



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI 561/2015 DE 14/10/2015

Promovente:

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

Ementa:

ACRESCENTA O § 4º NO ART. 2º DA LEI Nº 16.211, DE 27 DE MAIO DE 2015, E O INC. IV NO ART. 4º DA LEI 15.150, DE 06 DE MAIO DE 2010, PARA PREVER A CONSTRUÇÃO DE MICRO TERMINAIS DE ÔNIBUS URBANO INTEGRANTES DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL ATRAVÉS DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Vereador Adilson Amadeu – 46ºGV

atualizado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 01 do pr.
Nº 01-561 de 15 fls.
Adelina Cicco - Ass. Parlamentar
RF 100 406

PROJETO DE LEI Nº

PL
561/2015

Acrescenta o § 4º no art. 2º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, e o inc. IV no art. 4º da Lei 15.150, de 06 de maio de 2010, para prever a construção de Micro Terminais de Ônibus urbano integrantes do sistema de transporte público municipal através de parceria público privada no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O artigo 2º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, fica acrescido do § 4º, com a seguinte redação:

“§ 4º Ficam dispensadas das exigências previstas neste artigo os micro terminais de transporte público, assim definidos aqueles que comportem a operação de até 5 linhas de ônibus ou vans, que poderão ser construídos e instalados mediante Parceria Público-Privada, ou nos termos da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010”

Art. 2º Fica acrescido o inc. IV do art. 4º da Lei nº 15.150, de 06 de maio de 2010, com a seguinte redação:

“Art. 4º (...)

“IV - as características e dimensionamento de micro terminais urbanos de ônibus integrantes do sistema de transporte, em área pública, a serem instalados em pontos finais de até cinco linhas regulares, equipadas no mínimo com área de descanso, cozinha e banheiros, para uso exclusivo de empregados nas respectivas empresas concessionárias de transporte.”

27 OUT 2015

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 3 folha de informação
sob nº 4 . 28/10/15.

Ass:



Adelina Cicone
Assistente Administrativo
R. 1



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 02 do pro
Nº 01.568 de fls. 35
Adelina Cidreira da Paes
RF 100 408

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

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões,


ADILSON AMADEU
Vereador

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 03 do pros. 4
Nº 01.564 de 15
Adelina Cicone - Adv. P. 15.000.000
RF 100 406

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 13.241, 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, autorizou o Poder Público a delegar a sua execução, na forma dos artigos 13 e 14 da referida lei.

Mais recentemente, a Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, autorizou o Executivo 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.

A presente proposta visa complementar a lei já existente, dando um novo formato para os pequenos terminais de transporte público que poderão integrar o sistema de transporte público do Município, assim como prever sua construção no âmbito de readequações viárias compensatórias, sem a necessidade de realização de Plano Urbanístico Específico, que consistem em projetos arquitetônicos e viários complexos e custosos.

A proposta classifica como Micro Terminais de Transporte os que se destinem a abrigar pontos finais de até 5 (cinco) linhas concomitantemente, que, devido ao seu pequeno porte, não necessitam de grandes readequações.

Dessa forma, ficarão viabilizadas intervenções arquitetônicas em espaço público às expensas exclusivamente da iniciativa privada, sem a necessidade de realização de procedimento licitatório complexo, uma vez que essas instalações não serão exploradas comercialmente e, no entanto, com a redação original da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, foram inviabilizados na prática pelas exigências de Plano Urbanístico e realização de licitação para a concessão de sua exploração.

Destarte, por objetivar a melhoria da população e o interesse público geral, espero contar com o voto favorável dos nobres Pares à presente proposição.

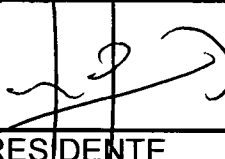


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 04

do processo nº 01 – PL 561 de 2015., 28.10.15 (a) 04

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE	
ÀS COMISSÕES DE: <u>27- OUT 2015</u>	
Const., Just. e Leg. Particla,	
Pol. Urb., Metrop. e Meio Amb.,	
Administração Pública,	
Trans., Transp., At. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,	
Finanças e Orçamento.	
 PRÉSIDENTE	

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

29 / 10 / 15


Jader Augusto Pimenta

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22
Solange Ralnone dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2

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

EM 29/10/15 AS 15 hs
 POR [assinatura]

SAÍDA: 11/11/15 AS 16 h ASS: Rina

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Sigla: [assinatura] Data: 11/11/15 Documento: 05 a 65

Folha: 05 a 65 de 11/11/15

Livia Salomão Nogueira
 Técnico Administrativo
 RF: 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 05
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0561/15

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

- Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 8º e seguintes – 'transporte público coletivo');
- Lei Orgânica do Município de São Paulo – art. 172 e seguintes;
- 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 e autoriza o Poder Público a delegar a sua execução;
- Decreto nº 56.232, de 2 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 execução; revoga o Decreto nº 53.887/13;
- Lei Municipal nº 14.517, de 16 de outubro de 2007, que institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, cria a Companhia São Paulo de Parcerias, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.150, de 6 de maio de 2010, que dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polo Gerador de Tráfego;
- Lei Municipal nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que 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;
- Lei Municipal nº 12.156, de 1º de agosto de 1996, que regulamenta a exploração pela iniciativa privada de sanitários públicos, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.962, de 10 de janeiro de 2014, que estabelece diretrizes a serem observadas na implantação de abrigos e pontos de parada que integram o Sistema de



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 06
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da cidade de São Paulo, e dá outras providências;

-Lei Municipal nº 15.778, de 3 de junho de 2013, que dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto dos motoristas e trabalhadores do transporte rodoviário urbano, e dá outras providências. Com a alteração da Lei nº 16.217/15;

- PL 515/15, que altera o inc. I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, revoga o art. 7º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, e dá outras providências;

- PL 596/15, que dispõe sobre a implantação de posto de pronto atendimento emergencial em terminais de integração do sistema urbano de transporte coletivo no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Cópias dos textos normativos acima indicados acompanham a presente informação.

À Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 04.

São Paulo, 10 de novembro de 2015.

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



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 07
Proc. Nº 361/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

Mensagem de veto

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

(Vide Lei nº 9.074, de 1995)

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

Capítulo I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 3º As concessões e permissões sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente responsável pela delegação, com a cooperação dos usuários.

Art. 4º A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 5º O poder concedente publicará, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da outorga de concessão ou permissão, caracterizando seu objeto, área e prazo.

Capítulo II

DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,
- II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

Capítulo III

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 7º. Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

- I - receber serviço adequado;
- II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;
- III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)
- IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
- V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;
- VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

Art. 7º-A. As concessionárias de serviços públicos, de direito público e privado, nos Estados e no Distrito Federal, são obrigadas a oferecer ao consumidor e ao usuário, dentro do mês de vencimento, o mínimo de seis datas opcionais para escolherem os dias de vencimento de seus débitos. (Incluído pela Lei nº 9.791, de 1999)

Parágrafo único. (VETADO) (Incluído pela Lei nº 9.791, de 1999)

Capítulo IV

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º (VETADO)

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior e somente nos casos expressamente previstos em lei, sua cobrança poderá ser condicionada à existência de serviço público alternativo e gratuito para o usuário. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11. No atendimento às peculiaridades de cada serviço público, poderá o poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, com vistas a favorecer a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 17 desta Lei.

Parágrafo único. As fontes de receita previstas neste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Art. 12. (VETADO)

Art. 13. As tarifas poderão ser diferenciadas em função das características técnicas e dos custos específicos provenientes do atendimento aos distintos segmentos de usuários.

