área Operacional Sul 2;
- j) Lote Local de Distribuição 10 (D10): Área Operacional Sul 3;
- k) Lote Local de Distribuição 11 (D11): Área Operacional Sudoeste 1;
- l) Lote Local de Distribuição 12 (D12): Área Operacional Sudoeste 2;
- m) Lote Local de Distribuição 13 (D13): Área Operacional Oeste.

§ 1º A correlação dos grupos de lotes de serviços, das áreas operacionais e dos tipos de linhas dar-se-á de acordo com o estabelecido no Anexo IV deste decreto.

§ 2º O edital de licitação disporá sobre a relação de linhas, sua classificação, definições complementares e vinculação aos lotes de serviços para implantação quando do início da operação dos serviços, de acordo com o projeto da Rede de Referência do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros no curto prazo, bem como quando das situações transitórias, se necessário.

§ 3º As linhas não serão exclusivamente vinculadas a qualquer lote de serviços, podendo o Poder Concedente atribuí-las às concessionárias de acordo com o interesse público.

Art. 13. As Áreas Operacionais delimitam as parcelas do território da cidade, estabelecidas por limites geográficos, que servem de referência para a agregação das linhas que constituem os lotes de serviços.

§ 1º Uma Área Operacional é definida pela agregação de Setores de Ônibus utilizados no planejamento do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º As Áreas Operacionais têm os seus limites estabelecidos no Anexo II deste decreto.

Art. 14. O edital de licitação disporá sobre as características dos serviços a serem prestados, devendo contemplar:

I - especificação operacional básica das linhas;

II - características dos sistemas tecnológicos, hardware e software, a serem utilizados nos ônibus, nas garagens e no Centro de Controle Operacional - CCO, voltados ao controle de acesso de passageiros, como a bilhetagem eletrônica, ao monitoramento operacional, à telemetria, à captura de imagens de segurança e a outras funcionalidades;

III - características e especificações associadas à implantação e operação do CCO;

IV - características e especificações dos serviços de administração, manutenção e operação dos equipamentos públicos de integração;

V - características veiculares dos ônibus, observada a tipologia indicada no Anexo V deste decreto;

VI - características da infraestrutura de pátios, garagens e demais instalações a serem construídas, ampliadas ou mantidas pelas concessionárias;

VII - condições de prestação dos serviços;

VIII - requisitos a serem observados quanto à qualidade da prestação dos serviços e quanto à forma de seu controle.

Art. 15. Quando ocorrerem deficiências no serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, resultantes de caso fortuito, de força maior ou de qualquer outro motivo, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outras concessionárias, que responderão por sua continuidade e serão remuneradas nos termos estabelecidos contratualmente.

Parágrafo único. O Centro de Controle Operacional - CCO poderá, a qualquer tempo e no caso de atendimento de demandas pontuais e extraordinárias, remanejar a alocação de veículos e dos demais recursos operacionais, de modo a assegurar a adequada prestação do serviço.

DA TARIFA, DAS RECEITAS E DA REMUNERAÇÃO

Art. 16. O Poder Público fixará o valor das tarifas de utilização dos serviços, cabendo exclusivamente às concessionárias a manutenção e conservação dos equipamentos e sistemas embarcados de sua cobrança.

§ 1º As receitas extratarifárias serão consideradas em favor da modicidade da tarifa de utilização dos serviços.

§ 2º As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da publicação do edital, deverão dispor de fontes específicas de recursos para sua compensação.

Art. 17. Constituem-se receitas do serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros:

I - receita tarifária pela utilização dos serviços;

II - valores de venda antecipada de créditos eletrônicos de transporte não utilizados;

III - receitas extratarifárias, incluindo:

a) valores correspondentes à participação do Poder Público nas receitas adicionais das concessionárias, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Concedente;

b) receitas geradas pela exploração do Sistema de Bilhetagem Eletrônica;

c) outras receitas.

Parágrafo único. Caso o valor das receitas indicadas no "caput" deste artigo seja insuficiente para cobertura dos custos elencados no artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001, o Poder Público destinará recursos do orçamento da Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 18. As concessionárias, isoladas ou organizadas na forma definida no artigo 5º deste decreto, poderão explorar atividades econômicas acessórias associadas ao objeto da concessão, visando à obtenção de receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, com ou sem exclusividade, desde que não comprometam as atividades primárias do objeto da concessão.

§ 1º Para cada atividade econômica acessória, a concessionária apresentará, para aprovação do Poder Concedente, projeto específico, incluindo o Plano de Negócios.

§ 2º As receitas provenientes das atividades econômicas acessórias, a critério do Poder Concedente, serão:

I - consideradas no reequilíbrio econômico do contrato; ou

II - compartilhadas com o Poder Concedente, conforme previsto na alínea "a" do inciso III do artigo 17 deste decreto.

Art. 19. As concessionárias serão remuneradas observando-se os seguintes parâmetros:

I - para os serviços relativos ao inciso I do artigo 2º deste decreto:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente disponibilizados ao usuário, atinentes às Ordens de Serviços Operacionais emitidas pelo Poder Concedente, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de referência de demanda;

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

d) os ganhos de produtividade obtidos na operação dos serviços, medidos através da redução de custos ou do aumento do número de passageiros pagantes ou os dois fatores conjugados, sendo que parte dos ganhos de produtividade obtidos pelas concessionárias deverá ser transferida ao Poder Concedente na forma definida no edital e no contrato.

II - para os serviços relativos aos incisos II a VI do artigo 2º deste decreto:

a) os custos referenciais dos serviços efetivamente prestados, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão;

b) a qualidade dos serviços prestados, medida por meio de indicadores de desempenho operacional e pesquisa de satisfação dos usuários, conforme critérios a serem estabelecidos no edital e nos contratos de concessão.

§ 1º A remuneração do Serviço Complementar "Atende" será estabelecida no edital.

§ 2º A remuneração dos demais Serviços Complementares será fixada quando de sua delegação, considerando estudos técnicos e eventuais parâmetros de rentabilidade definidos na licitação.

§ 3º Os serviços efetivamente prestados e os indicadores de desempenho operacional a que aludem respectivamente as alíneas "a" e "c" do inciso I do "caput" deste artigo serão aferidos de maneira automática e por sistema eletrônico.

Art. 20. A remuneração das concessionárias sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do edital e respectivo contrato, bem como a definição da data base.

Art. 21. A remuneração das concessionárias será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual.

Parágrafo único. A revisão de que trata o "caput" deste artigo será precedida por um verificador independente, o qual indicará especialmente os parâmetros técnicos e os custos de capital e de oportunidade vigentes à época da revisão.

DA INTERVENÇÃO

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

Art. 23. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 24. Declarada a intervenção, o Poder Concedente deverá, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes e apurar responsabilidades, assegurando o direito de ampla defesa.

Parágrafo único. O procedimento administrativo durará o tempo necessário para comprovar as causas determinantes e apurar as responsabilidades.

Art. 25. A intervenção dar-se-á exclusivamente com a finalidade de garantir a continuidade do serviço e não poderá exceder 180 (cento e oitenta) dias.

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

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

Art. 26. O Poder Concedente poderá, antes de decretar a intervenção na prestação do serviço público, determinar que as demais concessionárias executem a operação considerada deficiente.

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

DA TRANSFERÊNCIA E DA EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 27. A transferência da concessão ou do controle acionário da concessionária, bem como a realização de fusões, cisões e incorporações deverão ter prévia anuência do Poder Concedente, sob pena de caducidade da concessão.

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

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

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

Art. 28. A concessão será extinta nos seguintes casos, de acordo com o artigo 17 da Lei nº 13.241, de 2001:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da concessionária.

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

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

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

I - inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa da concessionária;

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

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

Art. 29. Extinta a concessão, haverá imediata assunção dos serviços pelo Poder Concedente, procedendo-se aos levantamentos, às avaliações e eventuais liquidações

Folha 63
 Proc. nº 11-324/17
 Paulo Henrique da S. Lopes
 RF: 11.203

fls. 97

respeitantes ao capital investido e não amortizado, conforme apurado em processo administrativo.

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

Art. 30. Extinta a concessão em determinado lote de serviços, o Poder Concedente poderá determinar que as demais concessionárias prestem o serviço para evitar sua interrupção.

DAS PENALIDADES

Art. 31. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar a rescisão do contrato.

Art. 32. No Regulamento de Sanções e Multas - RESAM, editado pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da Lei nº 13.241, de 2001.

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

Art. 33. A atividade clandestina do serviço de transporte coletivo público de passageiros, nos limites do Município de São Paulo, nos termos da Lei nº 13.241, de 2001, importará na imediata apreensão do veículo, bem como na aplicação da multa prevista no artigo 34 da mesma lei, sem prejuízo da cobrança dos demais valores pertinentes.

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

DA GESTÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

Art. 34. A gestão dos contratos de concessão envolve, dentre outras, as seguintes atividades:

- I - acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais;
- II - avaliação do desempenho operacional das concessionárias;
- III - avaliação do desempenho econômico-financeiro dos contratos;
- IV - avaliação da qualidade dos serviços prestados aos usuários;
- V - análise da revisão periódica prevista no artigo 21 deste decreto e dos pedidos de reequilíbrio;
- VI - análise das alterações dos serviços envolvendo aspectos de planejamento, operacionais e econômicos.

Parágrafo único. Caberá à São Paulo Transporte S.A. realizar a gestão dos contratos de concessão.

Art. 35. Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes das concessionárias, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 1º A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

§ 2º A gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros será exercida pela Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, que terá as seguintes competências:

- I - apreciar o demonstrativo mensal preparado pela São Paulo Transporte S.A. sobre fontes e usos da "Conta Sistema";
- II - apreciar o relatório analítico trimestral da "Conta Sistema" apresentado pela São Paulo Transporte S.A.;

III - apresentar sugestões e recomendações para o aperfeiçoamento da gestão da "Conta Sistema", se for o caso;

IV - elaborar o próprio regimento interno, disciplinando o desempenho das atribuições mencionadas neste artigo.

§ 3º A Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema" será composta por:

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

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

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

IV - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Estrutural;

V - 1 (um) representante indicado pelas concessionárias do Subsistema Local;

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

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

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

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. Compete à Secretaria Municipal de Transportes a condução dos procedimentos preparatórios preliminares às desapropriações necessárias ao aprimoramento do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros disciplinado por este decreto.

Art. 37. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogado o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de julho de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 2 de julho de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 03/07/2015, p. 1, 3-8. c. 3-4, todas.

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

ANEXOS E MAPAS INTEGRANTES DO

Folha

Proc. nº

01-324/17

fls. 99

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203**Anexo I – CONCEITUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE****COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS****1. PRINCÍPIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO**

- 1.1. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, estabelecido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, é formado por um conjunto organizado de linhas, de diferentes funções, articuladas na forma de uma rede de serviços totalmente integrados, baseada no uso dos meios eletrônicos de pagamento de passagens no âmbito do Bilhete Único.
- 1.2. O conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo está organizado com base nos seguintes princípios:
 - I. organização com o conceito de rede única, de forma a garantir melhor atendimento às necessidades dos usuários, pelo menor custo e com mínimos impactos negativos na estrutura urbana, o que pressupõe a complementaridade entre todas as modalidades e a integração entre os serviços de transporte coletivo ofertados na cidade;
 - II. extensão e aplicação do conceito de rede de transporte unificada a todos os serviços prestados no Município, inclusive aqueles sob jurisdição de outras esferas de governo, exigindo a adequada gestão institucional e regulamentação dos serviços de transporte coletivo intervenientes;
 - III. integração e complementaridade dos serviços de transporte coletivo urbano com outras modalidades de transporte motorizadas e não motorizadas, em especial com as bicicletas;
 - IV. prevalência do interesse público na organização dos serviços de transporte coletivo, independentemente da natureza e da diversidade das suas concessionárias, evitando tanto a segregação dos espaços de atuação quanto à superposição desnecessária de serviços;
 - V. planejamento das linhas de ônibus da Cidade de São Paulo realizado de forma a atender as necessidades da população, observando:
 - a) as diretrizes gerais do planejamento global da cidade, especialmente aquelas relativas ao uso do solo e ao sistema viário;
 - b) a oferta do serviço em rede de forma a garantir facilidade e flexibilidade de uso e disponibilidade de serviço em todo território urbano da cidade;
 - c) a garantia dos requisitos necessários para oferta do serviço em rede, assim entendida a manutenção da política de integração tarifária, a oferta de serviços com maiores frequências, a confiabilidade do serviço mediante a garantia da regularidade de sua prestação;
 - d) a adoção de alternativas tecnológicas apropriadas;
 - e) a organização e operação do sistema como um todo, bem como sua integração efetiva a outros serviços;

- f) a prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual no planejamento e na operação dos sistemas de transporte e de circulação;
 - g) operação controlada do serviço através de um Centro de Controle Operacional de modo a garantir a regularidade da oferta de serviço e a confiança dos usuários quanto ao atendimento em rede;
- VI. oferta de ampla mobilidade e acessibilidade a todo espaço urbano, com segurança e conforto, no menor tempo e custo possíveis, respeitadas a legislação urbanística e ambiental;
- VII. garantia do equilíbrio econômico e financeiro do serviço de transporte coletivo urbano, como condição necessária para a garantia da continuidade da prestação do serviço essencial, bem como para a segurança jurídica do contrato;
- VIII. estímulo à participação das concessionárias na busca de eficiência e qualidade dos serviços.

2. UNIDADES DE PLANEJAMENTO – SETORES DE ÔNIBUS

- 2.1. O planejamento, organização dos serviços e controle do Sistema Integrado de Transporte Coletivo observam as distintas características urbanas da cidade, suas centralidades e os objetivos da política urbana do Município, em especial no Plano Diretor Estratégico, sendo realizados com uma base territorial básica específica para planejamento do serviço de ônibus na cidade, estabelecida na forma de Setores do Serviço de Ônibus, ou simplesmente: Setores de Ônibus.
- 2.2. Os Setores de Ônibus, que estão delimitados no Mapa IA deste Anexo, compreendem áreas do território da cidade, estabelecidos de acordo com as necessidades de planejamento e organização da delegação dos serviços, observados os seguintes critérios:
- I. um Setor de Planejamento do Serviço de Ônibus deve reunir ao menos uma centralidade urbana;
 - II. os setores devem configurar um território de interesse para a proposição de soluções que agreguem oferta de ligações locais, e que favoreçam as atividades econômicas internas em razão de uma melhor acessibilidade;
 - III. deve haver correspondência com outras divisões do território da cidade em que se organiza a gestão pública, como os limites de distritos e regiões de planejamento urbano.
- 2.3. A reunião de Setores de Ônibus define espaços territoriais referenciais para a delegação dos serviços, em particular a Área Central, delimitada no Mapa IA deste Anexo, a qual constitui região de atendimento geral da cidade por linhas provenientes de qualquer outra região.

3. TIPOLOGIA DE LINHAS

- 3.1. As linhas da rede de transporte coletivo por ônibus da cidade têm as seguintes definições para todos os fins deste decreto, do edital de licitação e contrato de concessão:
- I. **Linhas Estruturais Radiais (LER):** são as linhas do Subsistema Estrutural, que atendem as ligações dos Setores de Ônibus com a Região Central da Cidade, bem como aquelas

Folha 65
 Proc. nº 01-324/17
 Paulo Henrique da S. Lopes
 RF: 11.203

fls. 101

atendem as Centralidades Regionais Urbanas ao longo dos eixos viários que compõem a ligação com a Região Central;

II. **Linhas Estruturais Perimetrais (LEP):** são as linhas do Subsistema Estrutural, que articulam as ligações radiais estruturais de ônibus, ligam as centralidades urbanas regionais e Setores de Ônibus, com trajetos não radiais, sem passar pelo Centro Histórico da Cidade, ligando regiões dispostas nos anéis viários da cidade;

III. **Linhas Locais de Articulação Regional (LLA):** são as linhas que ligam os Setores de Ônibus às centralidades urbanas de alcance regional, que interligam os Setores de Ônibus situados em Áreas Operacionais distintas, que atendem à ligação com a Região Central com percurso predominantemente fora do VEIO, e as linhas cuja função da ligação se configure como de atendimento de natureza regional;

IV. **Linhas Locais de Distribuição (LLD):** são as linhas que realizam as ligações internas aos Setores de Ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidades urbanas de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus ou que realizam algumas ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviárias localizadas em outro Setor, desde que observem características complementares, como:

- a) os Terminais e Estações de Metrô não estejam inseridos na área de influência de uma centralidade urbana de alcance regional;
- b) possuam traçados com maior capilaridade, com abrangência de atendimento típica de áreas residenciais;
- c) possuam traçados que requeiram o uso de veículos de pequena capacidade em razão das características geométricas das vias e topográficas dos traçados;

V. **Linhas Locais Rurais (LLR):** são as linhas enquadradas na categoria de Serviços Complementares que atendem as regiões da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, definidas no Plano Diretor Estratégico.

3.2. As centralidades urbanas de alcance regional definidas acima compreendem as áreas de ocupação predominantemente comercial e de serviços, de alta atração de viagens, que polarizam uma determinada região geográfica da cidade, concentrando vários pontos de controle de linhas, e que oferecem conexões entre elas para vários destinos, a seguir relacionadas:

- I. Penha;
- II. Vila Prudente;
- III. Santo Amaro;
- IV. Pinheiros;
- V. Lapa;
- VI. Barra Funda;
- VII. Santana.

- 3.3. Na ocorrência de dúvidas de classificação das linhas, a SPTrans adotará a classificação mais apropriada, levando em consideração outros fatores associados ao modelo de estruturação do Sistema Integrado, em especial a função da ligação expressa por vários elementos: traçado, amplitude e natureza do atendimento (estrutural dos principais fluxos, regional de médio alcance, local de menor amplitude), a tipologia de veículos mais apropriada, entre outros.

4. TIPOLOGIA DE REDES

- 4.1. O conjunto de linhas do Serviço Integrado terá características diferenciadas adequadas às variações de demanda e aos padrões de deslocamento dos usuários conforme os dias da semana (dias úteis, sábados e domingos) e períodos do dia, estabelecendo conjuntos personalizados de linhas, classificadas da seguinte forma:

- I. **Rede de Referência de Dia Útil e Sábados:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda de fora dos horários de pico de dias úteis;
- II. **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da Rede de Referência de Dia Útil nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto aos bairros à região do Centro Histórico da Cidade e às centralidades urbanas de âmbito regional, estabelecidas de forma a evitar saturações dos equipamentos públicos de integração e descongestões decorrentes de transferência de elevados fluxos de passageiros entre linhas em condições pouco confortáveis;
- III. **Rede da Madrugada (dia útil, sábado e domingo):** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda específica do período das 0h:00min às 4h:00 min, para o atendimento de trabalho, lazer e entretenimento deste período do dia;
- IV. **Rede de Domingo:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda específica de dias de domingo e feriados, para atendimento de trabalho, lazer e entretenimento destes tipos de dia.

- 4.2. Em correspondência à classificação dos conjuntos de linhas definidos acima, as linhas do Sistema Integrado de Ônibus, além de sua classificação funcional, se diferenciam quanto à sua jornada operacional ao longo do tempo, da seguinte forma:

- I. **Linhas de Referência da Rede,** ou simplesmente Linhas de Referência: todas as linhas estruturais ou locais que compõem uma das três redes especificadas acima (Rede de Referência de Dia Útil e Sábados, Rede da Madrugada, Rede de Domingo);
- II. **Linhas de Reforço de Pico:** toda linha com operação limitada aos períodos de pico, manhã e tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regularização da oferta à demanda;
- III. **Linhas Especiais:** toda linha que seja estabelecida em caráter permanente ou transitório, para atendimento de demandas pontuais de comunidades ou de polos de atração em horários específicos do dia, bem como em eventos da Cidade.