Capítulo V

DA LICITAÇÃO

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios: (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

III - a combinação, dois a dois, dos critérios referidos nos incisos I, II e VII; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

IV - melhor proposta técnica, com preço fixado no edital; (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

V - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado com o de melhor técnica; (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

VI - melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta pela outorga da concessão com o de melhor técnica; ou (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

VII - melhor oferta de pagamento pela outorga após qualificação de propostas técnicas. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Para fins de aplicação do disposto nos incisos IV, V, VI e VII, o edital de licitação conterá parâmetros e exigências para formulação de propostas técnicas. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 3º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 4º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

Folha 08
Proc. Nº 561/2015
Cível Salomão Nogueira
RF 11.274

Art. 16. A outorga de concessão ou permissão não terá caráter de exclusividade, salvo no caso de inviabilidade técnica ou econômica justificada no ato a que se refere o art. 5º desta Lei. fls. 12

Art. 17. Considerar-se-á desclassificada a proposta que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios que não estejam previamente autorizados em lei e à disposição de todos os concorrentes.

§ 1º Considerar-se-á, também, desclassificada a proposta de entidade estatal alheia à esfera político-administrativa do poder concedente que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público controlador da referida entidade. (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 9.648, de 1998)

§ 2º Inclui-se nas vantagens ou subsídios de que trata este artigo, qualquer tipo de tratamento tributário diferenciado, ainda que em consequência da natureza jurídica do licitante, que comprometa a isonomia fiscal que deve prevalecer entre todos os concorrentes. (Incluído pela Lei nº 9.648, de 1998)

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente:

- I - o objeto, metas e prazo da concessão;
- II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;
- III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;
- IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;
- V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;
- VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, bem como as provenientes de projetos associados;
- VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;
- VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;
- IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;
- X - a indicação dos bens reversíveis;
- XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;
- XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;
- XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;
- XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterà as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;
- XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

XVI - nos casos de permissão, os termos do contrato de adesão a ser firmado.

Art. 18-A. O edital poderá prever a inversão da ordem das fases de habilitação e julgamento, hipótese em que: (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

I - encerrada a fase de classificação das propostas ou o oferecimento de lances, será aberto o invólucro contendo os documentos de habilitação do licitante mais bem classificado, para verificação do atendimento das condições fixadas no edital; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

III - inabilitado o licitante melhor classificado, serão analisados os documentos habilitatórios do licitante com a proposta classificada em segundo lugar, e assim sucessivamente, até que um licitante classificado atenda às condições fixadas no edital; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

IV - proclamado o resultado final do certame, o objeto será adjudicado ao vencedor nas condições técnicas e econômicas por ele ofertadas. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

Art. 19. Quando permitida, na licitação, a participação de empresas em consórcio, observar-se-ão as seguintes normas:

I - comprovação de compromisso, público ou particular, de constituição de consórcio, subscrito pelas consorciadas;

II - indicação da empresa responsável pelo consórcio;

III - apresentação dos documentos exigidos nos incisos V e XIII do artigo anterior, por parte de cada consorciada;

IV - impedimento de participação de empresas consorciadas na mesma licitação, por intermédio de mais de um consórcio ou isoladamente.

§ 1º O licitante vencedor fica obrigado a promover, antes da celebração do contrato, a constituição e registro do consórcio, nos termos do compromisso referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A empresa líder do consórcio é a responsável perante o poder concedente pelo cumprimento do contrato de concessão, sem prejuízo da responsabilidade solidária das demais consorciadas.

Art. 20. É facultado ao poder concedente, desde que previsto no edital, no interesse do serviço a ser concedido, determinar que o licitante vencedor, no caso de consórcio, se constitua em empresa antes da celebração do contrato.

Art. 21. Os estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à concessão, de utilidade para a licitação, realizados pelo poder concedente ou com a sua autorização, estarão à disposição dos interessados, devendo o vencedor da licitação ressarcir os dispêndios correspondentes, especificados no edital.

Art. 22. É assegurada a qualquer pessoa a obtenção de certidão sobre atos, contratos, decisões ou pareceres relativos à licitação ou às próprias concessões.

Capítulo VI

DO CONTRATO DE CONCESSÃO

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo da concessão;

II - ao modo, forma e condições de prestação do serviço;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

V - aos direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;

Folha 09
Proc. Nº 561.116
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

VI - aos direitos e deveres dos usuários para obtenção e utilização do serviço;

VII - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;

VIII - às penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária e sua forma de aplicação;

IX - aos casos de extinção da concessão;

X - aos bens reversíveis;

XI - aos critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, quando for o caso;

XII - às condições para prorrogação do contrato;

XIII - à obrigatoriedade, forma e periodicidade da prestação de contas da concessionária ao poder concedente;

XIV - à exigência da publicação de demonstrações financeiras periódicas da concessionária; e

XV - ao foro e ao modo amigável de solução das divergências contratuais.

Parágrafo único. Os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública deverão, adicionalmente:

I - estipular os cronogramas físico-financeiros de execução das obras vinculadas à concessão; e

II - exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão.

Art. 23-A. O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

Art. 24. (VETADO)

Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere este artigo, a concessionária 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 a concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da modalidade do serviço concedido.

Art. 26. É admitida a subconcessão, nos termos previstos no contrato de concessão, desde que expressamente autorizada pelo poder concedente.

§ 1º A outorga de subconcessão será sempre precedida de concorrência.

§ 2º O subconcessionário se sub-rogará todos os direitos e obrigações da subconcedente dentro dos limites da subconcessão.

Art. 27. A transferência de concessão ou do controle societário da concessionária sem prévia anuência do poder concedente implicará a caducidade da concessão.

§ 1º Para fins de obtenção da anuência de que trata o caput deste artigo, o pretendente deverá ^{§. 15} (Renumerado do parágrafo único pela Lei nº 11.196, de 2005)

I - atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessárias à assunção do serviço; e

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

§ 2º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 3º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 4º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

Art. 27-A. Nas condições estabelecidas no contrato de concessão, o poder concedente autorizará a assunção do controle ou da administração temporária da concessionária por seus financiadores e garantidores com quem não mantenha vínculo societário direto, para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 1º Na hipótese prevista no **caput**, o poder concedente exigirá dos financiadores e dos garantidores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, podendo alterar ou dispensar os demais requisitos previstos no inciso I do parágrafo único do art. 27. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 2º A assunção do controle ou da administração temporária autorizadas na forma do **caput** deste artigo não alterará as obrigações da concessionária e de seus controladores para com terceiros, poder concedente e usuários dos serviços públicos. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 3º Configura-se o controle da concessionária, para os fins dispostos no **caput** deste artigo, a propriedade resolúvel de ações ou quotas por seus financiadores e garantidores que atendam os requisitos do art. 116 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 4º Configura-se a administração temporária da concessionária por seus financiadores e garantidores quando, sem a transferência da propriedade de ações ou quotas, forem outorgados os seguintes poderes: (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

I - indicar os membros do Conselho de Administração, a serem eleitos em Assembleia Geral pelos acionistas, nas sociedades regidas pela Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976; ou administradores, a serem eleitos pelos quotistas, nas demais sociedades; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

II - indicar os membros do Conselho Fiscal, a serem eleitos pelos acionistas ou quotistas controladores em Assembleia Geral; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

III - exercer poder de veto sobre qualquer proposta submetida à votação dos acionistas ou quotistas da concessionária, que representem, ou possam representar, prejuízos aos fins previstos no **caput** deste artigo; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

IV - outros poderes necessários ao alcance dos fins previstos no **caput** deste artigo. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 5º A administração temporária autorizada na forma deste artigo não acarretará responsabilidade aos financiadores e garantidores em relação à tributação, encargos, ônus, sanções, obrigações ou compromissos com terceiros, inclusive com o poder concedente ou empregados. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

§ 6º O Poder Concedente disciplinará sobre o prazo da administração temporária. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

Art. 28. Nos contratos de financiamento, as concessionárias poderão oferecer em garantia os direitos emergentes da concessão, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da prestação do serviço.

Parágrafo único. (Revogado pela Lei nº 9.074, de 1995)

Art. 28-A. Para garantir contratos de mútuo de longo prazo, destinados a investimentos relacionados a 16 contratos de concessão, em qualquer de suas modalidades, as concessionárias poderão ceder ao mutuante, em caráter fiduciário, parcela de seus créditos operacionais futuros, observadas as seguintes condições: (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

I - o contrato de cessão dos créditos deverá ser registrado em Cartório de Títulos e Documentos para ter eficácia perante terceiros;

II - sem prejuízo do disposto no inciso I do caput deste artigo, a cessão do crédito não terá eficácia em relação ao Poder Público concedente senão quando for este formalmente notificado; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

III - os créditos futuros cedidos nos termos deste artigo serão constituídos sob a titularidade do mutuante, independentemente de qualquer formalidade adicional; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

IV - o mutuante poderá indicar instituição financeira para efetuar a cobrança e receber os pagamentos dos créditos cedidos ou permitir que a concessionária o faça, na qualidade de representante e depositária; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

V - na hipótese de ter sido indicada instituição financeira, conforme previsto no inciso IV do caput deste artigo, fica a concessionária obrigada a apresentar a essa os créditos para cobrança; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

VI - os pagamentos dos créditos cedidos deverão ser depositados pela concessionária ou pela instituição encarregada da cobrança em conta corrente bancária vinculada ao contrato de mútuo; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

VII - a instituição financeira depositária deverá transferir os valores recebidos ao mutuante à medida que as obrigações do contrato de mútuo tornarem-se exigíveis; e (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

VIII - o contrato de cessão disporá sobre a devolução à concessionária dos recursos excedentes, sendo vedada a retenção do saldo após o adimplemento integral do contrato. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

Parágrafo único. Para os fins deste artigo, serão considerados contratos de longo prazo aqueles cujas obrigações tenham prazo médio de vencimento superior a 5 (cinco) anos. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

Capítulo VII

DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;

II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;

III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;

IV - extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;

VIII - declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

IX - declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de

poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;

fls. 17

X - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;

XI - incentivar a competitividade; e

XII - estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.

Parágrafo único. A fiscalização do serviço será feita por intermédio de órgão técnico do poder concedente ou por entidade com ele conveniada, e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão composta de representantes do poder concedente, da concessionária e dos usuários.

Capítulo VIII

DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;

III - prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;

IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

V - permitir aos encarregados da fiscalização livre acesso, em qualquer época, às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes do serviço, bem como a seus registros contábeis;

VI - promover as desapropriações e constituir servidões autorizadas pelo poder concedente, conforme previsto no edital e no contrato;

VII - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação do serviço, bem como segurá-los adequadamente; e

VIII - captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço.

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

Capítulo IX

DA INTERVENÇÃO

Art. 32. O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

Parágrafo único. A intervenção far-se-á por decreto do poder concedente, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

Art. 33. Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 1º Se ficar comprovado que a intervenção não observou os pressupostos legais e regulamentares será declarada sua nulidade, devendo o serviço ser imediatamente devolvido à concessionária, sem prejuízo de seu direito à indenização.

folha 11
Proc. No. 321/15
Livro Salomão Nogueira
RF 11.274

§ 2º O procedimento administrativo a que se refere o **caput** deste artigo deverá ser concluído no prazo de até cento e oitenta dias; sob pena de considerar-se inválida a intervenção. fls. 18

Art. 34. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

Capítulo X

DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação; e

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 aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

§ 3º A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis.

§ 4º 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 arts. 36 e 37 desta Lei.

Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.

Art. 37. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.

Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequação

prestação do serviço concedido;

fls. 19

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularização do serviço; e

VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. (Redação dada pela Lei nº 12.767, de 2012)

§ 2º A declaração da caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação da inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.

§ 6º Declarada a caducidade, não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no **caput** deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado.

Capítulo XI

DAS PERMISSÕES

Art. 40. A permissão de serviço público será formalizada mediante contrato de adesão, que observará os termos desta Lei, das demais normas pertinentes e do edital de licitação, inclusive quanto à precariedade e à revogabilidade unilateral do contrato pelo poder concedente.

Parágrafo único. Aplica-se às permissões o disposto nesta Lei.

Capítulo XII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 41. O disposto nesta Lei não se aplica à concessão, permissão e autorização para o serviço de radiodifusão sonora e de sons e imagens.

Art. 42. As concessões de serviço público outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei consideram-se válidas pelo prazo fixado no contrato ou no ato de outorga, observado o disposto no art. 43 desta Lei. (Vide Lei nº 9.074, de 1995)

§ 1º Vencido o prazo mencionado no contrato ou ato de outorga, o serviço poderá ser prestado por órgão ou entidade do poder concedente, ou delegado a terceiros, mediante novo contrato. (Redação dada pela Lei nº 11.445, de 2007).

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo

necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

§ 3º As concessões a que se refere o § 2º deste artigo, inclusive as que não possuam instrumento que as formalize ou que possuam cláusula que preveja prorrogação, terão validade máxima até o dia 31 de dezembro de 2010, desde que, até o dia 30 de junho de 2009, tenham sido cumpridas, cumulativamente, as seguintes condições: (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

I - levantamento mais amplo e retroativo possível dos elementos físicos constituintes da infra-estrutura de bens reversíveis e dos dados financeiros, contábeis e comerciais relativos à prestação dos serviços, em dimensão necessária e suficiente para a realização do cálculo de eventual indenização relativa aos investimentos ainda não amortizados pelas receitas emergentes da concessão, observadas as disposições legais e contratuais que regulavam a prestação do serviço ou a ela aplicáveis nos 20 (vinte) anos anteriores ao da publicação desta Lei; (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

II - celebração de acordo entre o poder concedente e o concessionário sobre os critérios e a forma de indenização de eventuais créditos remanescentes de investimentos ainda não amortizados ou depreciados, apurados a partir dos levantamentos referidos no inciso I deste parágrafo e auditados por instituição especializada escolhida de comum acordo pelas partes; e (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

III - publicação na imprensa oficial de ato formal de autoridade do poder concedente, autorizando a prestação precária dos serviços por prazo de até 6 (seis) meses, renovável até 31 de dezembro de 2008, mediante comprovação do cumprimento do disposto nos incisos I e II deste parágrafo. (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

§ 4º Não ocorrendo o acordo previsto no inciso II do § 3º deste artigo, o cálculo da indenização de investimentos será feito com base nos critérios previstos no instrumento de concessão antes celebrado ou, na omissão deste, por avaliação de seu valor econômico ou reavaliação patrimonial, depreciação e amortização de ativos imobilizados definidos pelas legislações fiscal e das sociedades por ações, efetuada por empresa de auditoria independente escolhida de comum acordo pelas partes. (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

§ 5º No caso do § 4º deste artigo, o pagamento de eventual indenização será realizado, mediante garantia real, por meio de 4 (quatro) parcelas anuais, iguais e sucessivas, da parte ainda não amortizada de investimentos e de outras indenizações relacionadas à prestação dos serviços, realizados com capital próprio do concessionário ou de seu controlador, ou originários de operações de financiamento, ou obtidos mediante emissão de ações, debêntures e outros títulos mobiliários, com a primeira parcela paga até o último dia útil do exercício financeiro em que ocorrer a reversão. (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

§ 6º Ocorrendo acordo, poderá a indenização de que trata o § 5º deste artigo ser paga mediante receitas de novo contrato que venha a disciplinar a prestação do serviço. (Incluído pela Lei nº 11.445, de 2007).