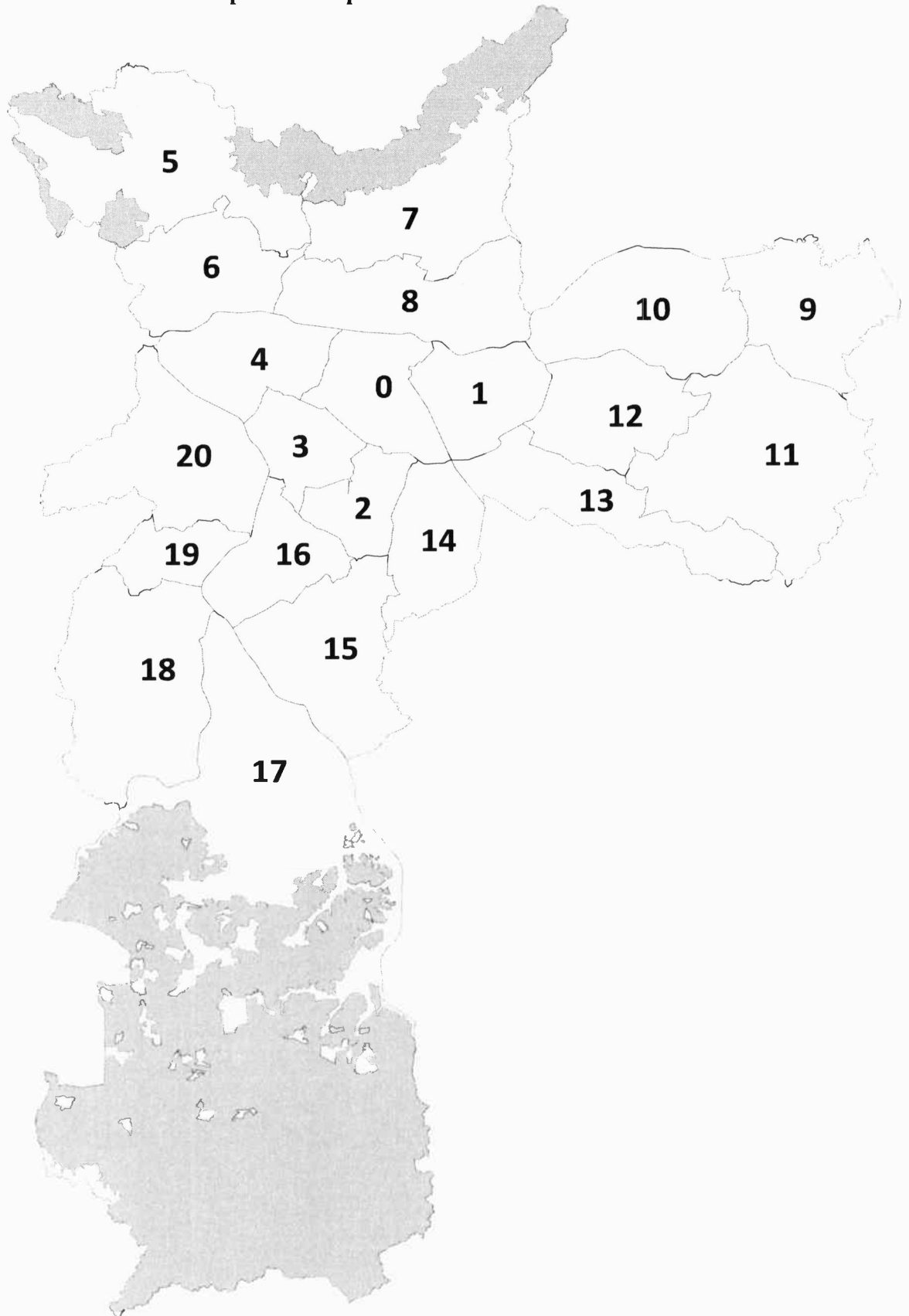
Folha 66
Proc. nº 01-324/17

fls. 103

Paulo Henrique da S. Lora
RF: 11.203**5. VIÁRIO ESTRUTURAL DE INTERESSE DOS ÔNIBUS - VEIO**

- 5.1. O conjunto de vias do sistema viário principal da cidade, mostrado no Mapa IB deste Anexo, cujas características das vias, de inserção geográfica, de função de ligação do território, de presença de infraestrutura específica para priorizar a circulação dos ônibus, configuram-se como as vias principais, que estruturam e organizam a realização dos deslocamentos de ônibus na cidade, constituindo o viário de apoio do Subsistema Estrutural de Ônibus.
- 5.2. As vias que compõem o VEIO deverão ser ordenadas de forma a dispor de tratamento para circulação prioritária dos ônibus, preservando a circulação dos ônibus de congestionamentos viários, como forma de garantir um maior controle sobre a velocidade operacional dos ônibus.
- 5.3. O Viário Estrutural de Interesse dos Ônibus poderá ter a sua configuração adequada ao longo do tempo pela Secretaria Municipal de Transportes, em razão da construção de novas infraestruturas dedicadas à circulação prioritária dos ônibus, expansão do sistema viário de interesse estrutural e às dinâmicas urbanas.

Mapa IA – Mapa dos limites dos Setores de Ônibus

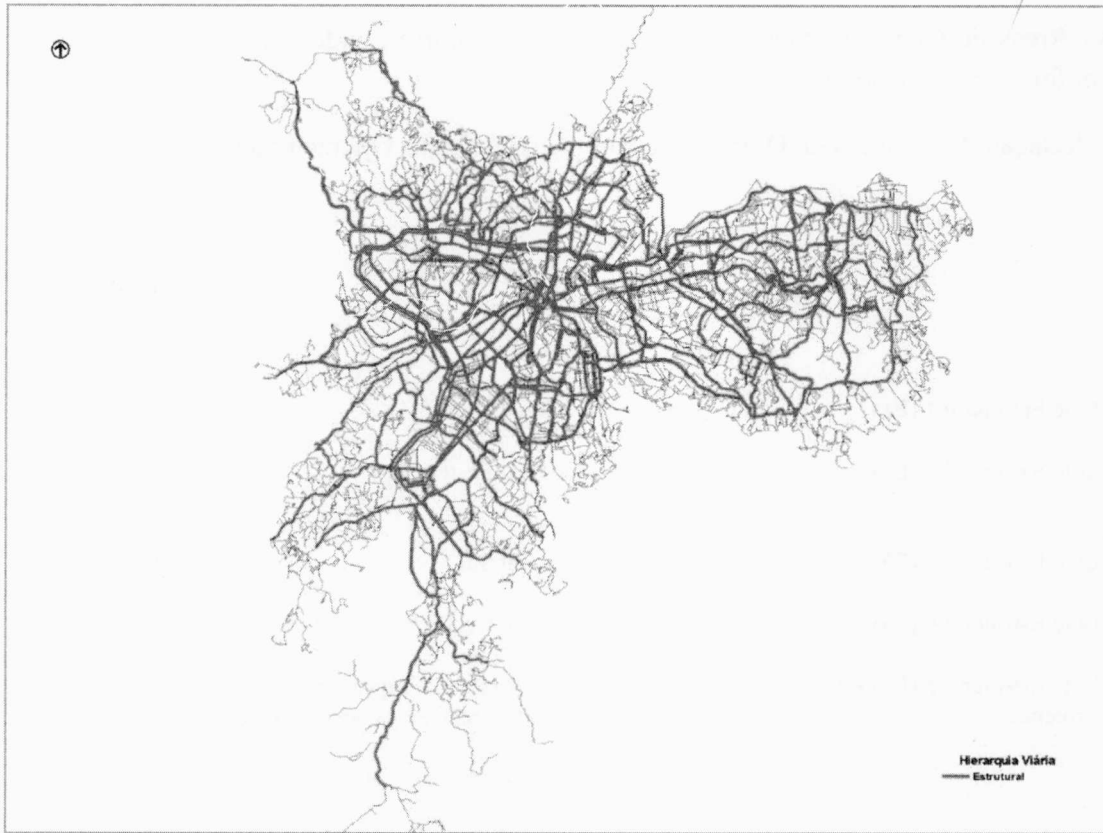


Folha 67
Proc. nº. 01-324/17

fls. 105

Paulo Henrique da S. Lope
RF: 11.203

Mapa IB – Mapa ilustrativo do VEIO



Anexo II – DELIMITAÇÃO DE ÁREAS OPERACIONAIS

1. As Áreas de Operação estabelecidas neste decreto correspondem à agregação dos Setores de Ônibus conforme relacionado na Tabela 1.

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos Lotes de Serviços

Lote	Área de Operação	Setores de Ônibus
Estrutural		
Lote Estrutural 1 (E1)	Área Operacional Norte	5, 6, 7 e 8
Lote Estrutural 2 (E2)	Área Operacional Leste	9, 10, 11, 12 e 13
Lote Estrutural 3 (E3)	Área Operacional Sul	14,15 e 17
Lote Estrutural 4 (E4)	Área Operacional Oeste	16, 18, 19 e 20
Lote Estrutural 5 (E5) Lote Especial Trólebus	Não tem área operacional específica, em razão de sua vinculação com a rede aérea de alimentação elétrica.	
Local de Articulação Regional		
Lote Local de Articulação Regional 0 (zero) (AR0)	Área Operacional Central	0, 1, 2, 3 e 4
Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1)	Área Operacional Noroeste	5 e 6
Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2)	Área Operacional Norte	7 e 8
Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3)	Área Operacional Nordeste	9 e 10
Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4)	Área Operacional Leste	11 e 12
Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5)	Área Operacional Sudeste	13
Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6)	Área Operacional Sul	14, 15 e 17
Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7)	Área Operacional Sudoeste	16, 18 e 19
Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8)	Área Operacional Oeste	20

Folha 08
 Proc. nº. 01-3241-13
 Paulo Henrique da S. Lopes
 RF: 11.203

fls. 107

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos Lotes de Serviços (continuação)

Lote	Área de Operação	Setores de Ônibus
Local de Distribuição		
Lote Local de Distribuição 1 (D1)	Área Operacional Noroeste	5 e 6
Lote Local de Distribuição 2 (D2)	Área Operacional Norte	7 e 8
Lote Local de Distribuição 3 (D3)	Área Operacional Nordeste 1	9
Lote Local de Distribuição 4 (D4)	Área Operacional Nordeste 2	10
Lote Local de Distribuição 5 (D5)	Área Operacional Leste 1	11
Lote Local de Distribuição 6 (D6)	Área Operacional Leste 2	12
Lote Local de Distribuição 7 (D7)	Área Operacional Sudeste	13
Lote Local de Distribuição 8 (D8)	Área Operacional Sul 1	14
Lote Local de Distribuição 9 (D9)	Área Operacional Sul 2	15
Lote Local de Distribuição 10 (D10)	Área Operacional Sul 3	17
Lote Local de Distribuição 11 (D11):	Área Operacional Sudoeste 1	18
Lote Local de Distribuição 12 (D12)	Área Operacional Sudoeste 2	16 e 19
Lote Local de Distribuição 13 (D13)	Área Operacional Oeste	20

2. Os limites geográficos dos Setores de Ônibus estão descritos a seguir.

2.1 Limites do Setor de Ônibus 0 (zero)

Começa no Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM, segue pela linha férrea em direção ao Centro, após a estação Brás à direita na Rua Conselheiro Belisário, à esquerda na Rua Miller e Rua Júlio Ribeiro, à direita na Rua Barão de Ladário e Rua João Teodoro, à esquerda na Rua Silva Teles, à direita na Rua Bresser, à esquerda na Rua Santa Rita até via Marginal do Rio Tietê. Segue por esta via até o acesso da ponte da Casa Verde em direção Oeste pela Av. Pacaembu até Av. Doutor Arnaldo, à esquerda nesta via até Av. Paulista, segue por esta via em direção ao Sul até Viaduto Paraíso, Rua do Paraíso, à direita na Rua Batista Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo e Rua dos Patriotas até o Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

2.2 Limites do Setor de Ônibus 1

Começa no Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM, seguindo pela Rua Cap. Pacheco Chaves e Rua do Orfanato até a Av. Adutora do Rio Claro, à esquerda na Rua Padre Maurício, seguindo até a Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Eng. Cestari, à direita na Av. Regente Feijó, seguindo pela Rua Bimbarra e Rua Curupá, até o seu final, seguindo à direita pela Rua Pedreira, a esquerda na Rua Maragójepe, à esquerda passa acompanhar o Córrego Rapadura até a Av. Aricanduva, onde à esquerda se-

gue pelo Viaduto Alberto Badra até via Marginal do Rio Tietê, seguindo por esta via em direção à Oeste, à esquerda na Rua Santa Rita, segue por esta via até Rua Bresser, à esquerda na Rua Silva Teles, seguindo pela Rua João Teodoro e Rua Barão de Ladário, à esquerda na Rua Júlio Ribeiro, à direita na Rua Miller e Rua Conselheiro Belisário até encontro com Linha 10 Turquesa da CPTM, segue pela linha férrea em direção ao Sul até Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

2.3 Limites do Setor de Ônibus 2

Começa na Av. Dr. Ricardo Jafet com Rua Cel. Diogo, seguindo por esta via e Av. Prof. Abrão de Moraes em direção ao Sul até Complexo Viário Maria Maluf, à esquerda nesta via em direção à Oeste, à direita na Av. Jurandir, à esquerda na Av. dos Bandeirantes, à direita na Av. Santo Amaro e Rua Afonso Braz, à esquerda na Av. Quarto Centenário até acesso a Rua Sena Madureira, segue por esta via, à esquerda na Rua Paulo Francis, à direita na Av. Ibirapuera, à esquerda na Av. Conselheiro Rodrigues Alves e Rua Dr. Amâncio de Carvalho, à direita na Av. Vinte e Três de Maio, segue pela Rua do Paraíso e Rua Batista Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo, segue por esta via até Av. Dr. Ricardo Jafet (marco inicial).

2.4 Limites do Setor de Ônibus 3

Começa na Av. Paulista com Rua do Paraíso, segue por esta via em direção à Oeste até Av. Dr. Arnaldo, seguindo por esta via e Rua Heitor Penteado, à esquerda na Rua Natingui, à direita na Av. Prof. Frederico Hermann Júnior, à esquerda na via Marginal do Rio Pinheiros, por onde segue em direção ao Sul até Av. Pres. Juscelino Kubitschek, seguindo por esta via até Rua Ramos Batista, à direita na Rua das Olimpíadas, à esquerda na Rua Casa do Ator, à direita na Rua Loureço Marquês, à esquerda na Av. dos Bandeirantes em direção ao Sul, à esquerda na Av. Santo Amaro, à direita na Rua Afonso Braz, à esquerda na Av. Quarto Centenário até acesso a Rua Sena Madureira, segue por esta via, à esquerda na Rua Paulo Francis, à direita na Av. Ibirapuera, à esquerda na Av. Conselheiro Rodrigues Alves e Rua Dr. Amâncio de Carvalho, à direita na Av. Vinte e Três de Maio, até Av. Paulista com Rua do Paraíso (marco inicial).

2.5 Limites do Setor de Ônibus 4

Começa na Praça Charles Miller, Av. Pacaembu segue por esta via em direção ao Norte até via Marginal do Rio Tietê, seguindo por esta via em direção à Oeste até via Marginal do Rio Pinheiros, seguindo por esta via até à esquerda na Av. Prof. Frederico Hermann Júnior, seguindo pela Rua Natingui, à direita na Rua Heitor Penteado, seguindo pela Av. Doutor Arnaldo, à esquerda na Alameda Pereira Guimarães até Praça Charles Miller (marco inicial).

2.6 Limites do Setor de Ônibus 5

Começa na Av. Inajar de Souza com Av. Itaberaba, segue nesta via em direção ao Norte até a Rua Florestal da Cantareira, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mairiporã, Caieiras, Cajamar e Santana de Parnaíba, à esquerda contornando o Parque Estadual de Jaraguá, à esquerda na Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita na Rua Caxambú do Sul, à esquerda na Av. Elísio Teixeira Leite, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Rua Domingos Vega, seguindo pela Rua Ministro Correia de Castro, à esquerda na Rua Lúcio de Mendonça, seguindo pelas Ruas Francisco Castilho, Olga Souza de Queirós e Padre Domingos Gava, à esquerda na Av. Itaberaba até Av. Inajar de Souza (marco inicial).

2.7 Limites do Setor de Ônibus 6

Começa na Av. Itaberaba com Av. Inajar de Souza, segue nesta via em direção à Oeste, seguindo pelas Ruas Padre Domingos Gava, Olga Souza de Queirós e Francisco Castilho, à direita na Rua Domingos Vega, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Av. Elísio Teixeira Leite, à esquerda na Rua Caxambú do Sul e Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita contornando o Parque Estadual do Jaraguá, até BR-050 Rod. Anhanguera, seguindo por esta Via, à direita na Rua Vitantônio D'Abril, à esquerda na Av. dos Rémedios, até via Marginal do Rio Tietê, segue nesta via até a ponte da Freguesia do Ó, acesso à Av. Inajar de Souza, seguindo pela Av. Inajar de Souza Até Av. Itaberaba (marco inicial).

2.8 Limites do Setor de Ônibus 7

Começa na Av. Sanatório com BR-381 Rod. Fernão Dias, segue em direção ao Noroeste até Reserva Florestal da Cantareira pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Guarulhos, Mairiporã e Caieiras, à esquerda na Av. Inajar de Souza e Av. João dos Santos Abreu, à direita na Av. Imirim, à esquerda na Av. Eng. Caetano Álvares, seguindo pela Rua Mariquinha Viana, à esquerda na av. Água Fria, à direita na Rua José de Albuquerque Medeiros e Av. nova Cantareira, à esquerda na Rua Lagoa Verde, à direita na Av. Luiz Dumont Villares, à esquerda na Rua Paulo de Avelar, seguindo pela Av. Júlio Buono e Av. Sanatório até BR-381 Rod. Fernão Dias (marco inicial).

2.9 Limites do Setor de Ônibus 8

Começa na Av. Sanatório com BR-381 Rod. Fernão Dias, Segue por está via e Av. Júlio Buono, à direita na Rua Paulo de Avelar e Av. Luiz Dumont Villares, à esquerda na Rua Lagoa Verde, à direita na Av. Nova Cantareira, à esquerda na Rua José de Albuquerque Medeiros e av. Água Fria, à direita na Rua Mariquinha Viana, seguindo pela Av. Eng. Caetano Álvares, à direita na Av. Imirim, à esquerda na Av. João dos Santos Abreu, à esquerda na Av. Inajar de Souza, à direita na via Marginal do Rio Tietê até SP-070 Rod. Ayrton Senna, segue em direção ao Norte pela divisa do Município de São Paulo com o município de Guarulhos pela BR-381 Rod. Fernão Dias até Av. Sanatório (marco inicial).

2.10 Limites do Setor de Ônibus 9

Começa na Estação Guaianazes da Linha 12-Coral da CPTM, seguindo pela faixa de domínio da linha férrea da CPTM até Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, segue acompanhando a divisa do Município de São Paulo com os Municípios de Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba e Guarulhos até o encontro com a Av. Jacú-Pêssego, à esquerda na Av. Afonso Lopes de Baião, à direita na Av. Pires do Rio, à esquerda na Av. José Pinheiro Borges até Estação Guaianazes da Linha 12-Coral da CPTM (marco inicial).

2.11 Limites do Setor de Ônibus 10

Começa na Av. Pires do Rio com Acesso a Radial Leste, Segue por esta via até Av. Afonso Lopes de Baião, à direita na Av. Jacú-Pêssego, à esquerda na SP-070 Rod. Ayrton Senna, segue por esta via em direção à Oeste acompanhando a divisa do município de São Paulo com o município de Guarulhos até via Marginal do Rio Tietê ponte do Aricanduva, esquerda no Viaduto Alberto Badra até Radial Leste, à esquerda na Radial Leste seguindo por esta via até Estação

Arthur Alvim da Linha 3 Vermelha do Metrô, à esquerda na Av. do Contorno, seguindo pela Radial Leste até acesso Av. Pires do Rio (marco inicial).

2.12 Limites do Setor de Ônibus 11

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue em direção ao Sul contornando o pátio de manutenção do Metrô, à direita na Av. Dr. Francisco Munhoz Filho e Av. Antônio de Souza Queiroz, à esquerda na Av. Maria Luiza Americano, à direita na Rua Cel. Albert de Rochas D'Aiglum, à esquerda na Rua Joaquim Meira de Siqueira, à direita na Av. Afonso de Sampaio e Sousa e Av. Aricanduva, à esquerda na Av. Arraias do Araguaia e Rua Cachoeira do Campo, à direita na Rua Douradoquara, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Barra do Caeté, seguindo pela Rua Francesco Usper, à esquerda na Rua Manoel Quirino de Mattos e Av. Sapopemba, seguindo pela Av. Mariana de Sousa Guerra e Av. Bassano Del Crappa, à direita na Av. Gonçalves da Costa, seguindo às margens do Córrego Copiaçu, prosseguindo em linha imaginária até cruzar a Av. Jacu Pêssego, até o encontro com a Av. Adutora do Rio Claro, seguindo pela divisa do município de São Paulo com o município de Ferraz de Vasconcelos até Rua Martim Afonso, seguindo a faixa de domínio da Linha 11-Coral da CPTM até Av. José Pinheiro Borges, seguindo pela Radial Leste, à direita na Av. do Contorno até Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô (marco inicial).

2.13 Limites do Setor de Ônibus 12

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue pela Radial leste em direção ao Centro, à esquerda na Av. Aricanduva, à direita na Rua Ajiru, à esquerda na Rua Comendador Gil Pinheiro, a direita acompanhando o Córrego Radadura, seguindo pela Av. Regente Feijó, à esquerda na Rua Santiago Rodrigues e Av. Vereador Abel Ferreira, à direita na Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Sapopemba, seguindo pela Av. da Barreira Grande, à esquerda na Av. Arraias do Araguaia, à direita na Av. Aricanduva, à esquerda na Av. Afonso de Sampaio e Sousa e na Rua Joaquim Meira de Siqueira, à direita na Rua Cel. Albert de Rochas D'Aiglum, à esquerda na Av. Maria Luiza Americano, à direita na Av. Antônio de Souza Queiroz, à esquerda na Av. Dr. Francisco Munhoz Filho, contornando o pátio de manutenção do Metrô até Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô (marco inicial).