Art. 43. Ficam extintas todas as concessões de serviços públicos outorgadas sem licitação na vigência da Constituição de 1988. (Vide Lei nº 9.074, de 1995)

Parágrafo único. Ficam também extintas todas as concessões outorgadas sem licitação anteriormente à Constituição de 1988, cujas obras ou serviços não tenham sido iniciados ou que se encontrem paralisados quando da entrada em vigor desta Lei.

Art. 44. As concessionárias que tiverem obras que se encontrem atrasadas, na data da publicação desta Lei, apresentarão ao poder concedente, dentro de cento e oitenta dias, plano efetivo de conclusão das obras. (Vide Lei nº 9.074, de 1995)

Parágrafo único. Caso a concessionária não apresente o plano a que se refere este artigo ou se este plano não oferecer condições efetivas para o término da obra, o poder concedente poderá declarar extinta a concessão, relativa a essa obra.

Art. 45. Nas hipóteses de que tratam os arts. 43 e 44 desta Lei, o poder concedente indenizará as obras e serviços realizados somente no caso e com os recursos da nova licitação.

Parágrafo único. A licitação de que trata o **caput** deste artigo deverá, obrigatoriamente, levar em conta para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do

critério de julgamento estabelecido no inciso III do art. 15 desta Lei.

Art. 46. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 47. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 13 de fevereiro de 1995; 174ª da Independência e 107ª da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Nelson Jobim

Este texto não substitui o republicado no DOU de 14.2.1995

*

Folha 13
Proc. N.º 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

fls. 21



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 14
Proc. Nº. 561/15
Livre Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Mensagem de veto

Vigência

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;

b) privado.

fls. 23

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I

Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão de acordo com o indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito a solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-B. (Vide Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais

entes federativos.

fls. 27

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V - (VETADO);
- VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e
- VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público

interestadual de caráter urbano.

fls. 28

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comunitárias de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais, a partir da data de promulgação desta Lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado ao plano diretor, com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha: 19
Proc. N°: 561-15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI ORGÂNICA
DO
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(Atualizada até a Emenda 39/15)

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
Equipe de Documentação do Legislativo
- Junho de 2015 -

LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

suas entidades representativas, bem como os institucionais e financeiros para sua execução.

Folha 66
Proc. N.º 561/2015
Salomão Nogueira
RF 11.274

Parágrafo único - O plano plurianual do Município, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual darão prioridade ao atendimento das necessidades sociais na distribuição dos recursos públicos, destinando verbas especiais para programas de habitação para a população de baixa renda segundo avaliação sócio-econômica realizada por órgão do Município.

Art. 169 - Lei Municipal estabelecerá os equipamentos mínimos necessários à implantação dos conjuntos habitacionais de interesse social.

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.

§ 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;

Folha 21
Proc. Nº 561/68
Livia Salomão Nogueira
RE 11/2015

- 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, assumindo-o total ou parcialmente, através do controle dos meios materiais e humanos vinculados ao mesmo, como veículos, oficinas, garagens, pessoal e outros.

§ 2º - Independentemente da previsão do § 1º deste artigo, poderá ser desde logo rescindido o vínculo jurídico pelo qual o particular passou a operar o serviço.

Art. 178 - As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo, de conformidade com o disposto no art. 7º, inciso III desta Lei.

Parágrafo único - Até 5 (cinco) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará a Câmara Municipal as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base, divulgando amplamente para a população os critérios observados.

(Alterado pela Emenda 07/91)

Art. 179 - Ao Município compete organizar, promover, controlar e fiscalizar:

I - o trânsito no âmbito do seu território, inclusive impondo penalidades e cobrando multas ao infrator das normas sobre utilização do sistema viário, seus equipamentos e infra-estruturas;

II - o transporte fretado, principalmente de escolares;

III - o serviço de táxis e lotações, fixando a respectiva tarifa;

IV - o serviço de transporte de cargas dentro do seu território, dispondo especialmente sobre descarga e transbordo de cargas de peso e periculosidade consideráveis, fixando em lei as condições para circulação das mesmas nas vias urbanas.

CAPÍTULO V **DO MEIO AMBIENTE**

Art. 180 - O Município, em cooperação com o Estado e a União, promoverá a preservação, conservação, defesa, recuperação e melhoria do meio ambiente.

Art. 181 - O Município, mediante lei, organizará, assegurada a participação da sociedade, sistema de administração da qualidade ambiental, proteção, controle e desenvolvimento do meio ambiente e uso adequado dos recursos naturais, para coordenar, fiscalizar e integrar as ações de órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, no que respeita a:

I - formulação de política municipal de proteção ao meio ambiente;

II - planejamento e zoneamento ambientais;

III - estabelecimento de normas, critérios e padrões para a administração da qualidade ambiental;

IV - conscientização e educação ambiental e divulgação obrigatória de todas as informações disponíveis sobre o controle do meio ambiente;

V - definição, implantação e controle de espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a sua alteração e/ou supressão permitidos somente através de lei específica.

Parágrafo único - O Executivo deverá apresentar e prestar contas anualmente à Câmara Municipal de São Paulo e à população projeto contendo metas sobre a preservação, defesa, recuperação, conservação e melhoria do meio ambiente.

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

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

- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o 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. (ver documento)[[Back](#)]

Folha 23
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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, respeitadas 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, respeitadas 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 24
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
- II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;
- III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:
 - a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;
 - b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;
 - c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;
 - d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
 - e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;
 - g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;
 - h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
 - i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;
 - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
 - l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

Folha 25
Proc. Nº. 561/13
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

- 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 atenue 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:

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
 - II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
 - III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
 - IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.
- Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º - Para determinar o valor da tarifa, o Poder Executivo deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e auferidas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por terceiros, operadores ou não.

§ 2º - O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

- a) remuneração dos operadores;
- b) despesas de comercialização;
- c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;
- d) fiscalização e planejamento operacional.

§ 3º - Os valores para custeio das atividades previstas nas alíneas "c" e "d" do parágrafo 2º deste artigo corresponderão a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) das respectivas receitas totais.

§ 4º - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

Art. 28 - O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em decreto, e as regras estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º - Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

- a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;
- b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

§ 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

§ 4º - As fontes de receita previstas no § 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º - Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 29 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A, no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

- I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;
- II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;
- III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

Art. 30 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.

Art. 31 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:

I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;

III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

Art. 32 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:

I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;

II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.

Parágrafo único - Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:

I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;

II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

Art. 33 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:

I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por esta lei, bem como inovações tecnológicas;

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;
III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI DAS PENALIDADES

Art. 34 - A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, fundada nesta lei e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:

I - imediata apreensão dos veículos;

II - multa no valor de R\$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais);

III - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.

§ 1º - Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.

§ 2º - Fica o Poder Público autorizado a reter o veículo até o pagamento integral de todas as quantias devidas pelo infrator.

§ 3º - O valor da multa, prevista no inciso II deste artigo, será atualizado periodicamente, nos termos da legislação municipal pertinente.

§ 4º - A prestação do serviço de transporte coletivo de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de São Paulo e sem a sua devida autorização, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.

Art. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

Parágrafo único - A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por ato do Executivo e constará do edital de licitação e do contrato.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 36 - Compete ao Poder Público editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei.

Art. 37 - Com a finalidade de implantar novo modelo de organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S.A, com vigência até 30 de outubro de 2007, para prestar e explorar com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 39 - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A, com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 31 desta lei, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.

Parágrafo único - A São Paulo TransporteS.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 40 - Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 30 desta lei, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 41 - As atuais empresas operadoras continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 42 - Os novos operadores deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas hoje empregados no Sistema, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 43 - A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 3º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 6º, a frota pública de troleibus.

Art. 44 - Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto nesta lei, serão selecionados, inicialmente, em procedimento licitatório próprio e específico, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas, operadores individuais, proprietários ou beneficiários únicos de arrendamento mercantil de veículos de transporte coletivo de passageiros, organizados ou não em cooperativas, nas delegações para a Operação no Subsistema Local.

I - Nas delegações, de que trata o "caput" deste artigo, para operação no Subsistema Local serão selecionados 942 (novecentos e quarenta e dois) operadores individuais para a prestação do serviço por meio de ônibus ou microônibus.

II - Nos termos do "caput" deste artigo, é autorizada a co-propriedade do veículo de transporte coletivo de passageiros.

III - Na hipótese do inciso anterior, é vedado ao co-proprietário a co-propriedade de mais de um veículo de transporte coletivo de passageiros, e somente um dos dois proprietários será selecionado e credenciado para a prestação do serviço.

IV - Ao operador individual selecionado e credenciado é facultada a indicação de um único segundo motorista auxiliar, que não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente, para a prestação do serviço.

Parágrafo único - O número das delegações disposto neste artigo estará limitado a 6000 (seis mil).

Art. 45 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei n.º 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998.

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis
Pesquisa : 56232
Total de referências : 1

Folha 29
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 30
Proc. Nº. 561/15
Elvia Salomão Nogueira
RR 11.274

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,

DECRETA:

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.

Folha 31
Proc. Nº 561 / 15
MMA
Nogueira
RF 11.274

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

oia 33
Proc. Nº. 561 / 15
Livia Salomão Nogueira
RF do nº 8

II - compartilhadas com o Poder Concedente, conforme previsto na alínea 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

34
Proc. Nº. 561/15
Livia Salomão Nogueira
11.274

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

fls. 59

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

Anexo I – CONCEITUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Folha 35
Proc. Nº. 561/15
INSTRUMENTO N.º 15
RF 11.274
Salomão Nogueira

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 que

Folha 36
Proc. Nº. 561/15
Livro 561/15
RF 11.274

atendem as Centralidades Regionais Urbanas ao longo dos eixos viários que ligam 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 dos 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 desconcomias 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:

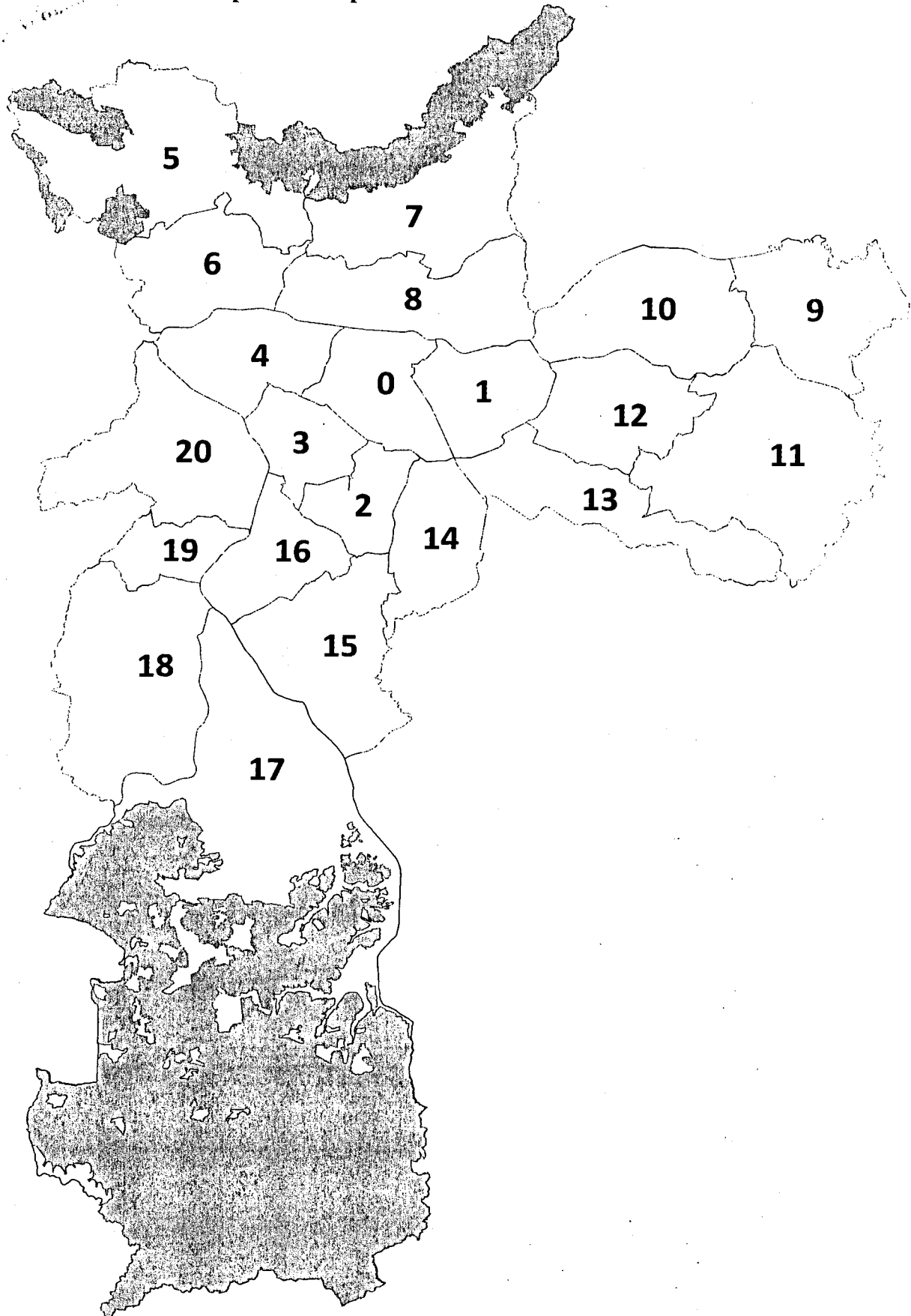
- I. **Linhas de Referência da Rede**, ou simplesmente Linhas de Referência: todas as linhas estruturais ou locais que compõem uma das três redes especificadas acima (Rede de Referência de Dia Útil e Sábados, Rede da Madrugada, Rede de Domingo);
- II. **Linhas de Reforço de Pico:** toda linha com operação limitada aos períodos de pico, manhã ou tarde, destinada a complementar a operação de uma Linha de Referência, no interesse da regulação 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 37
Proc. Nº 361
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