2.14 Limites do Setor de Ônibus 13

Começa na Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá, segue pela Av. Adutora do Rio Claro, e após a transposição da Av. Jacu Pêssego, segue acompanhando o leito do Córrego Copiaçu até a Av. Gonçalves da Costa, à esquerda na Av. Bassano Del Grappa, à direita na Av. Mariana de Sousa Guerra e Av. Sapopemba, seguindo pela Rua Manoel Quirino de Mattos, à direita na Rua Francesco Usper, segue pela Rua Barra do Caeté, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Douradoquara e Av. Arraias do Araguaia, à esquerda na Av. da Barreira Grande, à direita na Av. Sapopemba e Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Abel Ferreira, à esquerda na Rua Eng. Cestari, à esquerda na Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Padre Maurício, até a Av. Adutora do Rio Claro, onde segue até a Rua do Orfanato, seguindo por ela até a Rua Cap. Pacheco Chaves e Viaduto

Folha 20
Proc. nº 01-324/12

Paulo Henrique da S. Lope

RF: 11/2020

Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 - Turquesa da CPTM. Segue pela Linha férrea até a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul, seguindo pela divisa do município de São Paulo com os municípios de São Caetano do Sul, Santo André e Mauá em direção ao Sudeste até Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá (marco inicial).

2.15 Limites do Setor de Ônibus 14

Começa na faixa de domínio da Linha 10 - Turquesa da CPTM com a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul, segue pela linha férrea até Viaduto Cap. Pacheco Chaves, à esquerda na Rua dos Patriotas, à direita na Rua Prof. Romeu Pellegrini, à esquerda na Av. Dr. Ricardo Jafet, segue em direção ao Sul pela Av. Prof. Abraão de Moraes e Rod. dos Imigrantes, à esquerda na Av. Miguel Estéfano, contornando o Parque do Estado, em direção à Leste pela divisa do município de São Paulo com os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul até faixa de domínio da Linha 10 - Turquesa da CPTM com a divisa do município de São Paulo com o município de São Caetano do Sul (marco inicial).

2.16 Limites do Setor de Ônibus 15

Começa na Av. Afonso D'Escragnolle Taunay com Rodovia dos Imigrantes, segue por está via até Rua Arapuã, segue em direção ao Sudoeste contornando o Aeroporto de Congonhas até Rua Freire Farto, à direita na Av. Hélio Lobo, à direita, passa a acompanhar o leito do Córrego Água Espraiada, à esquerda na Av. Dr. Lino de Morães Leme, à direita na Rua Rodes e Av. Mascote, à esquerda na Av. Washington Luís segue por está via até Via Marginal do Rio Pinheiros, seguindo o curso do Rio Pinheiros em direção ao Sul até a Represa Billings, segue pela divisa do município de São Paulo com o município de Diadema em direção a Rodovia dos Imigrantes, posteriormente contornando o Parque do Estado em direção ao Centro, até Av. Afonso D'Escragnolle Taunay com Rodovia dos Imigrantes (marco inicial).

2.17 Limites do Setor de Ônibus 16

Começa na Av. Jurandir com Viaduto Jabaquara, segue nesta via até Av. dos Bandeirantes, segue por está via em direção à Oeste até a Via Marginal do rio Pinheiros, segue por esta via em direção ao Sul, à esquerda na Av. Washington Luís segue nesta via em direção ao Centro, à direita na Av. Mascote, à esquerda na Av. Dr. Lino de Morães Leme, à direita, passa a acompanhar o leito do Córrego Água Espraiada, à esquerda na Av. Hélio Lobo e Rua Freire Farto, contornando o Aeroporto de Congonhas até Av. Jurandir com Viaduto Jabaquara (marco inicial).

2.18 Limites do Setor de Ônibus 17

Começa no "Canal Rio Grande" com o Rio Pinheiros, segue ao sul pela Represa Guarapiranga acompanhando o limite do Distrito da Capela do Socorro, até a divisa com o Município de Embu-Guaçu, seguindo pelos limites do extremo sul do Município com os municípios de Embu-Guaçu, Jquitiba, Itanhaém, São Bernardo do Campo até a Represa Billings, por onde segue até a Av. Marginal do Rio Pinheiros e por ela até o marco inicial.

2.19 Limites do Setor de Ônibus 18

Começa no “Canal Rio Grande” com o Rio Pinheiros, segue ao norte pela Via Marginal do Rio Pinheiros até a Ponte João Dias, à esquerda na Ponte João Dias seguindo pelas e Av. João Dias, Av. Das Belezas, esquerda na Av. Carlos Caldeira Filho em direção ao Sudoeste, direita na Estrada do Campo Limpo, até divisa do município de São Paulo com o município de Taboão da Serra, seguindo em direção ao Sul acompanhando o limite dos distritos do Campo Limpo, M Boi Mirim na divisa do município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra, Erbu das Artes e Itapecerica da Serra, até o Reservatório Guarapiranga, à esquerda pela Reservatório em direção ao Norte até o “Canal Rio Grande” com o Rio Pinheiros (marco inicial).

2.20 Limites do Setor de Ônibus 19

Começa na Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias, segue por está via em direção ao Norte até ponte do Morumbi, à esquerda na Ponte, segue pela Av. Morumbi, esquerda na Rua Dr. Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Dr. Francisco Tomás de Carvalho, à esquerda na Av. Giovani Gronchi em direção ao Sul, à direita na Rua São Pedro Fourier, seguindo pela Rua Mal. Hastimphilo de Moura e Av. Mal. Juarez Távora, à direita na Av. Des. Artur Whitaker e Av. Antônio de Salles Penteado até Av. Jorge Amado, Seguindo para o Sudeste acompanhando o limite do distrito do Campo Limpo e a divisa do município de São Paulo com o município de Taboão da Serra, à esquerda na Rua Dr. Joaviano Pachêco de Aguirre, seguindo pela Estrada do campo Limpo em direção ao Sul até Av. Carlos Caldeira Filho, seguindo por está via até Av. das Belezas, à direita nesta via seguindo pela Estrada de Itapecerica e Av. João Dias até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias (marco inicial).

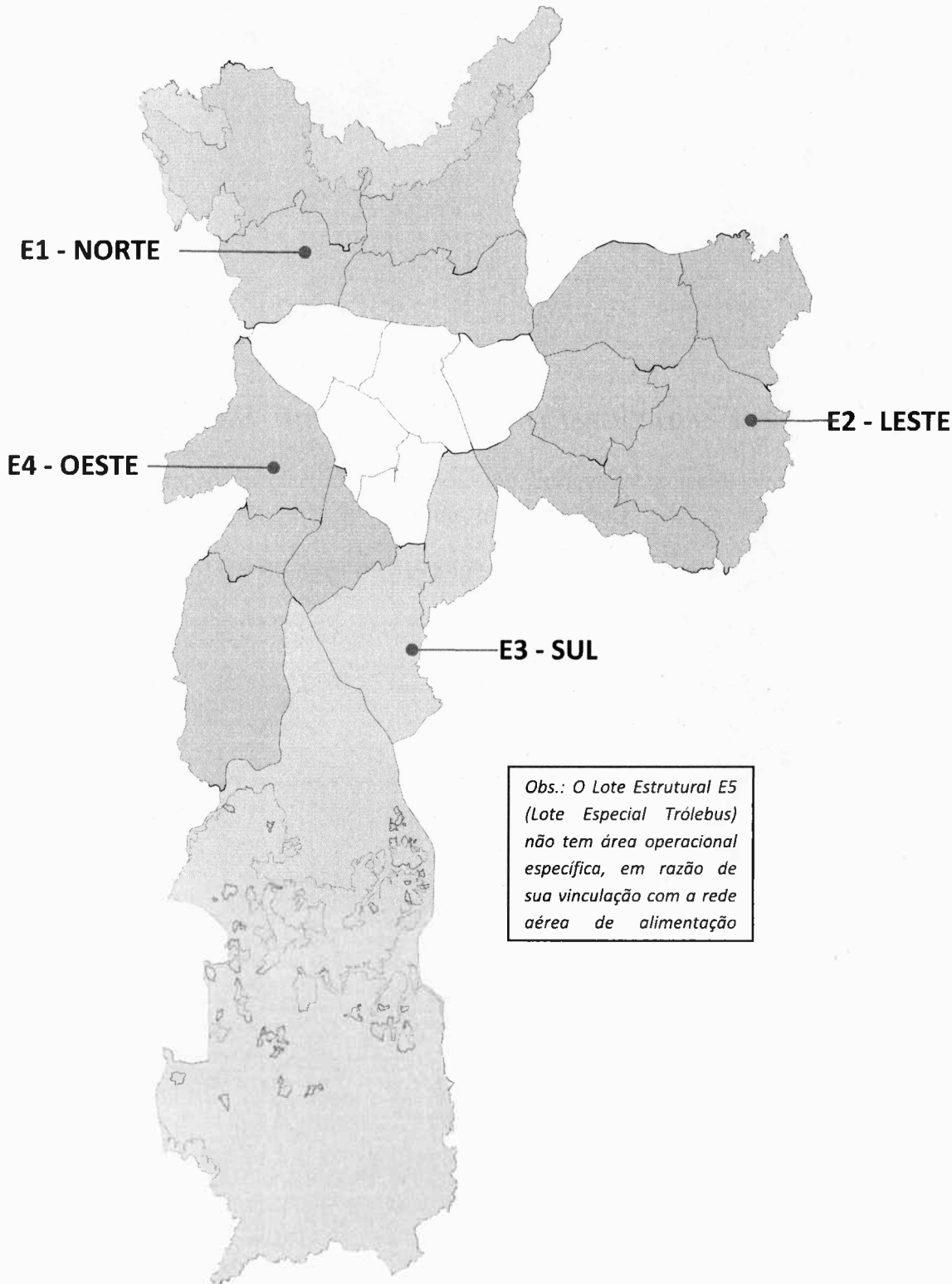
2.21 Limites do Setor de Ônibus 20

Começa na Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi, segue por esta via em direção ao Noroeste até o encontro com o acesso à Rodovia Castelo Branco, segue à esquerda por esta rodovia até a divisa com o município de Osasco, segue acompanhando este limite e posteriormente a divisa com o município de Taboão da Serra até encontro da Rodovia Régis Bittencourt com Av. Francisco Morato, seguindo em direção ao Sul pela Av. Antônio de Salles Penteado e Av. Des. Artur Whitaker, à esquerda em Av. Mal. Juarez Távora, seguindo pela Mal. Hastimphilo de Moura, à esquerda na Av. Giovani Gronchi, à direita na Rua Dr. Francisco Tomás de Carvalho seguindo pela Rua Dr. Flávio Américo Maurano e Av. Mombi até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi (marco inicial).

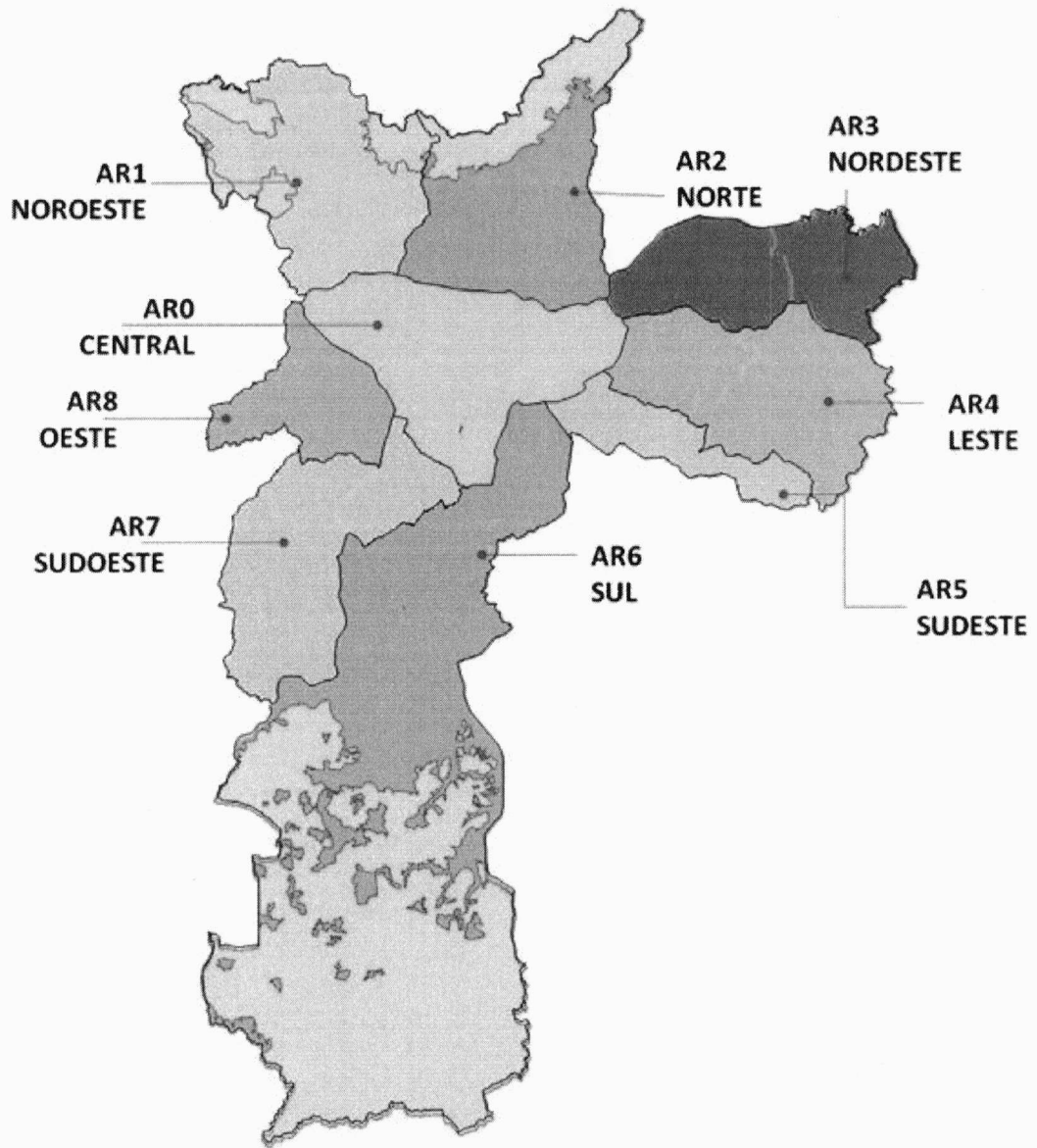
Anexo III – MAPAS DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO ASSOCIADAS AOS LOTES DE SERVIÇOS

As Áreas de Operação correlacionadas aos lotes de serviços estabelecidos neste Decreto estão ilustradas nos mapas a seguir.

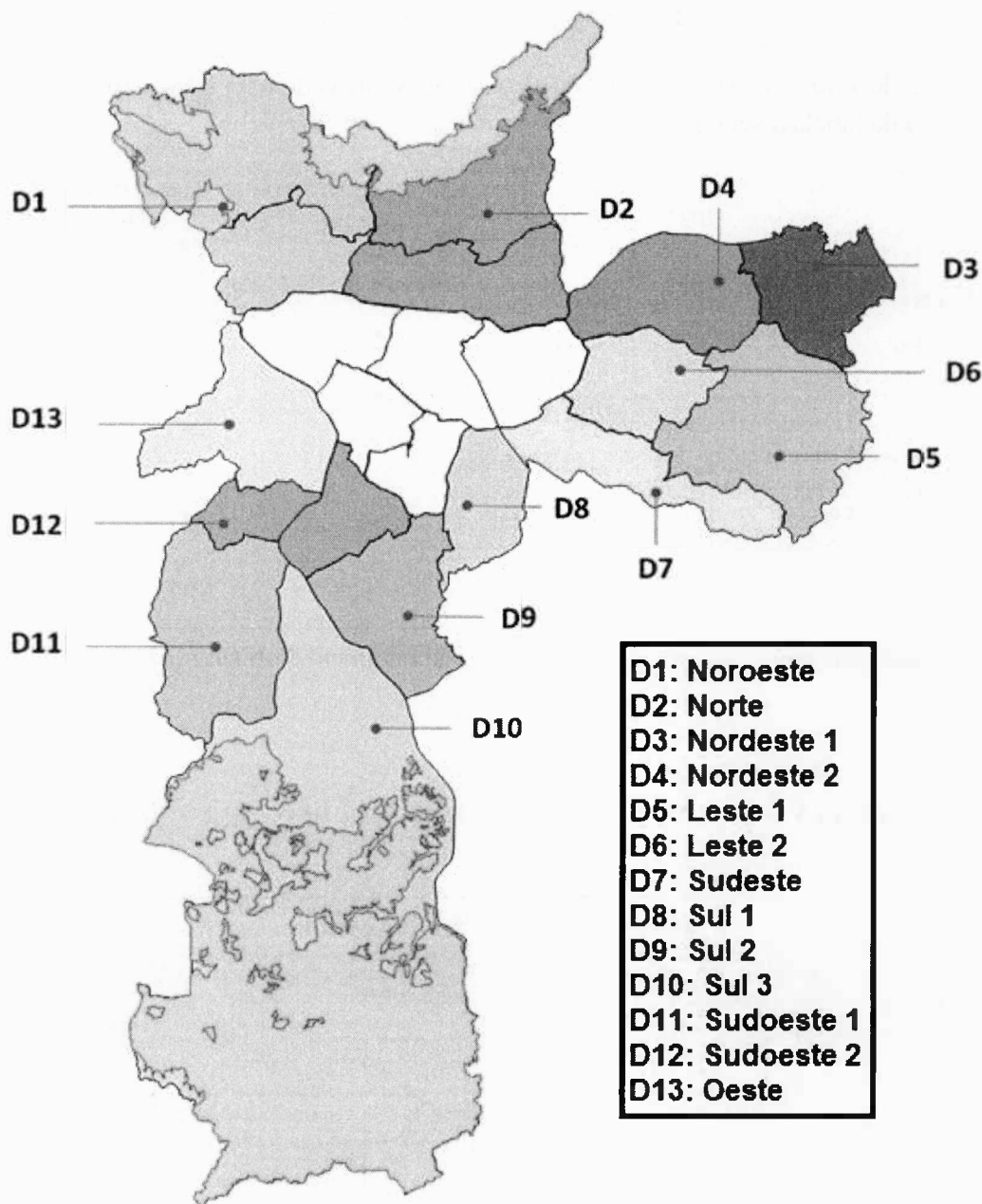
Mapa III-A – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Estrutural



Mapa III-B – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Articulação Regional



Mapa III-C – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Distribuição



Anexo IV – ASSOCIAÇÃO DE GRUPOS DE LOTES DE SERVIÇO, ÁREAS DE OPERAÇÃO E TIPOLOGIA DE LINHAS

Nos termos deste decreto, a vinculação dos lotes de serviços, áreas de operação e tipos de linhas é sintetizado na forma da tabela a seguir.

Sistema	Tipo de linha	Grupo Estrutural	Grupo Local de Articulação Regional	Grupo Local de Distribuição
Sistema Integrado				
Subsistema Estrutural	Estrutural Radial	•		
	Estrutural Perimetral	•		
	Reforço de Pico Estrutural	•		
Subsistema Local	Local de Articulação Regional		•	
	Reforço de Pico de linhas Locais de Articulação Regional		•	
	Local de Distribuição (Área Central)		•	
	Local de Distribuição			•
	Reforço de Pico de linhas Locais de Distribuição			•
Serviço Complementar				
Serviço Atende				•
Linhas Rurais				•

Anexo V – CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DOS VEÍCULOS

TABELA DE CAPACIDADE MÉDIA DE VEÍCULOS							
Tipo de Veículo	Características		Passageiros Sentados (módulo)	Área para cadeira de rodas	Área para passageiros em pé (módulo)	Passageiros por m²	Capacidade Total Média (passag. sentados + em pé + área p. cadeira de rodas)
	Construtivas	Comprimento Total					
Miniónibus	Piso Normal	≤ 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	1	3,40	4	35
Midiónibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	25 (ref. 9,6 m)	1	4,90	6	55
			33 (ref. 11,2 m)	1	6,00	6	69
Básico	Piso Normal	11,5 a 12,5 m	35 (ref. 12,5 m)	1	6,50	6	75
	Piso Baixo						
Padron	Piso Baixo	12,2 a 15,0 m	32 (ref. 13,3 m)	1	8,90	6	86
			38 (ref. 15,0 m)	1	10,00	6	99
Articulado	Piso Baixo	18,8 a 23,0 m	37 (ref. 18,5 m)	1	15,20	6	129
			57 (ref. 23,0 m)	1	18,80	6	171
Biaarticulado	Piso Baixo	≤ 27,0 m	47 (ref. 26,6 m)	1	25,00	6	198

Obs:

1 - Todos os tipos de veículos são acessíveis.

2 - A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e a quantidade de portas.

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **56.585**
Total de referências : **1**

Folha 23
Proc. nº 01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

1/1

Título: DECRETO Nº 56.585 09/11/2015 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Institui, no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, o Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado.

[\[Back \]](#)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 74
Proc. nº 01-34117
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

DECRETO Nº 56.585, DE 9 DE NOVEMBRO DE 2015

Institui, no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, o Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,

D E C R E T A:

Art. 1º Fica instituído, no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, o Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado, que será concedido sem ônus ao seu titular, respeitado o limite de validade previsto no parágrafo único do artigo 3º deste decreto.

Art. 2º Fará jus ao Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado o trabalhador que tenha terminado de receber a assistência financeira do Programa do Seguro-Desemprego, regulado nos termos da Lei Federal nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990, e que ainda esteja comprovadamente desempregado.