5. VIÁRIO ESTRUTURAL DE INTERESSE DOS ÔNIBUS - VEIO

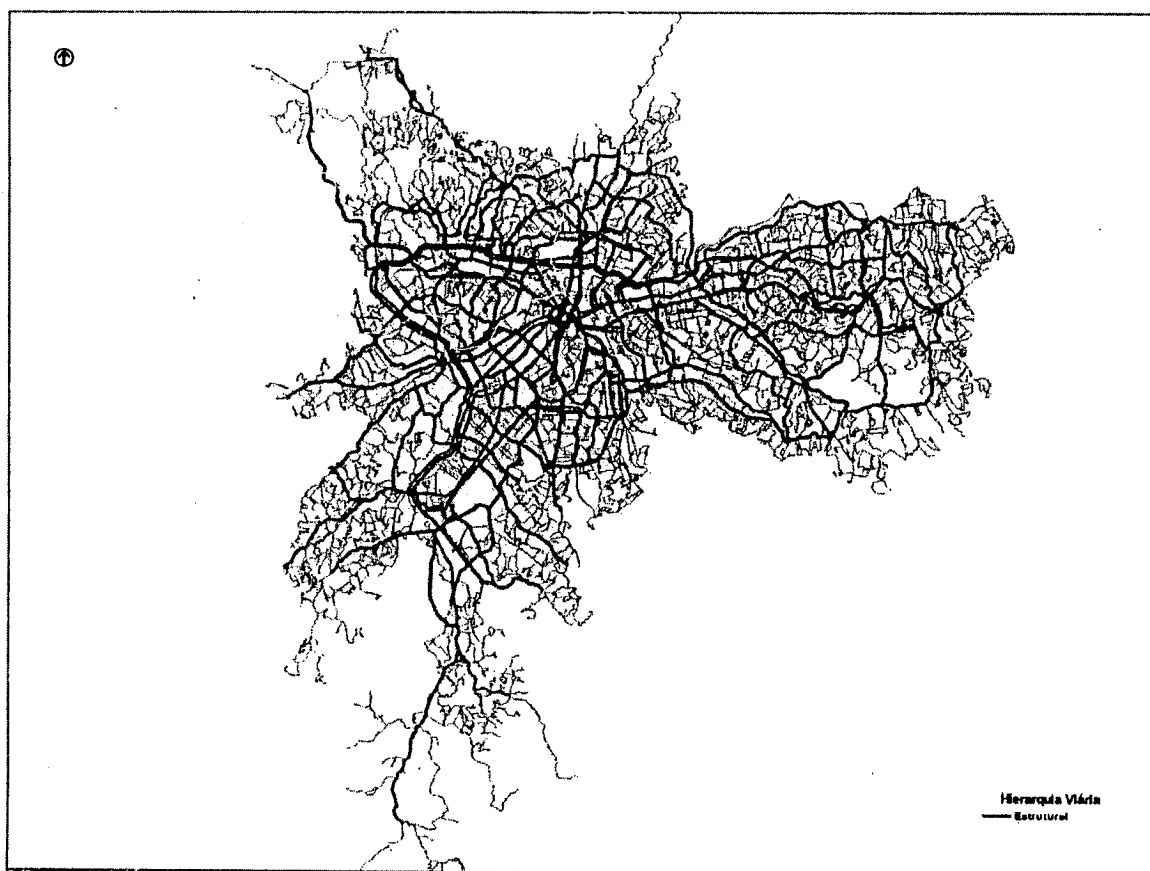
- 5.1. O conjunto de vias do sistema viário principal da cidade, mostrado no Mapa IB deste Anexo, cujas características das vias, de inserção geográfica, de função de ligação do território, de presença de infraestrutura específica para priorizar a circulação dos ônibus, configuram-se como as vias principais, 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. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 39
Proc. N.º 561/15
Livro 8 de Setores de
Linha 10 Turquesa da CPTM
Rafael Nogueira
41.273

Tabela 1: Relação dos Setores de Ônibus que compõem as Áreas Operacionais associadas aos 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 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 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 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 do Jaraguá, à esquerda na Av. Raimundo Pereira de Magalhães, à direita na Rua Caxambú do Sul e 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

Folha 20
Proc. Nº 561-274
Livro 561-274
Oeste, seguindo pela Rua Domingos Vega, à esquerda na Rua Aparecida do Taboado, à direita na Av. Elísio Teixeira Leste, 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).

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 Leste, 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 Cópiaçu, 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 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 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 Cópiaçu 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, por 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, segue 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 Espriada, 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 Espriada, 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 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 M 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 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).