Parágrafo único. A solicitação deverá ser feita perante a Secretaria Municipal de Transportes no período de até 3 (três) meses contados do fim do recebimento da assistência financeira a que refere o "caput" deste artigo.

Art. 3º O Bilhete Único Especial do Trabalhador Desempregado é pessoal e intransferível e terá validade por até 90 (noventa) dias, não sendo renovável.

Parágrafo único. Ato da Secretaria Municipal de Transportes definirá o limite de embarques diários.

Art. 4º O benefício de que trata este decreto será retido e imediatamente cancelado na ocorrência de 1 (uma) das seguintes hipóteses:

- I - admissão do trabalhador em novo emprego;
- II - uso indevido por terceiro.

Art. 5º Compete à Secretaria Municipal de Transportes e à São Paulo Transporte S.A. expedir normas e instruções destinadas à operacionalização do disposto neste decreto, bem como fiscalizar o seu estrito cumprimento.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução deste decreto correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 9 de novembro de 2015, 462º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 9 de novembro de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 10/11/2015, p. 1 c. 1

Para informações sobre revogações ou alterações a esta norma, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Folha 75
Proc. nº 011-324117
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

PROJETO DE LEI 01-0525/2005 do Vereador Tião Farias (PSDB)
"**DISPÕE SOBRE A PASSAGEM DE CRIANÇAS PELA CATRACA NOS VEÍCULOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS NA CIDADE DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**"

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º As crianças, a partir do nascimento até o dia em que completarem 6 (seis) anos, estarão dispensadas do pagamento de tarifa nos veículos do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de São Paulo.

§ Único - Para efeito desta lei, são veículos de transporte coletivo todos aqueles que participem do subsistema estrutural, subsistema local e dos serviços complementares, especificados no Art. 2º, da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

Art. 2º As crianças, a partir do nascimento, até o dia em que completarem 2 (dois) anos, deverão transpor a catraca no colo pelos seus pais, ou responsáveis.

Art. 3º As crianças com idade entre 2 (dois) anos e 1 (um) dia e 6 (seis) anos poderão transpor a catraca no colo de seus pais ou responsáveis ou girando-a, sendo auxiliado, se necessário, por seus pais ou responsáveis.

§ 1º - Para que a criança passe pela catraca girando-a, deverão os pais, ou responsáveis legais, solicitar a emissão gratuita de "Bilhete Único Infantil", na Secretaria Municipal de Transportes.

§ 2º - O "Bilhete Único Infantil" deverá conter a foto da criança beneficiária, prazo de validade até o dia em que ela complete 6 (seis) anos, e será pessoal e intransferível, não podendo ser utilizado por terceiro, mesmo seus pais ou responsáveis.

§ 3º - Em caso de perda, furto, roubo ou deterioração do "Bilhete Único Infantil", poderá o Poder Executivo exigir, para a emissão de outro exemplar, o pagamento de valor que não poderá superar o equivalente a 10 (dez) passagens de transporte coletivo.

Art. 4º No caso de uso irregular do "Bilhete Único Infantil" por terceiro, este será retido e cancelado, não podendo os pais ou responsáveis solicitar um novo.

Art. 5º As crianças com idade a partir de 6(seis) anos e 1(um) dia deverão pagar o valor integral da passagem ou, se já matriculadas na rede de ensino, poderão solicitar, nos termos do Decreto 1060, de 7 de outubro de 1948, e alterações posteriores, o "Bilhete Único de Estudante".

Art. 6º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

Art. 7º - Esta Lei entrará em vigor quando da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 02/12/2005, PÁG. 4

Folha 76
Proc. nº 011-324119
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 525/05

OF ATL nº 231, de 29 de novembro de 2005

Ref. Ofício SGP 23 nº 4930/2005

Senhor Presidente

Nos termos do ofício referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica da lei decretada por essa Egrégia Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 525/05, aprovado na sessão de 26 de outubro do corrente ano, de autoria do Vereador Tião Farias, que dispõe sobre a isenção de tarifa, nos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de São Paulo, para crianças de 0 a 6 anos de idade.

Sem embargo dos meritórios propósitos que nortearam seu autor, a medida não reúne condições de ser convertida em lei, impondo-se seu veto total, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, nos termos das considerações a seguir aduzidas.

A proposta vinda à sanção consiste, em síntese, na dispensa do pagamento de tarifa, nos veículos do aludido sistema de transporte, às crianças entre 0 e 6 anos. Para a implementação da medida, o texto prevê que as crianças até 2 anos deveriam transpor a catraca no colo de seus pais ou responsáveis; aquelas entre 2 e 6 anos poderiam ultrapassá-la no colo ou girando-a mediante o uso do Bilhete Único

Infantil.

Importa esclarecer que a catraca, ao ser acionada, registraria a passagem, sem que se verificasse, porém, o correspondente pagamento. Daí decorreriam despesas ao erário público, vez que à Administração Municipal incumbiria a reposição dos respectivos valores à operadora do serviço público.

Nesse sentido, é de se observar que a isenção pretendida envolve questão que repercute em matéria orçamentária e configura ingerência no serviço de transporte coletivo de passageiros, matérias essas de iniciativa legislativa exclusiva do Chefe do Executivo (artigo 37, § 2º, inciso IV, e artigo 69, inciso IX, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo), bem como interfere na fixação das tarifas dos serviços públicos de transporte, atribuição própria do Executivo (artigo 178 da Lei Maior local).

Desse modo, o texto vindo à sanção extrapola as atribuições do Legislativo, ferindo o princípio da independência e harmonia entre os Poderes, consagrado no artigo 2º da Carta Magna e reproduzido no artigo 6º da Lei Orgânica.

Por outro lado, a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução, estabelece que as dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data de sua promulgação, deverão dispor de fontes específicas de recursos (§ 4º do artigo 27).

Assim, a outorga de novas gratuidades ou descontos demanda, obrigatoriamente, o aporte adicional de recursos por parte da Administração Municipal ou a majoração da tarifa visando aumentar a fonte de receita do Sistema com o fim de atender à despesa consistente na remuneração do operador, resultante do benefício.

Acresça-se, ademais, que descontos e isenções relativos aos interesses sociais mais relevantes já são assegurados por lei, tais como os concedidos a estudantes, idosos, portadores de necessidades especiais, integrantes das Forças Armadas, entregadores de correspondência do Correio e oficiais de justiça, os quais, inclusive, oneram sobremaneira o custo da tarifa de ônibus vinculado ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

A ampliação do universo de gratuidades, trazida pela proposta, concorreria para o acréscimo de novos gastos ao Sistema, já bastante sobrecarregado, vindo a comprometer a sua saúde financeira ou causando o desequilíbrio econômico-

financeiro dos contratos de concessão e permissão, sem falar nos ônus que recairiam sobre os usuários, por meio do reajuste tarifário.

Observe-se, também, que o texto aprovado, além de aumentar o universo de isenções, prevê, nos parágrafos de seu artigo 3º e no seu artigo 4º, a respectiva forma de controle, não permitindo ao Executivo, caso fosse convertido em lei, o devido trato de sua operacionalização, no que respeita a emissão dos bilhetes infantis, dados que deveriam conter, procedimentos em caso de perda, furto, deterioração e uso irregular, solicitação de segunda via e outros aspectos de natureza estritamente regulamentar.

Faz-se mister ressaltar, ainda, que, de acordo com o levantamento procedido pela São Paulo Transporte S/A, com base nos dados do IBGE, estima-se em 1.030.000 a quantidade de cartões a serem expedidos para a efetivação da medida. E mais: todo ano seriam emitidos 250.000 novos cartões, para crianças que viessem a completar 2 anos, e cancelados outros 250.000, para as que completassem 6 anos. Os custos referentes à fabricação de cartões, seu cadastramento, impressão de dados, logística de captação dos cadastros, entrega, substituição de cartões perdidos e outras tantas atividades necessárias, alçariam a cifra aproximada de R\$ 7.500.000,00 a ser suportada pelo Tesouro.

Por fim, note-se que não consta do projeto de lei a indicação dos recursos correspondentes ao considerável aumento de despesas que implica, em contraposição ao artigo 25 da Constituição do Estado de São Paulo, e, a par disso, está em desacordo com o disposto nos artigos 15 e 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Pelo exposto, vejo-me compelido a vetar a propositura, na íntegra, com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, devolvendo o assunto à reapreciação dessa Egrégia Câmara.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos de elevado apreço e consideração.

JOSÉ SERRA, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ROBERTO TRIPOLI

Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Folha 27
Proc. nº. 01-54114
Paulo Henrique de S. Lopes
RF: 11.203

PROJETO DE LEI 01-0007/2009 do Vereador Alfredinho (PT)

"Dispõe sobre a isenção de tarifa nos transportes coletivos urbanos no município de São Paulo, para crianças de até 05 (cinco) anos de idade e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta:

Art. 1º - Fica autorizado o Poder Executivo, isentar de tarifa nos transportes coletivos urbanos, dentro do Município de São Paulo, crianças de até 05 (cinco) anos de idade.

Art. 2º - O Poder Público Municipal deverá cadastrar todas as crianças que buscarem o benefício sem necessidade de renovação até o término de sua validade.

Art. 3º - O cadastramento será realizado pela São Paulo Transportes (SPTRANS), por meio de formulário padrão, devendo conter as informações constantes nos seguintes documentos de apresentação obrigatória:

I - R.G. (Registro Geral) e/ou Certidão de Nascimento da criança beneficiada;

II - R. G. (Registro Geral) do Responsável;

III - Comprovante de residência recente.

Parágrafo Único: Na constatação de qualquer irregularidade das informações prestadas no cadastramento da criança, bem como utilização inadequada do cartão, será suspenso o benefício, sendo cancelada sua inscrição.

Art. 4º - A isenção da tarifa dar-se-á mediante a utilização de cartão eletrônico, válido até a data anterior ao aniversário de seu 6º (sexto) ano de vida.

I - O cartão eletrônico será distribuído gratuitamente após realizado o cadastro nas unidades autorizadas.

II - O cartão eletrônico é pessoal e intransferível.

Art. 5º - Não poderá ser autorizado o aumento nas tarifas de transporte urbano, devido aos custos que esse benefício possa originar.

Art. 6º - O benefício terá validade em todos os transportes coletivos que circulem no âmbito do Município.

Art. 7º - O benefício poderá ser estendido aos transportes intermunicipais mediante convênios firmados com outros municípios, governo estadual e/ou governo federal.

Art. 8º - As despesas com a execução desta lei ficarão por conta de dotações financeiras próprias, consignadas no orçamento vigente e suplementadas, se necessário, devendo as previsões futuras destinarem recursos específicos para seu fiel cumprimento.

Art. 9º - O Poder Público Municipal regulamentará a presente lei, no prazo de 60 dias, a contar a data de sua publicação.

Art. 10º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes."

Folha 28
Proc. nº 01-324/17
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

PUBLICADO DOC 19/06/2013, PÁG 75

PROJETO DE LEI 01-00420/2013 do Vereador Jair Tatto (PT)

""Institui o Bilhete Único Infantil""

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica criado o Bilhete Único Infantil, a fim de disciplinar o transporte público gratuito de crianças com idade entre 3 (três) e 6 (seis) anos, no Município da Cidade de São Paulo.

Parágrafo único: As crianças na faixa etária constante do caput, para utilização do Bilhete Único Infantil, deverão estar domiciliadas neste Município e realizar o cadastramento junto a SPTRANS, conforme critérios que constarão em Decreto a ser expedido pelo Poder Executivo.

Art. 2º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentária próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 13 de junho de 2013. Às Comissões competentes."

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 79
Proc. nº 01-3415
Paulo Henrique da S. Lopes
RF: 11.203

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 420/13

Ofício ATL nº 145, de 20 de julho de 2016

Ref.: OF-SGP23 nº 1746/2016

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 420/13, de autoria do Vereador Jair Tatto, aprovado em sessão de 22 de junho do corrente ano, que objetiva instituir o Bilhete Único Infantil, benefício consistente na concessão de gratuidade no transporte público municipal às crianças com idade entre 3 (três) e 6 (seis) anos, desde que domiciliadas no Município de São Paulo e previamente cadastradas na São Paulo Transporte - SPTrans S.A.

Contudo, embora se possa reconhecer o seu meritório intuito, a medida não reúne as condições necessárias à sua conversão em lei, na conformidade das razões a seguir aduzidas, pelo que, com fundamento no artigo 42, § 1º, da Lei Orgânica do Município, sou compelido a vetá-la em sua totalidade.

Por primeiro, cumpre assinalar que, pelos usos e costumes, o transporte público gratuito de crianças entre 0 (zero) e 5 (cinco) anos de idade já é uma realidade na Cidade de São Paulo há muito tempo. Dessa forma, no que concerne à faixa etária compreendida entre 3 (três) e 5 (cinco) anos, não se afigura necessária a edição de norma legal prevendo a indigitada gratuidade.

Restaria, portanto, a concessão do benefício tão somente para as crianças com idade entre 5 (cinco) e 6 (seis) anos.

A esse respeito, considerando que o serviço de transporte coletivo de passageiros é prestado sob regime de concessão e permissão e consistindo a arrecadação tarifária fonte de receita para a remuneração do operador, a instituição dessa nova isenção tarifária demandaria, obrigatoriamente, a majoração da tarifa hoje vigente ou o aporte adicional de recursos por parte da Administração Municipal.

Ocorre que o orçamento municipal já conta com destinação obrigatória da maioria dos recursos, tendo a Administração margem deveras reduzida para a realização de despesas discricionárias e para fazer frente às demandas sociais prioritárias, de modo que a isenção em apreço não poderia ser efetivada sem que fosse diminuída a capacidade de atender os demais serviços e investimentos essenciais para promover o desenvolvimento econômico e social.

Com efeito, diversos benefícios já são assegurados, tal como a gratuidade conferida aos estudantes, idosos e pessoas com deficiência, estando, pois, contemplados no atual elenco de isenções ou reduções os interesses sociais relevantes, não sendo o caso de instituir novas modalidades, sob pena de comprometimento da saúde financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, mormente quando, não é demais repetir, crianças com idade até 5 (cinco) anos, em razão dos usos e costumes, já são transportadas gratuitamente.

Por derradeiro, impende destacar que, além do não atendimento das exigências determinadas pelos artigos 16 e 17 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar Federal nº 101, de 4 de maio de 2000), também incide sobre a iniciativa legislativa em apreço o óbice decorrente do disposto no § 10 do artigo 73 da Lei Eleitoral (Lei Federal nº 9.504, de 30 de setembro de 1997), que, no ano de realização de eleições, proíbe a distribuição gratuita de bens, valores ou benefícios por parte da Administração Pública, exceto nos casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já em execução orçamentária no exercício anterior.

Nessas condições, evidenciadas as razões que me compelem a vetar na íntegra o projeto aprovado, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

FERNANDO HADDAD, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 21/07/2016, p. 4

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.camara.sp.gov.br.

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 06/06/2017

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

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 02/06/17 às 16:30h
RF 11120

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

EM 09/06/2017
POR Karol HS

PAÍDA ÀS H ASS:

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em

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

Câmara Municipal de São Paulo
Secretaria de Documentação
Disponibilizado pela Equipe de Documentação do Legislativo

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s)
80 / S.P. D 108 / 11
Alexandre Labaki
Técnico Administrativo
Razões de Veto PL 0420/2013
Página 2 de 2



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 80
Proc. N° 324/17

fls. 127

Alessandra Labaki
RR 11.136

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº .. de 20.. (a) ..

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 16/08/17 AO 19 HS
POR Kael
DATA 16/08/17 AS 14 H ASS: Kael

Segue m juntado N, nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado N sob folha(s)
nº 81 A 84. Em 05 / 10 / 17.

João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336 - SCP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0324-17

Folha nº 811 do Proc.
Nº 01-324 de 20 17
João Carlos Dias Chaves
RF 11.338 - SGP.12

PARECER Nº 1430/2017 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0324/17.

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a criação do Bilhete Único Infantil.

De acordo com a proposta, o bilhete único infantil se destina a disciplinar o transporte público gratuito de crianças com idade entre 3 (três) e 5 (cinco) anos.

De acordo com a justificativa "o bilhete único infantil proporcionará condições para que as crianças não se submetam ao constrangimento de passar por baixo da catraca do ônibus ou sobre esta, o que ocasiona transtornos à mesma, além do risco de acidentes dentro do veículo" (fls. 02).

Sob o aspecto jurídico, na forma do Substitutivo ao final proposto, para adequar o texto ao princípio constitucional da harmonia e independência entre os Poderes, o projeto reúne condições para seguir em tramitação, eis que respaldado no regular exercício da competência legislativa desta Casa.

Com efeito, versa o projeto sobre assunto de típico interesse local, traçando norma que recai sobre a prestação de serviço público local, ambas matérias inseridas na competência legislativa do Município, nos termos do art 30, I e V, da Constituição Federal.

A matéria de fundo versada no projeto diz respeito à proteção das crianças, tema sobre o qual, igualmente, pode o Município legislar, nos termos do art. 24, XV, c/c 30, II, da Constituição Federal.

Oportuno salientar que as crianças pertencem a uma classe de sujeitos especiais – assim como os idosos e as pessoas com deficiência – aos quais o ordenamento jurídico determina que seja dada proteção especial.

Exatamente neste sentido dispõem o art. 227 da Constituição Federal e o art. 7º, parágrafo único da Lei Orgânica do Município, este último estabelecendo que a criança e o adolescente são considerados prioridade absoluta do Município. Também não é demais lembrar que o Estatuto da Criança e do Adolescente determina em seu art. 4º o dever do Poder Público de assegurar com absoluta prioridade a efetivação dos direitos fundamentais das crianças e adolescentes, dentre os quais se destaca o direito à dignidade e ao respeito, direitos estes que certamente podem ser viabilizados através da medida veiculada na propositura, que permitirá às crianças usufruir o direito ao transporte sem ter que se arrastar por debaixo das catracas dos ônibus.

Todavia, necessária se faz a apresentação de Substitutivo a fim de adequar o texto proposto para que não incida em inconstitucionalidade, o que ocorreria caso fosse mantida a determinação de criação de um bilhete específico para as crianças, inclusive com isenção tarifária.

Com efeito, tais comandos interferem na organização administrativa relativa ao serviço de transporte coletivo municipal, cuja gestão incumbe à Prefeitura, nos termos do artigo 172 da

Relatório nº 1451/2017

646



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0324-17

Lei Orgânica do Município. De forma coerente a esse dispositivo, o citado diploma legal, em seu artigo 178, estabelece ser da competência do Poder Executivo a fixação da tarifa do referido serviço de transporte.

Por sua vez, o artigo 175, inciso XI, da Lei Orgânica, prevê que a regulamentação do sistema de transporte coletivo de passageiros contemplará as formas de subsídio, o que deve ser feito por meio de lei cujo processo legislativo deve ser deflagrado pelo Chefe do Poder Executivo municipal.

Neste ponto, oportuna a menção ao trecho do parecer exarado por Edgard Neves da Silva e publicado em "Cadernos de Direito Tributário e Finanças Públicas", vol. 4, Ed. R.T., págs. 31/39, *in verbis*:

"Resumindo, é função típica e privativa do Poder Executivo, gerir os negócios públicos e, em especial, executar os serviços públicos colocados à disposição dos indivíduos, e obras, até porque o Estado, lato sensu, pode ser considerado um grande prestador de serviços. (...)

Por este peculiar regime, pode-se afirmar que a fixação da tarifa será de privativa competência do Poder Executivo Municipal, que o deverá fazer com base em uma política própria, embasada na utilidade do serviço para a população, na figura do usuário, mormente no pertinente à sua capacidade econômica e na figura do prestador, em especial, quando o serviço é oferecido de forma indireta, descentralizada, que por ser uma empresa privada demanda um retorno remuneratório, contendo a indenização do custo e o lucro.

Sendo competência do Executivo fixar as tarifas dos serviços públicos de transporte, certo é que também será do Executivo a competência para isentar do pagamento dessa tarifa."

Convém salientar que o Tribunal de Justiça de São Paulo reiteradamente tem julgado inconstitucionais leis de iniciativa parlamentar que concedem isenção de tarifa em transporte coletivo, consoante aresto abaixo reproduzido:

"AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Lei nº 3.868, de 08.03.16. A norma dispõe sobre a criação do bilhete especial para gestante e lactante no âmbito Municipal. Inadmissibilidade. Vício de iniciativa. Cabe, privativamente, ao Executivo a iniciativa legislativa de projetos que interfiram na gestão administrativa. Precedentes. Desrespeito ao princípio constitucional da 'reserva de administração'. Precedentes do STF. Afronta a preceitos constitucionais (arts. 5º; 25; 47, incisos II, XI, XIV e XIX e 144 da Constituição Estadual). Fonte de custeio. Possível a indicação de fonte de custeio genérica (art. 5º). Precedentes dos Tribunais Superiores. Ação procedente."

(Relator(a): Evaristo dos Santos; Comarca: São Paulo; Órgão julgador: Órgão Especial; Data do julgamento: 10/08/2016; Data de registro: 12/08/2016)

Assim, a presente propositura, ao imiscuir-se em matéria de competência privativa do Poder Executivo, violou os princípios da harmonia e independência entre os Poderes,



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0324-17

Folha nº 83 do Proc.
Nº 01-324 de 20 17
João Carlos Dias Chaves
RF 11.339 - SGP.12

contemplados na Constituição Federal (artigo 2º), na Constituição Estadual (artigo 5º) e também na Lei Orgânica do Município (artigo 6º).

No entanto, vislumbra-se possível a permissão legal por projeto de lei de iniciativa parlamentar a que as crianças com idade de 3 (três) a 5 (cinco) anos possam adentrar o veículo de transporte público sem precisar passar pela catraca e saindo pela porta frontal do veículo de transporte, de modo a garantir a sua dignidade, evitando-se constrangimentos danosos, sem, contudo, estabelecer-se isenção ou criação de bilhete único infantil, previsões que se mostrariam inconstitucionais, conforme se demonstrou.

Desse modo, há apenas a facilitação de acesso ao transporte coletivo, sem, contudo, criar obrigações ao Poder Executivo e sem imiscuir-se em contrato de concessão de transporte público. Note-se que, nestes termos, a proposta vai ao encontro de julgado do Egrégio Tribunal de Justiça de São Paulo que também assegurou às gestantes o direito de não passar pela catraca, o qual pode ser aplicado, por analogia, ao caso em análise, *in verbis*:

“AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - Lei municipal nº 733, de 14 de setembro de 2006, de Bertioga - Ingresso de gestantes em veículos de transporte coletivo, sem passar pela catraca - Vício de iniciativa não caracterizado - Facilitação de acesso ao transporte coletivo a determinada qualidade de passageiros, de conteúdo genérico, dentro do âmbito concorrente de atuação da Câmara dos Vereadores, no intuito de atender aos interesses das gestantes - Relevante questão social - Desequilíbrio contratual - Inocorrência - Ausência de isenção ou redução de tarifa - Impacto orçamentário inóceno - Improcedência, cassada a liminar.” (ADI 142.412-0/7-00, julg. 24/10/07, grifamos)

Durante a tramitação do projeto deverão ser realizadas duas audiências públicas em atenção ao disposto no art. 41, XI, da Lei Orgânica do Município.

Para ser aprovado o projeto depende de voto favorável da maioria absoluta dos membros desta Casa, nos termos do art. 40, § 3º, V, do mesmo diploma legal.

Ante o exposto, na forma do Substitutivo a seguir apresentado, somos **PELA LEGALIDADE**.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA
E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0324/17.

Dispensa as crianças de passar pela catraca dos veículos de transporte coletivo urbano, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0324-17

Folha nº 84 do Proc.
Nº 01-324 de 20 17
João Carlos Dias Chaves
RF 11.130 - SGP.12

Art. 1º Ficam dispensadas as crianças com idade de 3 (três) a 5 (cinco) anos de passar pela catraca nos veículos de transporte coletivo urbano.

Art. 2º Esta lei deverá ser regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias a contar de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 09/10/2017.

MARIO COVAS NETO

REIS

JANAINA LIMA

JOSÉ POLICE NETO

RINALDI DIGILIO

SANDRA TADEU

CAIO MIRANDA

ZE TURIN

CLAUDINHO DE SOUZA

SONIA FRANCINE

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
De 05/10/17
Pág. 87 Col. 3
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336 - SGP-12

À Comissão de ADM
Em 06/10/17
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.336

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 11/10/17 às 12h
Carne RF 100468

do Vereador / A Vereadora
GILSON BARRETO
Para relatar
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 10/10/17
Fernando
Presidente

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

Segue anexo juntado 1 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado 1 ob folha(s)
nº 85 de 88 Em 10/10/2017
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF. 100.623 - SGP-12 Moussa



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 85
do processo - 01- 324/2017

Ana
Ana Lúcia de Oliveira Sousa
RF.: 100.823

Redistribuído ao Vereador

Renoldi Duglio

Para relatar.

Sala da Comissão de Administração Pública.

Em

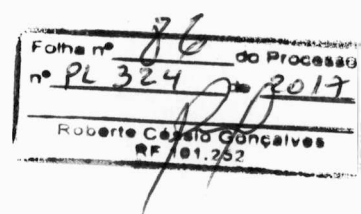
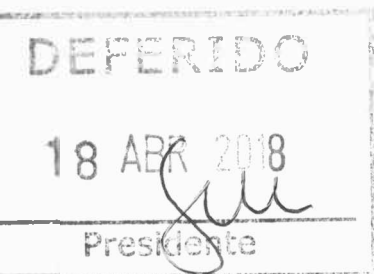
09, 03, 2018

[Signature]
Presidente



Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob n°(s)
86 a 87 e folha de Informação
sob n° 241.05118.


Roberto Cassio Gonçalves
Assistente Parlamentar
RP 101.262 - SQP.



REQUERIMENTO

RDS nº /2018

RDS

427/2018

Requeiro nos termos regimentais a coautoria no **PL nº 324/2017** do Vereador Jair Tatto (PT), que Institui o Bilhete Único Infantil, e dá outras providências.

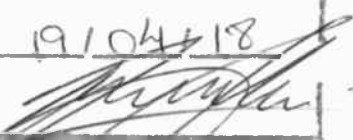

SÂMIA BOMFIM
Vereadora - Psol

De acordo,

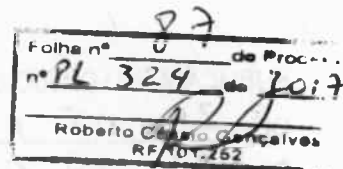

JAIR TATTO
Vereador - PT

DSR - SGP.22 - 19/04/2018 - 11:10 - 109836 - 2/2



A Comissão de:
ADM
19/04/18


Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300



PARECER 702/2018 DA COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 324/2017.

O presente projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Jair Tatto, institui o *Bilhete Único Infantil*.

De acordo com a propositura, as crianças na faixa etária de três a cinco anos de idade e domiciliadas no município de São Paulo, poderão se cadastrar junto a SPTRANS e receber o Bilhete Único Infantil para utilizar no transporte público.

Em sua justificativa, o autor argumenta que o Bilhete Único Infantil proporcionará condições para que as crianças não se submetam ao constrangimento de passar por baixo ou sobre a catraca do ônibus, evitando transtornos e riscos de acidentes dentro do veículo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE da propositura, na forma do SUBSTITUTIVO apresentado a fim de adequar o seu texto para que, ao invés da criança obter o Bilhete Único Infantil, permita-se que ela adentrar e sair do coletivo sem passar pela catraca.

Cabe informar que o autor já havia apresentado e tramitou por esta Casa, o PL 420/2013, com teor semelhante ao presente projeto, diferenciando-se apenas na faixa etária das crianças atendidas, naquele era de três a seis anos de idade e neste de três a cinco anos.

Na ocasião, o Poder Executivo vetou o referido projeto de lei alegando, dentre outros motivos, que o transporte público gratuito para crianças entre 0 (zero) e 5 (cinco) anos de idade já é uma realidade na Cidade de São Paulo há muito tempo.

Tendo em vista que o projeto de lei reforça uma prática que já vem sendo praticado pelo Poder Executivo, quanto ao mérito, a Comissão de Administração Pública manifesta-se FAVORAVELMENTE à aprovação da propositura, nos termos do substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Administração Pública, em

Gilson Barreto
presidente

Antonio Donato

Paulo Frange

David Soares

Rinaldi Digilio
relator

Mário Covas Neto

Quito Formiga

RELATÓRIO 730/2018

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 24/05/18
Pag. 84 Col. 04
Conferido [assinatura]

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

A Comissão de ECON

Em 24/05/18

Roberto Cassio Gonçalves
Operador de Computador
RF 101.252

RECEBIDO
Comissão de Trânsito, Transporte,
Atividade Econômica, Turismo, Lazer
e Gastronomia.
Em 24/05/18 às 17:00
Maria de Fátima Moreira
RF 100.749

AO Vereador / A Vereadora
Smo. Vel. Cont. Lopes
Para relatar:
Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade
Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia.
Em 05/06/2018
Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, nos
termos do § 3º, artigo 63 do RI

Segue — juntado —, nesta data documento(s)
o papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 88 Em 20/06/2018
Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Folha nº 88 deProcesso nº 04-324/2017Maria de Fátima Moreira
RF. 100.749 - SGP-12

PARECER Nº 958/2018 DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 324/17

O presente projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Jair Tatto, institui no transporte público o Bilhete Único Infantil para crianças na faixa etária de três a cinco anos de idade e domiciliadas no Município.

De acordo com a justificativa, objetiva-se propiciar condições para que as crianças não sejam obrigadas ao constrangimento de passar por baixo ou sobre a catraca do ônibus, evitando transtornos e riscos de acidentes dentro dos veículos de transporte coletivo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa apresentou substitutivo visando permitir que as crianças, ao invés de obter o Bilhete Único Infantil, possam embarcar e desembarcar dos veículos sem passar pela catraca.

A Comissão de Administração Pública apresentou parecer favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

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

Favorável, pelo exposto, o parecer, nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 20/06/2018

SENIVAL MOURA
PRESIDENTE

ADILSON AMADEU

ALESSANDRO GUEDES

CONTE LOPES
Relator

GEORGE HATO

REGINALDO TRIPOLI

RICARDO TEIXEIRA

Relatório 989/2018

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

De 21 / 06 / 2018

Pág. 106 Col. 3

Conferido: Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

A Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher

Em 21/06/18 Hugo Zanoni Harbs
Téc. Administrativo
RF 11.391

RECEBIDO

Comissão de Saúde, Promoção

Social, Trabalho e Mulher

Em 21/06/2018 às 12:38

Caio C. Maia de Oliveira

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

Ao Vereador / A Vereadora

Doem' Monat

Para relatar.
Sala da Comissão de Saúde, Promoção Social
Trabalho e Mulher
Em 12/08/2018

Presidente

Presidente

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

Segue(m) juntado(s) documento(s)
rubricado(s) sob nº 89-23 e
folha(s) para informação sob nº
Em 2/5/18 Gemile B. Breitenfiese
RF: 11.391



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

FL. Nº 89

Proc. nº 01-324/2017

Camila Barrero Breitenvieser RF 11387

COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER

PRESIDENTE: EDIR SALES

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 17 DE ABRIL DE 2019

PAUTA: Projetos de Lei – PL nº 252/2017; PL nº 324/2017; PL nº 413/2017; PL nº 429/2017;
PL nº 502/2017; PL nº 726/2017; PL nº 51/2018; PL nº 176/2018; PL nº 598/2017.

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

17493

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 1 DE 9

FL. Nº

Proc. nº 01-324/2017

Camila Barrero Breitenvieser RF 1138

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Abertos os trabalhos. Cumprimento e parabenizo todos pela luta, insistentemente vocês estão aqui presentes. Muito obrigada pela presença de todos.

Estamos iniciando agora a 4ª audiência pública da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher. Presenças por enquanto esta Presidente, Vereadora Edir Sales, e o Vereador Gilberto Natalini.

Na qualidade de Presidente da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher, declaro aberta a 4ª audiência pública, de 2019, convocada para hoje, 17 de abril de 2019.

Informo que esta audiência pública é transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br, link auditórios online.

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral, no portal da Câmara Municipal de São Paulo, link atividade legislativa, audiências públicas, registro escrito.

As pessoas que quiserem fazer uso da palavra deverão se inscrever perante a secretaria da Comissão. Já nominamos os oradores que falarão hoje, representando o Sindsep, o Sergio; representando os funcionários, o Carlos e representando o Hospital São Luiz Gonzaga, o Lúcio.

Esta audiência pública é para discutir projetos de Vereadores, porém como os senhores estão aqui vamos ouvi-los com o maior respeito.

Foram convidados a participar representantes do Poder Público e da sociedade civil, da Secretaria Municipal de Saúde; Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania; Centro de Apoio Operacional de Infância, Juventude e Idoso; Conselho Municipal de Direitos da Criança e do Adolescente; Fórum Municipal da Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente; conselhos tutelares da cidade de São Paulo e convite ao público em geral foi veiculado nos jornais *Folha de S. Paulo* e *Estado de S. Paulo*, nesta data. Foi também veiculado no *Diário Oficial do Município*, diariamente, desde o dia 12 de abril, de 2019.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Gilberto Natalini.

O SR. GILBERTO NATALINI – Sra. Presidente, aqui estão nove projetos para a audiência pública. E a audiência pública não precisa de quórum de Vereadores, basta que a Presidente esteja para ouvir os comentários sobre os projetos.

Mas antes de entrar na pauta gostaria de conversar com a senhora. Hoje conversamos, ontem também, sobre a questão do SAMU, que está se arrastando por dias. E V.Exa. me disse que conversou com o Secretário, que está de licença saúde, foi operado, mas comprometeu-se com V.Exa. de estar aqui numa audiência pública, numa data determinada, se não me enganar, dia 08 de maio, para atender aquele convite que a Comissão fez.

Em segundo lugar, também V.Exa. e a Comissão terão proximamente, até segunda-feira, em data e hora a marcar, uma reunião com os Vereadores e a direção da Secretaria Municipal de Saúde, provavelmente o Secretário Adjunto, Chefe do Gabinete e outras pessoas também, com a pauta que vamos levar, os nossos questionamentos, as dúvidas e críticas. É também pauta exclusiva para tratar do SAMU. É uma segunda questão encaminhada e será bom para nós - os sete Vereadores -, junto com a Secretaria, levarmos o que já temos levantado sobre os problemas que estão ocorrendo com essa mudança administrativa que fizeram.

Terceiro ponto, Vereador Celso Giannazi, que está aqui, tínhamos amanhã uma visita marcada que estamos fazendo praticamente toda semana ao Hospital São Luiz Gonzaga. Uma visita da Comissão de Saúde no Hospital São Luiz Gonzaga está marcada para amanhã, no horário determinado. E conversando sugerimos a V.Exa., que aceitou imediatamente, que seja transferida essa visita e a Comissão de Saúde vá visitar de surpresa, sem anúncio prévio uma ou se possível, se der tempo, as duas bases do SAMU, das que temos notícia de que estão em condições ruins de funcionamento.

Então acho importante que a Comissão toda vá, como já tínhamos marcado o Hospital São Luiz Gonzaga, deixamos e ir lá depois V.Exa. vê o local. Já demos algumas sugestões de coisas que sabemos, outros Vereadores também podem sugerir. Vamos de surpresa, sem avisar para não haver preparo. Só os Vereadores saberão e vamos lá *in loco* para ver as condições de trabalho, de funcionamento de uma ou, se possível, duas bases do SAMU da cidade de São Paulo.

Está combinado isso. V.Exa. aceitou as sugestões.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Está combinado. Superimportante.

O SR. GILBERTO NATALINI – Ajudou a articular. São três encaminhamentos sobre o tema que acho fundamental que a Comissão de Saúde vá fazer.

Era o que queria conversar com a senhora e o Vereador Celso, para começar está bom.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Acho importante. Estamos realmente muito preocupados, os sete Vereadores que fazem parte da Comissão estão muito preocupados em fazer o possível para dirimir esse grande problema que está acontecendo na cidade de São Paulo.

Convido para tomar assento à Mesa a Sra. Sabrina Carvalho, membro da Mesa Diretora do CMDCA.

Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Celso Giannazi.

O SR. CELSO GIANNAZI – Boa tarde a todos, Presidente, Vereador Natalini, todos que nos assistem. O Vereador Natalini acabou de se expressar nessa agenda e gostaria que as pessoas que estão aqui presentes, muitas delas estavam quando nós fizemos os requerimentos e não ficou claro nem para nós da Mesa e muito menos para essa população que está aqui nos assistindo agora. Como fizemos o requerimento de convite ao Sr. Secretário e convocação do Sr. Takano, para que apresentasse esse reestruturação, na verdade esse desmonte do SAMU.

Não ficou claro e venho fazer um apelo porque o que entendi é que estamos jogando isso para o meio de maio.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – 08 de maio.

O SR. CELSO GIANNAZI – 08 de maio. É inadmissível, Sra. Presidente, porque o SAMU está num movimento de paralisação e é urgente que se ouça o Secretário, o Sr. Takano, que nos apresente aqui esse projeto estratégico, essa falsa reestruturação e remodelação do SAMU.

Ontem estive no Hospital do Servidor Público e tive a oportunidade de falar com o novo Superintendente, Sr. José de Azevedo, perguntei se conhecia o SAMU, dentro do Hospital do Servidor Público. Ele acabou de chegar, não conhecia, então ele levou dentro da Base do SAMU mostrando o que acontece com a Base do SAMU dentro de um hospital público. Ele foi e sabemos

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 2 DE 9

FL. Nº 90

Proc. nº 01-324/2017

Camila Barrero Breitenvieser RF 11387

Base do SAMU, uma salinha pequena de dois por dois, somente com uma pia. E saímos pelo Pronto-Socorro e mostrei o caminho que um trabalhador do SAMU faz para se trocar quando vem de um atendimento, com sangue ou contaminado, e tem de ir lá embaixo, no banheiro e ele não tinha conhecimento disso.

O Secretário de Saúde já tem conhecimento disso. Falamos com ele, que é inadmissível essa situação continuar. Falo do Hospital do Servidor Público, mas várias outras bases que visitamos estão na mesma situação ou até pior.

Então, Sra. Presidente, faço um apelo para que se marque para a semana que vem.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CELSO GIANNAZI – Mas o Sr. Takano foi convocado e o Secretário foi convidado, então podemos fazer em duas etapas, porque é urgente que se discuta. Temos aqui um pedido do Bilhete Único para a semana que vem, dia 24, podemos trocar. Faço um requerimento solicitando essa troca para ouvir e discutir isso com a máxima brevidade. Não é possível postergar todo esse tempo e a população sendo penalizada.

O SR. GILBERTO NATALINI – Sra. Presidente, nós temos a visita amanhã. V.Exa. vai determinar onde vamos, de acordo com a necessidade mais premente. Temos a reunião com a cúpula da Secretaria e os Vereadores para tratar desse assunto.

Quanto à questão da audiência, se V.Exa. achar por bem, na semana que vem, vir só o Chefe do SAMU, aí o Secretário não virá, não está aí. Mas se V.Exa. achar que o Chefe do SAMU é suficiente, nós podemos eventualmente deixar para a semana que vem, o Dr. Takano vem aqui na audiência e conversamos com ele.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Deixe-me explicar, ontem estava conversando com a Helen, o Sergio e o Carlos. Parece que há um consenso de que o Diretor do SAMU venha junto, no mesmo dia que o Secretário Edson Aparecido. Se houver esse consenso marcamos então no dia 08, como o Secretário está de licença médica. Então os senhores é que decidem.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Acho que tem de ser o Sr. Takano e o Secretário porque houve um consenso. Ontem eu estava conversando com representantes, o Carlos, Sergio e Helen, e houve um consenso.

Registro a presença da Vice-Presidente, Vereadora Patrícia Bezerra.

Então se o Secretário não pode vir porque está de licença médica e há o consenso de estarem no mesmo dia, sugeriria ao nobre Vereador Celso Giannazi, já que está marcado e confirmado para o dia 08, a presença do Secretário e do Sr. Marcelo Takano, na semana que vem, como já tem uma audiência pública solicitada pelo nobre Vereador Celso Giannazi, nós manteríamos a audiência pública do Bilhete Único.

Está, inclusive, acertado com as entidades, já estão convidadas para vir debater o assunto importante do Bilhete Único, requerimento do Vereador Celso Giannazi.

O SR. CELSO GIANNAZI – Sra. Presidente, como o representante do Sindicato falou, eu temo que chegue no dia 08 de maio e aconteça algum imprevisto como já aconteceu. A Câmara Municipal está dando um sinal muito ruim para a sociedade porque é uma desmoralização desta Comissão. Nós convocamos, houve um esvaziamento desta Comissão no convite feito ao Secretário e isso pode acontecer novamente no dia 08. E vamos empurrar mais para frente, até quando vamos suportar isso.

Então é muito importante que a Câmara Municipal se dê ao respeito. Todas as comissões da Casa merecem respeito e os convites e convocações têm de ser cumpridos, senão desmoralizamos a Casa como um todo.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Já está claro que o Secretário virá no dia 08, também o Presidente do Sindicato, o representante do SAMU, e o Sr. Marcelo Takano deverá vir junto com o Secretário.

Agora vamos passar para a pauta de votação desta audiência pública, referente aos projetos de lei dos Vereadores. E daqui a pouco ouviremos o representante do SAMU, o Presidente – que ainda não vi – do Sindsep e o representante do Hospital São Luiz Gonzaga.

Passamos ao primeiro item: PL 252/2017, Vereador Ricardo Teixeira, dispõe sobre a oferta de armários para a guarda de material escolar aos alunos da rede municipal. Relatora, Vereadora Noemi Nonato, do PR. Audiência não realizada. Não havendo oradores inscritos, encerrada a audiência.

tem 2: PL 324/2017, Vereador Jair Tatto e Vereadora Sâmia Bomfim, institui o Bilhete Único Infantil referente ao transporte público de crianças com idade entre três meses e cinco anos, no Município de São Paulo. Aberta audiência pública ao PL 324/2017. Não havendo oradores inscritos, encerrada a audiência.

tem 3: PL 413/2017, Vereador Reis, dispõe sobre a obrigatoriedade de ações sócio-educativas nas escolas da rede pública municipal de ensino, visando afirmar a importância da garantia da igualdade de oportunidades no trabalho e na sociedade para as mulheres. Relatora, Vereadora Juliana Cardoso. Aberta audiência pública ao PL 413/2017. Não havendo oradores inscritos, encerrada a audiência.