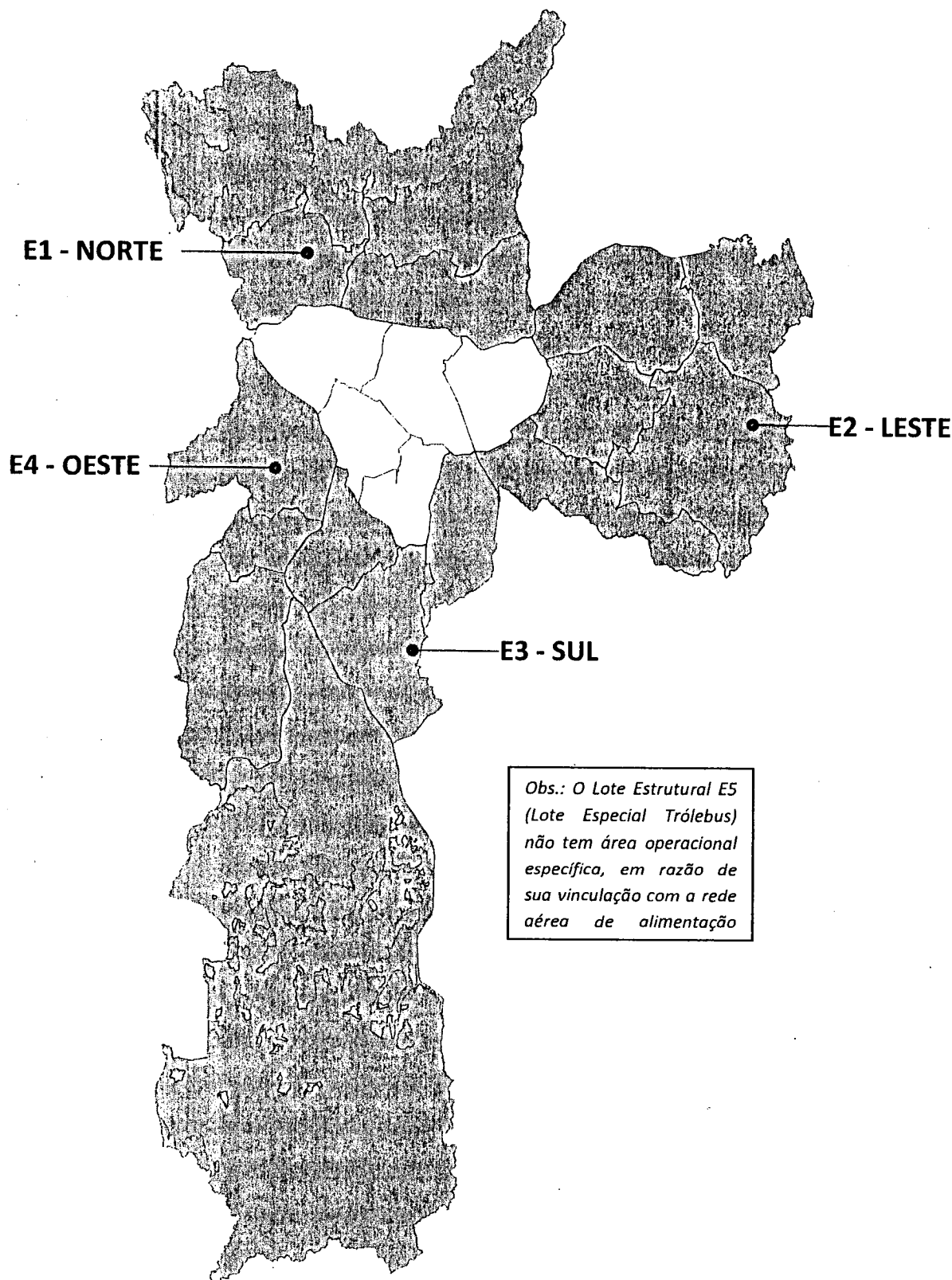
2.21 Limites do Setor de Ônibus 20

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 Biten-court 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. Moubi até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi (marco inicial).

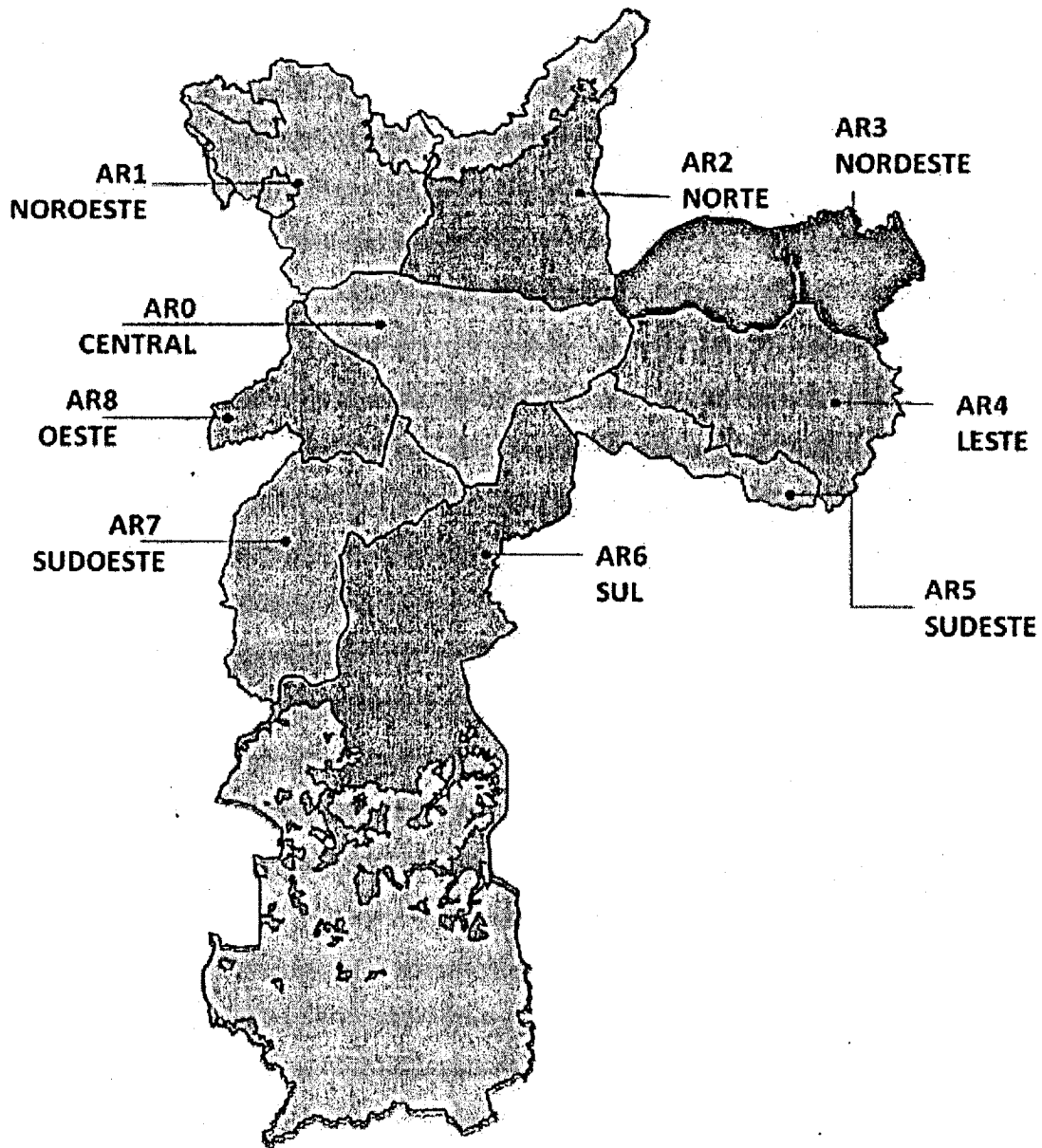
Anexo III – MAPAS DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO ASSOCIADAS AOS LOTES DE SERVIÇOS

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

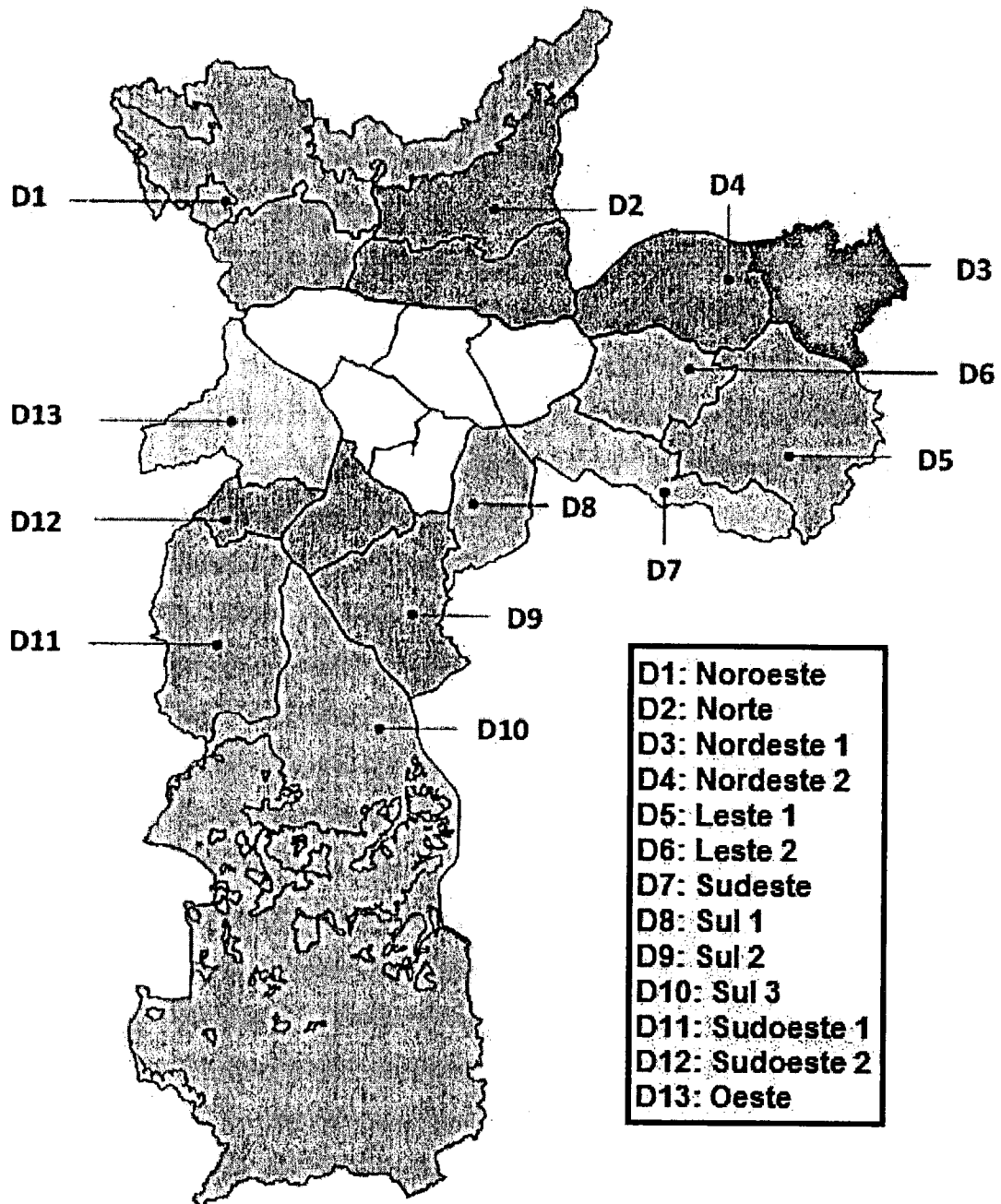
Mapa III-A – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Estrutural