Pela ordem, Vereadora Patrícia Bezerra.

A SRA. PATRÍCIA BEZERRA – Só queria de alguma forma assegurar o direito de fala a Sabrina, representando o CMDCA, que está aqui na Mesa com a gente, inclusive deixar consignado que, a qualquer momento, ela pode fazer uso da palavra para discorrer a respeito de algum PL que ache interessante fazer alguma consideração a respeito.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Acho muito importante. Inclusive, eu também havia sugerido a ela, à Sabrina, de falar no momento oportuno.

Agora, passamos para o PL 429/17, da Vereadora Rute Costa, do PSD, que “dispõe sobre a obrigatoriedade de medidas de informação e distribuição da caderneta de saúde da criança para parturientes nos hospitais da rede privada do Município de São Paulo”. Relatora Vereadora Juliana Cardoso.

Declaro aberta a audiência pública do PL 429/17. Em discussão. Há oradores inscritos? (Pausa) Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública.

Declaro aberta a audiência pública do PL 502/17, do Vereador Ricardo Teixeira, do PROS, que “dispõe sobre a proibição de participação de crianças e adolescentes em bailes *funk*, e dá outras providências”. Relatora Vereadora Noemi Nonato. Em discussão. Há oradores inscritos? (Pausa) Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública.

Declaro aberta a audiência pública do PL 726/17, dos Vereadores Ota e Jair Tatto, que “torna obrigatória, em todos os supermercados e congêneres, a adaptação de 5% dos carrinhos de compras às crianças com deficiência ou mobilidade

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 3 DE 9

FL. Nº

Proc. nº 01-324/2017

Camila Barrero Breitenvieser RF 11307

reduzida". Relatora Vereadora Juliana Cardoso. Em discussão. Há oradores inscritos? (Pausa) Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública.

Declaro aberta a audiência pública do PL 51/18, do Vereador Rinaldi Digilio, que "dispõe sobre a inclusão em locais de frequência infantil placa referente à denúncia de crime de abuso e exploração sexual de crianças e adolescentes". Relatora Vereadora Juliana Cardoso. Em discussão. Há oradores inscritos?

Tem a palavra a nobre Vereadora Patrícia Bezerra.

A SRA. PATRÍCIA BEZERRA – Sra. Presidente, só para deixar registrado que se trata de vício de iniciativa, que já tem um projeto tramitando na Casa de outros autores inclusive. Eu também já tinha um PL como este e o retirei porque já é lei federal nessa matéria.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Então, retiramos da pauta esse projeto, mediante os argumentos da Vereadora Patrícia Bezerra.

A SRA. PATRÍCIA BEZERRA – É. Ai fica até um questionamento da questão da CCJ, porque eu acho que, às vezes, a Comissão de Constituição e Justiça deixa passar por lá projetos que não vão prosperar. Eu acho que existe... A coisa de camaradagem entre os colegas tem de ter, também, um limite, porque já há lei federal que trata a respeito dessa questão. Então, é vício de iniciativa e não deveria nem ter passado pela CCJ, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Vamos verificar esse projeto com a Vereadora Patrícia Bezerra.

Não havendo mais oradores inscritos, declaro realizada a audiência pública relativa ao PL 51/18.

Declaro aberta a audiência pública do PL 176/18, do Vereador Jair Tatto, que "dispõe sobre a fixação de carter em estacionamentos públicos e privados alertando sobre o abandono involuntário de menores no interior dos veículos na cidade de São Paulo". Relatora Vereadora Juliana Cardoso. Em discussão. Há oradores inscritos? (Pausa) Não havendo oradores inscritos, declaro realizada a segunda audiência pública.

Declaro aberta a audiência pública do Projeto 598, de 2017, do Vereador Mario Covas Neto, do Podemos, que dispõe sobre o fornecimento de leite sem lactose para crianças no Programa Leve Leite. Relatora: Vereadora Juliana Cardoso. Em discussão. Não havendo mais oradores inscritos, declaro realizada audiência pública relativa ao Projeto 598, de 2017.

Assim, esgotamos a pauta.

Agora, quero saber se a Sra. Sabrina gostaria de falar. Darei a palavra para a Sra. Sabrina, que vem representando, aqui, hoje o CMDCA.

A SRA. SABRINA RIBEIRO CARVALHO – Boa tarde a todos. Na verdade, todos esses projetos de lei que envolvem crianças e adolescentes são de extrema importância e, com certeza, são muito bem cuidados, também, pelo CMDCA. Então, toda vez que recebemos, também, os projetos de lei, todos eles são analisados com bastante cuidado e com bastante carinho, até porque nós estamos falando de criança e adolescente. Então, de certa forma, tudo isso vai contar com a nossa contribuição e prosperando, obviamente, nós falaremos mais a respeito, sobre esses projetos de lei.

A SRA. PATRÍCIA BEZERRA – Pela ordem, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Pela ordem, tem a palavra a nobre Vereadora Patrícia Bezerra.

A SRA. PATRÍCIA BEZERRA – Eu só quero fazer uma consideração a respeito do PL 502, de proibição de participação de crianças e adolescentes em bailes *funk*. Eu entendo, até, a questão da relevância da matéria, da preocupação que existe por trás desse PL, por conta daquilo que hoje vemos acontecendo nos bailes *funk*, inclusive, violação de direitos, mas eu acho que é muito mais desafiador e apropriado, nos dias de hoje, tirar a questão da proibição, a questão da repressão. Já vemos que não funciona mais. Já houve um tempo de repressões no País – que esperamos, inclusive, que não volte mais.

Porém, ressignificar o baile *funk* dá muito mais trabalho e às vezes temos muita dificuldade com isso. Na questão do baile *funk* têm de ser ressignificadas as letras das músicas do *funk*. Na verdade, fazem apologia à violência contra a mulher. Ojetificar a mulher. Tratam a mulher como uma coisa a ser usufruída, e não com respeito à mulher, à menina. Não se fala a respeito de educação sexual para essas meninas que estão frequentando o baile *funk*. Não temos investimento massivo nisso, na prevenção da gravidez indesejada, por exemplo, ou, então, em palestras, em rodas de conversa. Então, vale muito mais, em vez de proibir – porque a proibição tem um caráter muito repressivo e o *funk* é, sim, uma manifestação cultural legítima – ressignificar as letras do *funk*.

Concursos culturais contemplariam esse papel, de se investir em que se concentre nas letras uma denúncia social e não apologia ao sexo ou à objetificação da mulher, mas, se fizéssemos essa ressignificação, acho que teríamos outra relação com a população periférica. Teríamos uma adesão muito grande a programas de prevenção de doenças sexualmente transmissíveis e da gravidez indesejada. Também seríamos um celeiro de manifestação cultural de excelente qualidade, porque o *funk* é muito interessante. Aliás, ele é contagiante. O que precisamos é colocar nesse ritmo uma letra apropriada, que não seja vulgar, que não seja de desqualificação, que não tire a mulher do lugar de protagonismo, mas que dê a ela um protagonismo digno daquilo que ela representa nos dias de hoje.

Então, eu só quero fazer essa ressalva com relação a esse termo, "proibição", porque acho que a proibição não cabe nos nossos dias, Sra. Presidente. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Está registrado o depoimento da Vereadora Patrícia Bezerra. Agora, vamos ouvir as pessoas que estão inscritas. Já tínhamos nominado três pessoas. Tem a palavra o Sr. Carlos Eduardo de Paula, que vem representando os funcionários do SAMU. (Palmas)

O SR. CARLOS EDUARDO DE PAULA – Boa tarde a todos. Boa tarde, nobres Vereadores da Mesa. É com muita ansiedade que venho a esta tribuna representar a nossa categoria e reitero as palmas para nós, porque merecemos. E para os nossos colaboradores que se encontram, também, em atividade, representando a quantidade legal de servidores que deveriam estar em atividade.

O Município de São Paulo conta com 122 ambulâncias qualificadas, segundo o Ministério da Saúde. São 122 ambulâncias, que deveriam estar rodando 24 horas por dia. Então, o Município de São Paulo já está em greve faz muito tempo. E aí, nessa condição, considerando todo o estrago que a Portaria 190 vem trazendo, isso só está se agravando. Cada vez que ficamos empurrando essa audiência mais para frente, são mais pessoas que estão tendo prejuízo – e a responsabilidade não

Matéria DSP 3023/2020. Documento assinado digitalmente por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI em 17/07/2020 17:26:12. https://splaio.consulta.sp.gov.br/home

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4

NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 4 DE 9

FL. Nº 91

Proc. nº 01-324/2017

Camila Barrero Breitenvieser RF 11387

está nas costas dos servidores do SAMU. (Palmas) Está nas costas de quem está sentado aqui.

O Sr. Secretário precisar tomar uma decisão sobre o que quer. Ele quer ser Secretário da Saúde? Então, que venha e faça o papel dele, porque está muito difícil. (Palmas) Se o Prefeito, que determinou que ele estivesse lá, entende que o servidor dele não está atendendo, então, que ele venha aqui e faça essa fala. (Palmas) Pelo amor de Deus, precisamos de resposta!

Na primeira vez em que eu vim aqui, eu vim franzido, de cabeça baixa, mas não dá para ser desse jeito, mais. A população está saindo em prejuízo. As pessoas vão morrer. As pessoas vão morrer por conta de uma questão de organização, de cunho pessoal, de uma pessoa que tem poder, que se chama Marcelo Takano, que está sendo embasado pelo Prefeito e pelo Secretário, para fazer tudo isso. (Palmas)

E a população descarrega em nós, do SAMU. Fala que nós somos incompetentes, que não chegamos no horário, que não fazemos as coisas. E não é verdade, gente. A dissolução do SIV, a destruição da organização pessoal das vidas das pessoas, tudo isso tem uma repercussão muito complicada. O funcionário não consegue trabalhar adequadamente e a população, no contexto, acaba sendo prejudicada. Prejudica-se a assistência. Tiram-se os pontos de melhor localização para prestar uma assistência mais rápida. Ontem, ouvimos um colaborador falando com muito brilhantismo que antes ele rodava 60 km e fazia 10 ocorrências. Agora, ele roda 120 e faz cinco. Por quê? Por causa da má localização em que foi colocado o ponto de atenção, que acham que está muito adequado.

Como vocês viram na mídia, não tem condição. Qual é a dificuldade de perceber que esses pontos que foram colocados não têm condição de permanecer lá? É questão de a Vigilância Sanitária chegar lá e interditar esse lugar, para tirar essa equipe de lá e colocar em um lugar onde haja a condição. (Palmas) Assim como deveria ter interditado o HSPM, também, que já passou do ponto. Então, daqui a pouco, não vai ser mais uma questão de querer reanimar o nosso serviço. Vai ser uma questão de conduzir e realmente fazer o velório, junto com ele, de toda a população.

Eu respeito o tema do pessoal, aí, do Transporte, e tudo mais. Respeito. Entretanto, temos prioridade. Saúde tem prioridade. Estamos falando de primeiro-socorro. Para você usar vale-transporte, você tem de estar vivo e, se você não tiver o SAMU para atender, não vai rolar. (Palmas)

Agradeço a oportunidade. Inclusive, conversamos ontem e sua pessoa fez aquela sugestão de adiantar para agora, quarta-feira que vem, essa reunião – e contamos com a sua palavra, que disse que seria na quarta-feira que vem.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Mas, aí, foi o Secretário que fez uma pequena cirurgia e vai ficar 10 dias fora. É claro que eu insisti, mas ele não pode vir.

O SR. CARLOS EDUARDO DE PAULA – Então, precisamos que se chame o Prefeito. Precisamos do Prefeito, gente?

- Manifestação do público.

O SR. CARLOS EDUARDO DE PAULA – Não dá. Daqui a um ano e meio, há eleições. É isso? Acho que é, não é? Então, talvez precisemos nos lembrar dessas questões.

População que está nos assistindo, por favor, nós precisamos de vocês. Precisamos dessa força, para fazer com que as pessoas nos ouçam. Isto, aqui, vai repercutir quando vocês ligarem para o 192 e falarem que não tem ambulância. Lembrem-se de que é culpa de todos. Não é culpa nossa, só, dos que estão aqui, não. Está bem?

Muito obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Quero registrar a presença da nobre Vereadora Juliana Cardoso.

Agora, vamos chamar o Presidente do Sindsep, que é o Sr. Sergio Antiqueira. (Palmas)

O SR. SERGIO RICARDO ANTQUEIRA – Obrigado, Vereadora. Boa tarde, Vereadoras e Vereadores, senhoras e senhores. Eu acho que esta é mais uma oportunidade que nós temos, aqui, na Câmara, de trazer o problema do SAMU, um problema que não é dos trabalhadores, não é do sindicato, não é do Governo. É da Cidade que os Vereadores representam. Foram eleitos e devem satisfação a esta Comissão. É tão importante, isso!

Não dá para esperar até o dia 8 de maio. O problema é de ontem. O problema é de anteontem. É da semana passada. Não foi por falta de aviso, porque os trabalhadores acompanharam o tempo todo o sindicato nas interlocuções a que tiveram oportunidade. Diálogo não houve. Os trabalhadores informaram e avisaram o que eles estavam pretendendo, o que eles queriam fazer. Tentaram na reestruturação da Saúde e não deu certo.

Agora, vieram com esse pacote, aí, do dia 22, com essa Portaria 190, que não é descentralização. É desmonte do SAMU. (Palmas) Há que se deixar isso muito claro para a população. O desmonte, se vinha aos poucos, agora é para se consolidar. É desmonte, porque já não há equipe suficiente para 122 ambulâncias e eles pegaram e diluíram essas 122... Acho que eram, no máximo, 80 equipes as que se conseguia ter. Diluíram as equipes de uma forma que não funciona, porque não há concurso público, e a nossa preocupação é que por trás disso esteja o interesse de entregar também isso para as OSs – que sabemos muito bem o que são. (Palmas) A cidade de São Paulo, aliás, mereceria, como aconteceu na Alesp, que viesse desta Casa uma CPI das Organizações Sociais, para vermos como é usado o dinheiro da população. (Palmas)

Os casos – os descasos – que estão acontecendo agora com os trabalhadores e com a população nessa mudança das bases... Porque o Governo afirmou para nós que o problema era o TCM. Até agora, não se confirmou nenhuma orientação do TCM para entregar as bases e eles entregaram as bases no ano passado, porque já tinham o interesse de desmontar o serviço do SAMU. Isso precisa ficar muito claro. Tem de ser desmentido. Ele não disse isso publicamente porque disse em reuniões conosco. É ou não é? O Dr. Edson disse isso para nós. O Takano disse isso para nós e estamos aqui para dizer... Eu peço aos Vereadores que conversem com o TCM e verifiquem se há algum impedimento de utilização das bases que estavam sendo utilizadas e que foram desmontadas – algumas, entregues para escola de samba. (Palmas)

É importante que sejamos gravados e fique registrado que não estamos falando só das condições de trabalho, mas estamos falando da falta total de condições de trabalho. São locais absurdos, pequenos, confinados, que são garantia de doença, na certa, para esses trabalhadores. Ou seja, há problemas futuros, mas há problemas imediatos. Há problemas imediatos quando as pessoas não têm condições sequer de higienização das ambulâncias. Como é o termo que se utiliza para os materiais?

Manifestação do público.

O SR. SÉRGIO ANTQUEIRA – Precisam ser desinfetados. Está-se colocando a população em risco.

O tempo de espera, o tempo-resposta, está aumentando. A proposta era para diminuir. É mentira. É para aumentar. Por isso, a

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 5 DE 9

FL. Nº
Proc. nº 01-324/2017
 Camila Barrero Breitenvieser RF 11387

assembleia decidiu ontem que vai continuar paralisada nessas 72 horas. (Palmas) Porque o Sr. Secretário, na reunião de segunda-feira, não deu resposta suficiente no documento que entregou para nós, ontem de manhã. Pretende-se ter uma comissão, mas os trabalhadores são responsáveis. Eles entendem que têm de fazer uma comissão, sim. Nós vamos fazer uma comissão e eu quero propor aqui, até para amanhã colocarmos em pauta na assembleia: nós vamos fazer comissão dos trabalhadores, para visitar base por base, com ou sem o Governo. (Palmas) Porque nós vamos montar um relatório para mostrar que aquilo de que estamos falando – que, no discurso do Governo, é exceção – é a regra, a regra do desmonte. Vamos olhar a questão das ambulâncias. Vamos olhar a questão dos espaços. Vamos olhar a questão das condições do trabalhador e a questão dos plantões a que eles foram submetidos, mexendo com a vida das pessoas, alterando condições das próprias famílias das pessoas. Isso mexe, sempre com o maior descaso, porque esse é o trato que eles dão para a população e para os trabalhadores.

Então, companheiros e companheiras, o que nós temos aqui é grito de socorro: salvem o SAMU! A cidade de São Paulo tem a obrigação de salvar o SAMU, porque esse projeto de desmonte é o modelo do projeto nacional, que quer acabar com o SUS e quer acabar com o SAMU. Viva o SAMU! Salvem o SAMU! O SAMU salva vidas. Vamos salvar o SAMU. (Palmas)

O SR. CELSO GIANNAZI – Sra. Presidente, pela ordem.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Antes de o Vereador Celso Giannazi falar, eu quero deixar aqui registrado que o Conselho e o SAMU terão sempre a palavra, onde nós estivermos.

Agora, preciso me retirar, porque eu tenho de ir para a Comissão de Educação. Ok? Então, eu vou passar a Presidência para a nobre Vereadora Patrícia Bezerra.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Edir Sales) – Vai falar. S.Exa. vai continuar.

Eu gostaria de chamar a Sra. Berenice Giannella, que é a Secretária Municipal de Direitos Humanos e Cidadania. Por favor...

- Assume a presidência a Sra. Patrícia Bezerra.

O SR. CELSO GIANNAZI – Estou com a palavra? É uma pena que a Presidente Edir Sales está saindo, porque ontem os trabalhadores tiveram a oportunidade de falar no Colégio de Líderes. Foi muito bonito. Todo mundo se manifestou pró-SAMU, mas está faltando efetividade nessas falas, concretude de empurrarmos... Há um projeto, aqui, o PDL 16. Empurra, para sustar essa portaria... Então, nós cobramos isso, Presidente Patrícia Bezerra. Que todos os Vereadores que se manifestaram lá favoravelmente... Todo mundo se manifesta. Todo mundo defende o SAMU publicamente, mas falta efetividade nas ações. Então, cobramos isso.

Cobro também a interpretação, porque nós vimos aqui... Nós falamos, já, do Corpo de Bombeiros, do convênio do Corpo de Bombeiros. O Governador João Doria e o Prefeito Bruno Covas se sentaram, conversaram e foi feita a revisão. Dizou o contrato, o convênio com que a Prefeitura ia parar de pagar o Corpo de Bombeiros, injustamente, porque o Corpo de Bombeiros é um serviço essencial, também, para a cidade de São Paulo. Vai ser mantido, justamente mantido.

Agora, falta o Prefeito Bruno Covas se sentar de novo com o Governador João Doria, do mesmo partido, e cobrar a parte que o Governo do Estado não passa para o SAMU. (Palmas) Saiu publicado, já, e é isso que está, também, favorecendo esse desmonte. É um dos argumentos. O Secretário Edson Aparecido, na reunião que nós tivemos com ele, falou que um dos motivos é esse, a falta de repasse do Governo estadual. Ora, se o Município de São Paulo está passando a parte do Corpo de Bombeiros, é justo e legítimo que se passe, também, a parte do Governo do Estado para o SAMU.

Completo, também, dizendo que a reunião da nossa audiência, do próximo dia 24, na semana que vem, está marcada para o Bilhete Único, de minha autoria. E a gente remarca a do o SAMU.

As entidades relacionadas com o Bilhete Único estão conectadas com o movimento do SAMU, do Marginal Segura também que está sendo destruída. Então elas entendem também essa urgência do assunto SAMU na cidade de São Paulo, e a gente pede para que seja adiado o Bilhete Único e que o SAMU fique para o dia 24. Então, esta data está à disposição.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Tem a palavra a nobre Vereadora Juliana Cardoso.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Eu queria ter falado com a Presidente Edir Sales porque, de fato, estou muito preocupada com a condição da Comissão de Saúde. É de nós um bom tempo, e a senhora já participou, já foi Presidenta e conduziu com muita sabedoria, inclusive colocando o diálogo entre os partidos que são de oposição, e faz parte; e quando a gente está no governo faz parte vocês serem oposição. Mas, em nenhum momento, de toda essa nossa caminhada, nunca teve um desserviço, nem estamos vendo acontecer nesta Comissão. Falo isso porque, na última reunião, foi acordado aqui – e todos estavam presentes -, eu fui pegar inclusive o vídeo para ver se eu estava equivocada. Mas, não. A Comissão foi pensada para que a gente faça um diálogo na próxima quarta-feira com o SAMU, a chamada com Secretário, um convite - nem foi uma convocação - para a audiência, através do requerimento do Vereador Giannazi, e eu tive o cuidado de pedir um convite para que a gente possa dialogar sobre esse assunto.

E, na semana, mudam as coisas, e nos é apenas informado. Até a senhora, quando era Presidente, quando tinha alguma dificuldade, a senhora ligava para o autor do requerimento ou para as pessoas que a senhora sabia que estão acompanhando esse assunto para dizer: "Olha, estou com tal dificuldade e não está na minha mão fazer isso". E, sabidamente, faz parte as articulações: "Olha, o Secretário não tem agenda, ou que ele está de novo de licença". Então se pensava em outro caminho. Agora deixa a gente numa situação de saia justa, porque não esse tipo de ação na Comissão. Então eu fico preocupada porque, em todos os momentos que a gente vai fazer vistoria, vai todo mundo; nas caminhadas, a gente chega a virar a esquina com todos os Secretários tanto do governo, quanto da oposição, para sentar com os Secretários para poder resolver determinados assuntos. E eu tinha orgulho, sinceramente, por fazer parte de uma Comissão que tem vários partidos, para achar uma solução. Assim, dentro do orçamento, ou dentro da Secretaria, de dizer: "A Comissão de Saúde encaminhando aqui".

Isso, para mim, é democracia; isso é um saber público de que, independentemente dos seus lados ou da sua ideologia, a gente faz a caminhada para ver as pessoas que estão ali, independentemente se votaram em você, ou não, porque a gente tem a corresponsabilidade de administrar uma cidade com 12 milhões de habitantes, com um orçamento maior, porque faz parte do nosso trabalho. Eu sou paga para isso, sou paga por vocês.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 6 DE 9

FL. Nº 92
 Proc. nº 01-324/2017
 Camila Barrero Breitenvieser RF 11387

Então, Sra. presidenta, eu não consigo trabalhar assim, tenho até um limite, e hoje já foi a gota d'água. Não tem condição de a gente combinar algumas coisas aqui na nossa Comissão e, no meio do caminho, isso mudar; ou não ter o mínimo respeito de a Assessoria ligar – nem precisa um Vereador ligar – mas que nos ligue a Assessoria da Presidência, ou que dialogue com a Assessoria da Comissão para poder dialogar com os Vereadores.

O que não dá é a gente colocar uma venda e não querer enxergar o que está acontecendo com o SAMU. Volto a dizer, nobre Vereadora Patrícia, que o problema não é de recurso, o problema não é de uma articulação, ou uma imposição que queira fazer, é de diálogo de abertura do Takano, não do Secretário. (Aplausos)

Pessoal, não estou falando aqui pelo microfone para ser aplaudida, não é isso, estou querendo colocar uma relação real, porque vejo que o Secretário, de fato, tem uma abertura. Na segunda-feira, ele novamente com a Comissão; e, a partir daí, as coisas começaram a clarear sobre o que eles estavam falando: "A gente pode ir até aqui". E nesta Comissão vai ficar de fora mais uma vez, por falta de condições de uma caminhada que poderia ser construída junto com a Comissão e com todos os Vereadores.

Portanto, eu acho que a gente precisa fazer um combinado, de todos nós, até porque esta Comissão trabalha muito em conjunto. Se continuar da forma como está, é muito ruim. Ai a gente terá que fazer de outra forma, que não é a que sempre estou acostumada, pois costumo sempre dialogar aqui, respeitosamente, com todos os Vereadores.

Obrigada. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Nobre Vereadora Juliana, eu ouvi com muito respeito a sua fala, porque eu respeito a senhora o seu trabalho. Acredito que não é o intuito da Presidente Edir Sales de dificultar a situação. Eu acho que, como ela está assumindo a presidência da Comissão agora, ela está acostumada com o ritmo de outras Comissões. Mas eu acredito que ela tenha boa vontade e que, se a gente fizer uma reunião com ela, nós todos da Comissão de Saúde, para a gente definir como que a gente quer que sejam os procedimentos da Comissão; a gente tem o nosso grupo também para isso, então se a gente puder se articular ali, eu acredito que ela irá acatar o que for melhor para todo mundo. Mesmo porque a gente tá trabalhando na premissa, que eu sempre falo: a oposição tem o trabalho dela e precisa ser feito.

Vocês são representantes de um grupo, de um nicho da população, que conta com vocês para determinada finalidade. Então a participação democrática, em qualquer Comissão, pressupõe que a pessoa que está divergindo se manifeste, seja escutada, com manifestação respeitosa, sem xingamento, sem personificação da crítica, enfim. É para isso que a gente constrói um país democrático.

Então, como Vice-Presidente da Comissão, eu vou passar para ela o que a senhora trouxe, para que a gente entre em um consenso e comece a ter um cronograma de atividades, para que eles também possam se organizar, já que todo mundo tem seu horário de trabalho, tem seus compromissos, suas competências, e não dá para ficar toda hora também falando "Agora vem, agora não vem". É muito complicado.

Portanto, nobre Vereadora Juliana, o meu compromisso de levar isso para Presidente Edir Sales para que a gente, de alguma forma, se organize, nem que seja necessário fazer uma reunião nesse meio tempo, para que a gente se organize e que fique bom para todo mundo, para que a gente tenha uma Comissão de Saúde atuante, como ela sempre foi.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Só mais um detalhe, eu queria incluir nessa nossa visita de amanhã, que a Comissão de organização do Sindicato do SAMU esteja junto. Porque não adianta vir só a Secretaria, pois já sei a versão dela; eu quero ouvir a versão dos trabalhadores.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Eu só queria salientar para vocês o seguinte: como bem disse a Vereadora Juliana Cardoso, o Secretário está disposto sim ao diálogo, também disposto a ter medidas eficientes e eficazes contra servidores que não estejam trabalhando bem: a exemplo do que aconteceu no Hospital do Servidor, onde teve uma intervenção que foi mal feita, que a pessoa não procedeu como deveria e foi exonerada.

Então, ele não está fazendo grossa para alguém que esteja trabalhando mal. Nós vamos chamar aqui o representante, o Sr. Takano, que vai ser ouvido; vamos também tá fazer a interlocução entre vocês, para levar o pleito de vocês, dizendo da insatisfação de vocês em relação ao funcionamento do SAMU e à execução desse gestor. Vamos levar tudo isso ao Secretário, discutir isso, pois ninguém aqui está defendendo a permanência de quem não cumpre o seu papel institucional. E eu acredito que o Secretário Edson Aparecido vai ouvir, avaliar e tomar a decisão que seja necessária, inclusive enérgica, se for necessária a exoneração.

Tenho certeza do compromisso dele com a prestação de serviço do SAMU. Não tenho dúvida em relação ao trabalho do Secretário Edson Aparecido.

Vou passar a palavra ao Sr. Lúcio Neves.

O SR. LÚCIO NEVES - Boa tarde a todos. Sou Conselheiro da zona Norte, de algumas unidades de saúde. O que vim trazer aqui é um problema que houve ontem, uma negligência do São Luiz Gonzaga, onde chegou um rapa com fratura exposta no fêmur, às 7h da manhã, e às 3h horas da tarde ele estava no PS 21 de Junho, que é o nosso Hospital das Clínicas na freguesia do Ó.

Então, essa é a questão: temos que tomar providência, porque temos um hospital para mandar para o pronto-socorro. Fora outras situações que também estão acontecendo lá. Convido a Comissão de Saúde a fazer uma visita, porque, assim como a Vereadora Juliana falou, eu também fico decepcionado porque há muitos anos eu frequentei esta Casa, na Comissão de Saúde, que de três mandatos para cá não está agindo de acordo.

A gente vinha aqui fazer as reivindicações e, na outra semana, eles estavam lá com a gente na unidade para resolver o problema, por várias vezes. Agora nós não tem mais ocorrido isso. Tenho ouvido várias reclamações aqui, mas só hoje oneguei fazer o uso da palavra, então solicito a Comissão de Saúde que esteja lá para ver: é um pronto-socorro isolado, o PS 21 de Junho, e peço a atenção da Comissão de Saúde para aquele lugar.

Nós temos a referência e contra referência, nós temos o hospital do Estado que não funciona com a questão da referência e contra referência, pois estamos perdendo vidas lá por ser um pronto-socorro isolado, portanto temos que ter atenção. Então eu convido a Comissão de Saúde a estar com a gente lá. Essa questão do SAMU, eu gostaria que essa visita que vocês farão

amanhã lá também, de surpresa, que seja no Hora Certa da Vila Brasilândia, da unidade da pretinha, que assim vocês verão que jogaram o pessoal do SAMU ao lado do centro cirúrgico, não colocaram, simplesmente jogaram. Agora sobre o Sr. Takano, de falar com ele, acho que quem deveria estar aqui resolvendo essa situação é o Prefeito. Estou vindo aqui já, várias vezes, tenho visto o pessoal do SAMU aqui se manifestando, e nada de resposta para eles. Não sou funcionário do SAMU, eu não ganho de ninguém, eu sou apenas Conselheiro de saúde. Eu vejo essa situação. Compramos essa briga, pois jogaram o pessoal lá, então eu gostaria que fizesse essa visita. E a vigilância sanitária, eu não sei por que não tomou uma atitude ainda dessa questão. Esse é o problema. Eu gostaria que a gente fosse atendido na zona Norte; no geral, resolver a questão do SAMU, e espero receber um telefonema, que já mandei inclusive documentos para a Comissão de Saúde solicitando essa visita. E antes nós tínhamos essa atenção aqui.

A Vereadora Juliana, várias vezes, foi lá, junto com a Vereadora Sandra Tadeu, e resolveu um problema nosso. E agora as coisas não estão andando nesta Comissão, está desgastante. E lá na ponta o pessoal fala: "Puxa, mas não tem Conselheiro mais. Por quê?" Porque a gente não está conseguindo resolver as coisas, porque vem aqui e sai de mão abanada: uma hora não tem quórum, uma hora não sei o quê, outra hora não dá para fazer o uso da palavra. Então fica difícil, gente.

Peço essa atenção para nós lá, porque eu não sei qual é outro caminho. E essa questão do SAMU já passou do tempo de resolver. Isso é um desaforo. Se não estão respeitando nem o pessoal do SAMU.

Espero que amanhã uma das visitas seja no centro cirúrgico, para vocês verem como jogaram o pessoal do SAMU lá, com toda negligência.

Muito obrigado. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Obrigada. Tem a palavra a Secretária Berenice Giannella, que está aqui representando a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania.

A SRA. BERENICE GIANNELLA - Boa tarde a todos, Vereadora Patrícia, na presidência da Comissão; Vereadora Juliana Cardoso, Vereador Natalini, Vereador Celso Giannazi; Sra. Sabrina, Conselheira do CMDCA.

Como hoje tinha na pauta alguns projetos referentes à criança e adolescente, vim só fazer algumas breves considerações. Agradeço o convite que me foi formulado.

Existe um projeto de lei do Vereador Rinaldi Digilio, PL 51/18, que fala sobre a divulgação do serviço disque-denúncia de abuso e exploração sexual de crianças e adolescentes em alguns estabelecimentos. Acho a medida superimportante porque toda divulgação de telefones e locais de denúncia são sempre importantes, porque é importante que as pessoas conheçam o Disque 100, o Disque 181, para poder fazer as denúncias de violência contra criança e adolescente. Mas eu só tenho um reparo a fazer no artigo 5º, quando fala que os valores arrecadados através das multas serão aplicados em programas de prevenção à pedofilia. E eu acho que seria melhor, se fosse aplicado em programas de prevenção à violência sexual contra criança e adolescente, ou seja, um programa mais amplo que não envolvesse só a questão da pedofilia, mas também de quaisquer outros tipos de violência sexual.

Existe outro projeto de lei 502/17, do Vereador Ricardo Teixeira, da proibição da participação de crianças e adolescentes em bailes funk. Eu tenho dúvidas sobre a legalidade e condicionalidade dessa iniciativa. O Estatuto da Criança e do Adolescente já tem o dispositivo que o Juiz pode utilizar, em casos de proibição de comparecimento, mas acho que uma medida assim não resolve o problema que a gente tem com os bailes funks. Em outro dia, posso voltar aqui e a gente pode conversar um pouco sobre essa questão da participação dos jovens, da leitura que nós temos na Secretaria com relação a esses problemas. Mas além de ter dúvida sobre a legalidade e constitucionalidade do projeto, se isso seria uma iniciativa que valeria a pena.

O meu último comentário é sobre o projeto de lei 413 /17, do Vereador Reis, sobre a realização de ações nas escolas da rede municipal com relação à igualdade de oportunidades no trabalho e na sociedade para as mulheres. Acho o projeto superimportante, mas, talvez, se ele se ele tivesse uma abrangência maior de falar do respeito às mulheres e a todas as outras populações que são discriminadas, porque muitas vezes os casos de bullying acontecem na escola pela opção sexual do aluno, ou porque ele é negro, enfim. Então, talvez, se o projeto de lei abrangesse toda essa população, ele seria mais efetivo. Eram as considerações que eu queria fazer a respeito dos projetos.

Com relação ao leite sem lactose, eu acho ótimo, porque eu tenho intolerância à lactose, e realmente não é fácil. Eu não tenho muita criança que tem, a gente sabe que tem muita criança que passa mal mesmo, e que, às vezes, demora para descobrir. Então acho muito importante que se pense nessa questão de saúde da criança.

Eram essas as considerações. Se alguém quiser fazer algum questionamento, eu estou aqui à disposição.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Obrigada, Secretária, pelo desprendimento, pela disponibilidade de vir aqui e fazer essas considerações *in loco*. A senhora, na verdade, abrilhante, e de alguma forma, legitima as questões que já levamos em um debate prévio.

Queria só fazer uma ressalva.

- Manifestação fora do microfone.

Você quer falar alguma coisa?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. CELSO GIANNAZI – Pela ordem, Sra. Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Pela ordem, Vereador Celso Giannazi.

O SR. CELSO GIANNAZI – Nós já conversamos. Só gostaria de deixar consignado para que, ouvidos os trabalhadores, e representantes dos trabalhadores, nós fechemos questão da semana que vem, termos esse convite e a convocação.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Reunião ordinária, né?

O SR. CELSO GIANNAZI – Na reunião ordinária. E semana que vem, dia 24, eu vou fazer um requerimento passando audiência do Bilhete Único, que é de minha autoria, para a outra semana, mais para a frente, e disponibilizar essa data para que, de fato, semana que vem seja mantida a convocação do Sr. Takano e o convite ao Secretário Edson Aparecido para que deixar bem consignado aqui. (Palmas)

ASRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Nenhum problema. Já está anotado. Só queria fazer a ressalva, Vereador

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 8 DE 9

FL. Nº 93
 Proc. nº 01-324/2017
 Camila Barrero Breitenvieser RF 11387

Giannazi, que o seu requerimento é de um convite dentro da reunião ordinária, então não se tratará de uma audiência pública. Isso não é problema nenhum, porque nós, desde a audiência da minha legislatura como presidente, sempre abrimos quando traz um convidado nas reuniões ordinárias para as pessoas falarem, para ter uma participação. Então tem um formato que não tem, na verdade, regimentalmente, o valor de uma audiência pública – diga-se valor por conta do regimento –, mas é conferida a palavra, as pessoas participam da mesma forma, porque mudamos um pouquinho o formato. Damos uma quebradinha no Regimento, mas mudamos o formato do funcionamento da reunião ordinária. Então acredito que isso será mantido na próxima reunião. Eu mesma me encarrego também de falar com a Presidente, para termos essa garantir de conferir a palavra às pessoas que estarão aqui. E vocês podem contar que o Secretário estará aqui. E vamos também fazer com que o Sr. Marcelo Takano esteja presente para responder todos os questionamentos, todos os levantamentos que devem ser endereçados a ele, em primeiro lugar.

Não havendo mais nada a ser tratado...

Pela ordem, a nobre Vereadora Juliana Cardoso.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Eu só queria saber: amanhã, vamos sair daqui em qual horário para a vistoria?

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Na verdade, o horário de estar lá na vistoria, se não me engano, é dez horas.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Como eu não sei o endereço, nós vamos sair daqui...?

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – A gente passa o endereço no grupo. É mais fácil, não é?

A SRA. JULIANA CARDOSO – Acho que a Secretaria passa um email. E daí a gente fala no grupo. Eu vou direto, porque eu vou de outra agenda, inclusive, então eu não vou sair daqui.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Eu tinha solicitado, Presidenta, que incluíssemos nessa nossa visita o sindicato e o trabalhador, para poder ir junto.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Não tem nenhum problema.

Assim que tivermos os endereços, vamos divulgar. E daí vocês também podem participar da visita.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Obrigada, Presidente.

O SR. CELSO GIANNAZI – Antes de encerrar, gostaria de agradecer essa postura democrática que a Presidente sempre tem nas nossas reuniões. E só de pedir. Nós temos representantes do SAMU, dos médicos, para relatarmos alguns problemas que estão acontecendo. São três minutos, só para relatar o problema médico. O Dr. Laelcio poder relatar o que tem acontecido. (Palmas)

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Por favor, Dr. Laelcio.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Sra. Presidente, queria agradecer a Secretária Berenice, de Direitos Humanos, porque é difícil vir secretário para falar sobre a relação de projeto de lei. Parabéns.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Por isso que é muito bom essa junção da pauta por tema, fazer audiências temáticas, porque daí podemos ter a presença dos secretário da área afim, para ter essa contribuição, que é melhor ainda para seguirmos e encaminharmos os projetos.

Por favor, o senhor tem três minutos.

O SR. LAELCIO – Nós temos denunciado todos os erros disso que tem acontecido nesse projeto que se seguiu a essa Emenda 190. E a todo momento estamos denunciando, e não estamos sendo ouvidos pela Prefeitura de São Paulo. É muito estranho isso, porque não temos sido ouvidos. São erros em cima de erros. Hoje, pela manhã, teve uma ambulância que quebrou e a outra, de suporte avançado, que não pôde sair, quando tinha um chamado de uma parada cardíaca, porque ninguém achava onde estava a chave do portão onde estava guardada essa ambulância. Alguém deixou de ser assistido por causa disso. É uma desorganização total. Toda a estrutura hierárquica do SAMU está caindo. Esse projeto está desmoronando o atendimento pré-hospitalar da cidade de São Paulo, e esta Casa fica olhando isso acontecer? (Pausa)

E eu gostaria de aproveitar a presença da Sra. Secretária de Cidadania e Direitos Humanos, que falou sobre a questão do leite, sobre a questão da violência, da bulimia: existe violência maior do que deixar pessoas morrerem, e a Prefeitura, da qual a senhora faz parte, está ignorando essa desassistência que está sendo trazida para a cidade de São Paulo. Se a senhora é a Secretária da Cidadania e dos Direitos Humanos, o maior dos direitos humanos é o direito à vida, Secretária. E eu gostaria de ouvir a sua palavra a respeito disso. Nós não estamos brincando aqui. (Palmas) A senhora não está vendo ninguém aqui brigar por salário, ninguém brigar por previdência, estamos brigando por direito à vida. E eu gostaria de ouvir a sua posição. Como a senhora vem aqui falar de leite? É ótimo falar de leite, de intolerância à lactose, mas tem gente morrendo, Secretária, e a senhora faz parte desse governo.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Esse não é o papel da Secretaria hoje. Ela não vai falar.

O SR. LAELCIO – Mas isso aqui é direito humano.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Não, ela não vai falar. Ela veio para uma audiência pública com a pauta de criança e adolescente. É da vida? Não é da alçada dela. A parte da questão que vocês estão trazendo é de Secretaria Municipal de Saúde.

O SR. LAELCIO – Isso é cidadania.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Então não envolva a Secretária de Direitos Humanos nisso. Não, não é competência da pasta da Dra. Berenice a questão da gestão do SAMU.

O SR. LAELCIO – Mas ela é cidadã.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Não, você não vai comprometer a Secretária nessa fala.

O SR. LAELCIO – Eu estou colocando...

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Não, ela não vai falar. Ela não vai falar. Ele vai concluir. O senhor tem três minutos. Já usou mais do que dois. Então, por favor, conclua.

O SR. LAELCIO – Eu vou concluir.

Não precisa falar, Secretária. A senhora pode se abster. Mas a mensagem está colocada aqui. As pessoas vão morrer, estão morrendo, e essa Prefeitura, essa gestão, é responsável por isso.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO
REUNIÃO: 17493 DATA: 17/04/2019 FL: 9 DE 9

FL. Nº

Proc. nº 01-324/2017

Camila Barrero Breitenvieser RF 113

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Olha, se vocês vão entrar nesse mérito, nós vamos trazer o comparativo da legislatura passada, do governo passado. A gente não vai ideologizar vida e nem tampouco a morte.

O SR. LAELCIO – Não é ideologizar.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – É, sim, senhor.

Gente, eu não me assusto com palavra de ordem, eu não me assusto com intimidação. Eu também sou psicóloga, eu também quero discutir vida, eu estou discutindo vida. O Secretário vem aqui discutir vida, vem discutir gestão.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Já concluiu. O tempo dele já se esgotou.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Pela ordem, Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Pela ordem, Vereador Juliana Cardoso.

O SR. LAELCIO – Concluindo, 80 mil pessoas deixaram de ser atendidas em casos graves pelo SAMU por conta dessa atuação gestão que está desmanchando o SAMU.

Muito obrigado. (Palmas)

- Manifestação do público.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Eu vou chamar a GCM.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Pessoal, só um minutinho.

- Manifestação do público.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Pessoal, por favor, só um minutinho. Só um minutinho!

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Eu não tenho vergonha. Eu faço o meu trabalho. Eu estou aqui defendendo o sistema, como vocês defendem.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Sérgio, só um minuto, por favor.

A primeira coisa, Patrícia, Presidenta que está aqui: a gente precisar entender esse processo. Aqui ninguém está ideologizando nada. Aliás, o SAMU, para você ter uma ideia, é a primeira vez que eles fazem greve. Essas pessoas que estão aqui, se você quer ideologizar, provavelmente não votaram no PT. Então o que é precisamos é colocar os pingos nos "i". Aqui eles estão fazendo uma luta que é uma luta que eles...

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Nós já fizemos os encaminhamentos, Vereadora. Na semana que vem, o Secretário estará aqui e o Diretor do SAMU estará aqui. E amanhã nós iremos fazer a visita.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Ok, ótimo, isso está resolvido.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Estamos trabalhando pelo mesmo objetivo.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Deixa eu só terminar. Eu posso só terminar o meu pensamento?

É só para compreender que aqui não é uma questão de ideologia, é uma questão de luta. Eles não estão aqui nem pelo salário, eles estão aqui por condições de trabalho.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Ninguém aqui está de lado diferente, Vereadora Juliana.

A SRA. JULIANA CARDOSO – É que quando você fala "estão aqui para ideologizar", você está tendendo a colocar um lado que não é... O que você está querendo dizer é assim: que as pessoas têm lado, são do PT, são da outra gestão. Foi isso que você colocou. Não, não são. Inclusive, na gestão da qual eu fiz parte, que era do Prefeito Fernando Haddad, eles também tiveram dificuldades. Então vamos colocar o pinto no "i".

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Então não vem de agora, já vem de um longo processo. Só para consignar.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Eu nenhum momento, eu disse aqui...

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Não, não foi você que falou, Vereadora; não foi você que falou.

A SRA. JULIANA CARDOSO – Em nenhum momento falei sobre gestão A e B. Eles estão dizendo, agora, que neste momento, está tendo uma dificuldade nesta gestão. Se começar assim, sair daí para frente, nós continuamos. Quando o Secretário vai estar aqui, o Takano vai estar aqui, e vamos conseguir encaminhar da melhor forma possível.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Já estão feitos os encaminhamentos. Semana que vem, estaremos aqui com a presença do Secretário de Saúde, do Diretor do SAMU, o Sr. Takano. Teremos até segunda-feira uma reunião para deliberar a respeito do encaminhamento das questões, inclusive do SAMU, que o Secretário já tinha tratado com a Presidente Edir Sales. E iremos, amanhã, a dois pontos de atendimento para fazer uma diligência. Então os encaminhamentos estão sendo dados.

O SR. CELSO GIANNAZI – Só complementando.

De fato, como o problema do SAMU é grave, não é de hoje que vem acontecendo. E o problema da saúde, todo mundo sabe, também, é gravíssimo e é de décadas; são muitos anos seguidos de descaso com a saúde pública no Município de São Paulo. E com isso não podemos concordar, a Câmara Municipal não pode ser conivente com isso.

A SRA. PRESIDENTE (Patrícia Bezerra) – Não discordo do senhor.

Então não havendo mais nada a ser tratado, declarado encerrados os nossos trabalhos. E, na semana do dia 24, teremos uma reunião ordinária com a presença do Secretário Municipal de Saúde, Sr. Edson Aparecido, e do Diretor do SAMU, Sr. Marcelo Takano.

Tenham todos uma boa tarde.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha 921
Proc. nº 01-324/2017
Celo C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF: 11.276

fls. 152

PARECER N° 543/2019 DA COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER SOBRE O PROJETO DE LEI N° 324/2017

O presente Projeto de Lei, de autoria dos nobres vereadores Jair Tatto e Sâmia Bomfim, institui o Bilhete Único Infantil.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa exarou parecer pela **legalidade com substitutivo, apresentado a fim de adequar o seu texto para que, ao invés da criança obter o Bilhete Único Infantil, permita-se a ela adentrar e sair do coletivo sem passar pela catraca.**

A Comissão de Administração Pública emitiu parecer **favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.**

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia **emitiu parecer favorável ao substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.**

Segundo justificativa dos autores (fl.02) a questão em tela é a submissão da criança ao constrangimento de ter que passar por baixo da catraca do ônibus ou sobre esta, levando a transtornos ou mesmo risco de acidentes.

O substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa é no sentido da criança não necessitar passar pela catraca, saindo pela porta frontal do veículo, evitando-se constrangimentos danosos.

Pelo exposto, a Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher, no âmbito de sua competência, entende que a propositura é meritória e deve prosperar. Portanto, **favorável é o parecer nos termos do substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.**

Sala da Comissão de Saúde, Promoção Social, Trabalho e Mulher, em 08/09/2019

COMISSÃO DE SAÚDE, PROMOÇÃO SOCIAL, TRABALHO E MULHER

EDIR SALES
AMAURO SILVA
PRESIDENTE

PATRICIA BEZERRA
Presidente

MILTON FERREIRA
LUIZ PASCHOAL

GILBERTO NATALINI

NOEMI NONATO
Relator

JULIANA CARDOSO

CELSO GIANAZZI
SÂMIA BOMFIM

Relatório 769/2019

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 09 / 05 / 2019
Pág. 109 Col. III
Contendo Alaia

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

A Comissão de Finanças
Em 09/05/2019 às 12:02

Caio C. Maia de Oliveira
Técnico Administrativo
RF 11.276

RECEBIDO
Comissão de Finanças e Orçamento
Em 09/05/19 às 15:00
Mário Sérgio Horta - RF 101.086

Ao Vereador / A Vereadora

Para relatar,
Sala da Comissão de Finanças e Orçamento
Em 14/05/19

Presidente
Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias, no
termos do § 3º do art. 67 do R.D.

Segue anexo 5 nota de 5 documento(s)
e papel de informação com 11 5 folha(s)
no 95 97 11/07/19



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

PRESIDENTE: ALESSANDRO GUEDES

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 26-06-19

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

17574

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17574 DATA: 26/06/2019 FL: 1 DE 21

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Bom dia a todos. Na qualidade de Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento, declaro abertos os trabalhos da 10ª audiência pública que a Comissão de Finanças e Orçamento realiza em 2019.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do Portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço: www.saopaulo.sp.leg.br no link Auditórios Online.

Foram convidados para esta audiência pública o Secretário Municipal de Fazenda Sr. Philippe Duchateau, representado pelo Sr. Márcio Albuquerque, Auditor Fiscal, o qual foi convidado para compor a Mesa; a Presidente do CMDCA, Sra. Marisa Fortunato, as Sras. e os Srs. Vereadores da Câmara Municipal de São Paulo e a população de modo geral.

O convite para comparecer a esta audiência pública foi publicado no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* nos dias 21, 22, 25 e 26 de junho de 2019, e nos jornais de grande circulação: *Estado de S. Paulo* em 21/06 de 2019 e *Folha de S. Paulo* em 21 e 24/06 de 2019.

Passemos ao primeiro item da pauta: audiência pública do PL 315/2016, de autoria da Vereadora Sandra Tadeu, que dispõe sobre a concessão da meia-entrada para idosos, estudantes e professores para passeio no ônibus "Circular Turismo Sightseeing SP", e dá outras providências. Esta é a segunda audiência pública. Consulto se há oradores inscritos. (Pausa) Não havendo, declaro encerrada a audiência pública.

O próximo item é o PL 346/2014, de autoria do Vereador Gilberto Natalini, que estabelece benefício fiscal para imóveis que instalarem sistemas fotovoltaicos no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.

Esta é a segunda audiência pública. Consulto se há oradores inscritos. (Pausa)

Com a palavra o Sr. Márcio Albuquerque, auditor fiscal.

O SR. MÁRCIO ALBUQUERQUE - Bom dia a todos. Sou Auditor Fiscal da Secretaria Municipal da Fazenda.

Vou tecer breves comentários a cerca do PL 346/2014, que estabelece benefício fiscal para imóveis que instalarem sistema de fotovoltaicos no âmbito do Município de São Paulo e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: **17574** DATA: **26/06/2019** FL: **5 DE 21**

folha nº 96 do F.
 nº 01-324 de 2017
 Marcia Yoshimi Taniguchi Hos:
 P. 11.28 - SGP.12

competem, ou renúncias, ou descontos. Mas acho que a gente tem de analisar, em alguns casos, o que incide de ISS, por exemplo, sobre determinadas atividades econômicas, de modo a tornar isso mais acessível. Aí você não precisaria ter um abatimento no IPTU, porque a própria atividade econômica se tornaria mais atraente.

Não sei como que é a incidência de ISS sobre a atividade de instalação de equipamento de energia fotovoltaica, por exemplo. Estou falando da fotovoltaica porque é matéria do projeto aqui. Mas a gente teve reunião da Comissão de Meio Ambiente, na semana passada, sobre negócios voltados para a sustentabilidade. Um deles é um biodigestor doméstico capaz de produzir gás de cozinha. Ele é alimentado com lixo orgânico e toda natureza de lixo orgânico, desde restos de comida até fezes de animais domésticos. É capaz de produzir gás de cozinha. Há estabelecimento comercial na Vila Madalena usando isso ativamente.

É um baita benefício. A Prefeitura tem um gasto muito grande com o manejo de resíduo orgânico, o aterro e assim por diante, fora o que vai para o lugar errado. O custo de cada unidade dessas é muito caro. A sociedade de modo geral e a economia do Município seriam beneficiadas se a gente desse um uso mais razoável para o resíduo orgânico do que transportá-lo num caminhão até um aterro. Mas o equipamento em si é muito caro e em parte porque os tributos que incidem sobre ele e sobre toda a atividade são muito altos.

Só para dizer que a gente vai voltar a falar desse assunto, de que formas incentivar a adoção de alternativas mais sustentáveis sem que isso incida no IPTU, mas de modo a incentivar a atividade econômica em geral.

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Na origem.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Exatamente, na origem.

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Obrigado Vereadora Soninha.

Não havendo novos inscritos, declaro realizada a audiência pública ao PL 346/2014.

Aberta a audiência pública ao PL 324/2017, de autoria dos Vereadores Reis, Tatto

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17574 DATA: 26/06/2019 FL: 6 DE 21

e Sâmia Bomfim, que institui o Bilhete Único Infantil, referente ao transporte público de criança com idade entre três e cinco anos no Município de São Paulo. Esta é a segunda audiência pública.

Pergunto se há oradores inscritos. (Pausa) Não havendo oradores inscritos.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Desculpa, posso?

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Pode, Vereadora.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Que eu me lembre, o Vereador Jair apresentou um projeto com esse teor antes e que possivelmente foi vetado. Não lembro que estava achando na minha planilha de vetos aqui, o que é que o Vereador propõe: as crianças que já tem direito à gratuidade hoje elas têm que passar por cima, ou por baixo da catraca, se elas tiverem um bilhete elas podem girar a catraca sem precisar passar por isso. E até tem uma proposta, eu não lembro se já virou um substitutivo aprovado em outra comissão ou não assim, que diz que, em vez disso, a criança pode descer pela frente o que não resolve o problema que os Vereadores estão tentando resolver porque imagina uma mãe que está com o filho pequeno, médio e grande, aí o pequeno pode descer sozinho pela frente, não resolve.

Independentemente do sucesso ou não desse projeto o que eu acho que a gente poderia rever é porque que tem que ter a catraca desse tamanho no ônibus, Vereador, por causa da possível evasão de receita? Bom, evasão fácil é no metrô que você tem 200 mil pessoas embarcando, ao mesmo tempo, e pular a catraca não é tão difícil assim, ou até é mais fácil e invertida. Já fui maloqueira, Vereador. No metrô, que é muito mais fácil a evasão, a catraca daquele modelo mais simples; na lotação, que não tem cobrador, no micro-ônibus, que tem só um motorista, não tem nem ninguém do lado da catraca e a catraca também é desse tipo, igual a do metrô. Por que é que no ônibus que não é o lugar que não dá para você não pagar e sair correndo e ninguém pegar tem que ter uma catraca dessa altura, pesada daquele jeito, difícil de passar por baixo, difícil de passar por cima, difícil de girar com uma mochila nas costas, é difícil de virar a catraca se você é mais corpulento.

Tem explicação, Vereador Isac, então, me convença.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17574 DATA: 26/06/2019 FL: 7 DE 21

Ordem nº 97 do Pl.
vº 01-324 de 20.17
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Pl. 11.328 - SGP. 12

fls. 158

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Que bom, obrigada, não precisa nem tirar a catraca totalmente, entendo, tem a contagem manual que vai bater com o validador, que também é uma coisa meio tosca, mas porque não ter uma catraca igual a que tem no metrô, em vez daquela coisa horrorosa. Para quem está de fora ouvindo parece uma bobagem, mas você ter que passar numa catraca pesada como aquela gera um desconforto absolutamente desnecessário dentro do transporte coletivo.

Então esse projeto dos Vereadores tem a ver com isso, com o sacrifício que é você passar na catraca dentro do ônibus. Se não fosse tão difícil assim não precisava nem ter esse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Eu reforço o coro aqui a favor desse projeto porque, além dessa dificuldade toda que a Vereadora Soninha falou, as crianças costumam se sujar, às vezes, saem para passear, se arrumam, e vai passar por ali, o ônibus em movimento acaba se desequilibrando, se suja, enfim, gera um transtorno danado e a gente conhece também porque já passamos por esse tipo de coisa. No meu tempo a catraca chegava a ser aquela borboletinha pequeninha, mas daí passava tudo que era adulto por baixo, aí criaram aquele até o chão quase...

A SRA. SONINHA FRANCINE – Até o chão quase, aquela coisa horrorosa.

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Com a dificuldade até para as crianças, enfim, esse projeto...

A SRA. SONINHA FRANCINE – Quem não quer pagar, dá um jeito de não pagar. Um marmanjo que não queira pagar e o motorista não aceitou dar carona, ele pula a catraca com a maior facilidade e aí a pessoa que tem mais dificuldade, uma criança pequena, ou tem que rastejar no chão, ou tem que fazer o maior esforço para girar a catraca.

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – E tem que ter habilidade para rastejar e não encostar as costas no chão.

A SRA. SONINHA FRANCINE – Horrível.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 17574 DATA: 26/06/2019 FL: 8 DE 21

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Que nem aquela brincadeira para passar debaixo da corda, que tem que...enfim, mas esse projeto é um bom projeto. Vereador Jair e a Vereadora Sâmia Bomfim.

Inscrito o Rapper Pirata para falar sobre o projeto.

O SR. RAPPER PIRATA – Os cidadãos tinham que estar aqui e é difícil participar mas ser a favor a isso porque acho que a gente tem que discutir o transporte público. Além de garantir a cidadania, o que está por trás disso é a garantia de cidadania. O custo do transporte público é muito caro e o Prefeito da cidade de São Paulo tirou o direito de as pessoas circularem na Cidade, agora são só...o cara foi lá no Supremo para ir contra o cidadão e eu acho que esse tipo de projeto a gente tem que passar porque tudo que é transporte público aqui sempre a favor das empresas e nunca do cidadão. E essas catracas, é óbvio que são uma forma de humilhar o cidadão. Porque falamos do adulto que pula a catraca, mas por que o adulto pula a catraca? Não é o direito de ir e vir? De pertencer à Cidade? Eu acho que esse tipo de projeto chama a atenção para outras coisas sobre transporte público na cidade de São Paulo. Precisamos voltar a discutir, porque transporte público dá muito dinheiro.

O transporte mensal que falaram que era barato, na época, para reduzir, hoje custa 300 reais. O que são 300 reais no salário mínimo? Então, eu sou a favor do projeto, porque os cidadãos tinham de estar aqui para discutir isso. E, aí, Vereadores, parabéns, mas eu acho que tem de discutir mais sobre transporte público na Cidade.

Sempre há situação para tirar os direitos do idoso, do cidadão. Teve uma audiência que passou aí do transporte de turismo, que nem idoso e adolescente podem pegar o transporte público, porque vão atrapalhar a Fazenda. Mas e a Fazenda do dono do transporte público? O dinheiro que ele ganha? Quando vamos discutir sobre isso? E o direito do cidadão

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Guedes) – Obrigado, rapper Pirata.

Não havendo novos inscritos, declaro encerrada a segunda audiência pública do Projeto de Lei nº 324/17.

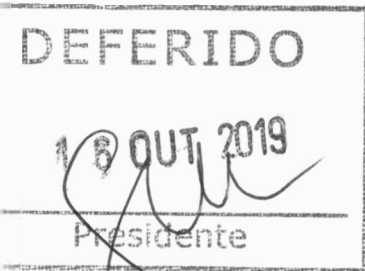
Aberta a audiência pública do Projeto de Lei nº 324/17, de autoria do Vereador Dalton

e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)

nº 98, Em 17/10/19.

Fernando de Lima Gasparotto

Matéria DSP 3023/2020. Documento assinado digitalmente por CARMEN CRISTINA MALAVAZZI em 17/07/2020 e juntado ao PL 324/17 por Carmen Cristina Malavazzi. Sua validade pode ser conferida em https://splogisconsulta.sao paulo.sp.leg.br/Home/AtirirDocumento?plid=20878.



Folha nº 98 do Proc.
Nº 01-324 de 20 17
Fernando de Lima Gasparotto
RE 11.272-SGP/12/15

RDS
1143/2019

REQUERIMENTO

Senhor Vereador,

Requeiro na forma regimental, coautoria no PL nº 324/2017, que "Institui o Bilhete Único Infantil (ref. ao transporte público de crianças com idade entre 3 (três) e 5 (cinco) anos, no Município de São Paulo."

Sala das Sessões,


Vereador Ricardo Teixeira


Vereador Jair Tatto



DGP - SGP.22 - 15/10/2019 - 14:36 - 010604 - 2/2

A Comissão de:
Fin
17.10.19

Antonio Isoldi Caleari
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

Segue(m) juntado(s), nesta data, documento(s)
e papel de informação rubricado(s) sob folha(s)
nº 99 e 100, Em 13/03/20.
Fernando de Lima Gasparotto
RF 11.272-SGP. 12



Folha nº 99 do Proc.
No 01.324 de 2017
Fernando de Lima Gasparotto
RF. 11.272-SGP-12

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 324/2017:

1º) Qual a estimativa do impacto orçamentário-financeiro com a implementação da propositura na forma de seu projeto original? E considerando o substitutivo apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa?

2º) Existem, em operação ou em planejamento, ações que venham ao encontro dos objetivos do projeto?

3º) Qual é a opinião do Executivo sobre o projeto?

Ver. Isac Felix, em 01/12/19
Relator

Senhor Presidente:
Encaminho-lhe para as devidas providências.

Ver. Alessandro Guedes, em 04/03/20
Presidente da Comissão
de Finanças e Orçamento



Folha nº 100 do Proc.
 Nº 01-324 de 20 17
 Fernando de Lima Gasparotto
 RF. 11.272-SGP-12

fls. 163

São Paulo, 04 de março de 2020.

Ofício SGP-12 nº 030/2020

Senhor Prefeito,

Em atenção ao deliberado pela Comissão de Finanças e Orçamento, encaminho a Vossa Excelência, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 324/2017 de autoria dos Vereadores Jair Tatto (PT), Sâmia Bomfim (PSOL) e Ricardo Teixeira (DEM)** que *"Institui o Bilhete Único Infantil"*.

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

EDUARDO TUMA
 Presidente



Anexo: cópia do pedido de informações, do texto do projeto e da justificativa

Luciana Andreia dos Santos
 RF 794.875.1
 Casa Civil - ATL

A Sua Excelência o Senhor
Bruno Covas
 Prefeito da Cidade de São Paulo
 Viaduto do Chá, 15, 9º andar - ATL
 CEP 01415-001 – São Paulo-SP
 Tel.: 3113-8000/8350
 E-mail: prefeito@prefeitura.sp.gov.br





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**CERTIDÃO
DE CONVERSÃO EM PROCESSO DIGITAL**

A partir desta certidão, os autos desta propositura convertem-se em Processo Legislativo Digital, modalidade prevista pelo Ato 1420/2019.

Os autos físicos originais serão recolhidos à unidade competente pelo arquivamento após conferência e eventuais regularizações necessárias à conversão.

Todos os andamentos e tramitações ulteriores deverão ser procedidos em suporte eletrônico, através do Sistema SPLEGIS.

**EQUIPE DAS COMISSÕES DO PROCESSO LEGISLATIVO
SGP.12**

Matéria DSP 1200/2020. Documento assinado digitalmente por FERNANDO DE LIMA GASPAROTTO e juntado ao PL 324/2017 por Fernando de Lima Gasparotto. Sua validade pode ser conferida em <https://www.splegisconsulta.camara.sp.gov.br/Home/AbrirDocumento?pid=201900>.