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 (média)	Área para cadeira de rodas	Área para passageiros em pé (média)	Passageiros em pé por m²	Capacidade Total Média (passag. sentados + em pé + área p/ cadeira de rodas)
	Construtivas	Comprimento Total					
Miniônibus	Piso Normal	≤ 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	1	3,40	4	35
Midiônibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	26 (ref. 9,6 m)	1	4,90	6	66
			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 18,0 m	32 (ref. 13,3 m)	1	8,90	6	66
			36 (ref. 15,0 m)	1	10,00	6	99
Articulado	Piso Baixo	18,6 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

fls. 77

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **14517**
Total de referências : **1**

Trabalha
Proc. Nº 44
Livia Salomão Nogueira
DF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 14.517 16/10/2007 ([ver documento](#))
Revogado(a) parcialmente
Ementa: Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, cria a Companhia São Paulo Parcerias - SPP e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 503/2006 ([ver documento](#))
Autor(es): EXECUTIVO; Gilberto Kassab
Regulamentação: Decreto nº 50.737/2009 - Regulamenta parcialmente o art. 25 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.
Revogação: Lei nº 14.583/2007 - Revoga o § 3º do art. 26 desta Lei. ([ver documento](#))
Notas complem.: - Decreto nº 49.128/2008 - Aprova o Regimento Interno do Conselho Gestor do Programa instituído por esta Lei.
- Decreto nº 54.148/2013 - Aprova o Regimento Interno do Conselho Gestor do Programa instituído por esta Lei, revogando o Decreto nº 49.128/2008.
Alterações: Lei 14.583/2007 - Altera o §2º do art. 26 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 15.838/2013 - Altera dispositivos desta Lei assim como a denominação de seu Capítulo IV para "DA SP NEGÓCIOS". ([ver documento](#))

[[Back](#)]

Folha 45
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 14.517, DE 16 DE OUTUBRO DE 2007

(Projeto de Lei nº 503/06, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, cria a Companhia São Paulo de Parcerias - SPP 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 9 de outubro de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º. Fica instituído o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas, destinado a promover, fomentar, coordenar, regular e fiscalizar a realização de parcerias público-privadas no âmbito da Administração Pública Municipal Direta e Indireta.

§ 1º. As parcerias público-privadas de que trata esta lei são mecanismos de colaboração entre o Município e os agentes do setor privado, com o objetivo de implantar e desenvolver obra, serviço ou empreendimento público, bem como explorar a gestão das atividades deles decorrentes, cabendo remuneração aos parceiros privados segundo critérios de desempenho, em prazo compatível com a amortização dos investimentos realizados.

§ 2º. As concessões patrocinadas em que houver previsão de remuneração do parceiro privado mediante a cobrança de pedágio serão objeto de lei específica.

Art. 2º. O Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas observará as seguintes diretrizes:

- I - eficiência no cumprimento de suas finalidades, com estímulo à competitividade na prestação de serviços e à sustentabilidade econômica de cada empreendimento;
- II - respeito aos interesses e direitos dos destinatários dos serviços e dos agentes privados incumbidos de sua execução;
- III - indisponibilidade das funções política, normativa, policial, reguladora, controladora e fiscalizadora do Município;
- IV - universalização do acesso a bens e serviços essenciais;
- V - transparência dos procedimentos e das decisões;
- VI - responsabilidade fiscal na celebração e execução dos contratos;
- VII - responsabilidade social e ambiental.

Art. 3º. Poderão ser objeto do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas:

- I - a implantação, ampliação, melhoramento, reforma, manutenção ou gestão de infraestrutura pública;
- II - a prestação de serviço público;
- III - a exploração de bem público;
- IV - a execução de obra para alienação, locação ou arrendamento à Administração Pública Municipal;
- V - a construção, ampliação, manutenção, reforma e gestão de bens de uso público em geral, incluídos os recebidos em delegação do Estado ou da União.

§ 1º. Observado o disposto no § 4º do art. 2º da Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, é vedada a celebração de parcerias público-privadas nos seguintes casos:

- I - execução de obra sem atribuição ao contratado do encargo de mantê-la e explorá-la por, no mínimo, 5 (cinco) anos;
- II - que tenha como único objeto a mera terceirização de mão-de-obra, o fornecimento e a instalação de equipamentos ou a execução de obra pública, bem como as prestações singelas ou isoladas, quais sejam, aquelas que não envolvam conjunto de atividades.

§ 2º. As concessões patrocinadas em que mais de 70% (setenta por cento) da remuneração do parceiro privado for paga pela Administração Pública dependerão de autorização legislativa específica.

§ 3º. Será permitido o aditamento que envolva o alongamento do prazo contratual, por tempo não superior a 25% (vinte e cinco por cento) do prazo previsto no contrato, observado o prazo máximo de vigência estabelecido na legislação federal.

§ 4º. Outras alterações relativas ao prazo previsto no § 3º deste artigo dependerão de prévia autorização legislativa.

CAPÍTULO II

DOS CONTRATOS DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

Art. 4º. Os contratos de parceria público-privada reger-se-ão pelo disposto nesta lei e na lei federal aplicável, pelas normas gerais do regime de concessão e permissão de serviços públicos, de licitações e contratos administrativos, com prazo de vigência não inferior a 5 (cinco) nem superior a 35 (trinta e cinco) anos, incluindo eventual prorrogação e deverão estabelecer:

I - as metas e os resultados a serem atingidos, cronograma de execução e prazos estimados para seu alcance, bem como os critérios objetivos de avaliação de desempenho a serem utilizados, mediante adoção de indicadores capazes de aferir o resultado;

II - a remuneração pelos bens ou serviços disponibilizados e, observada a natureza do instituto escolhido para viabilizar a parceria, o prazo necessário à amortização dos investimentos;

III - cláusulas que, dependendo da modalidade escolhida, prevejam:

a) a obrigação do contratado de obter recursos financeiros necessários à execução do objeto e de sujeitar-se aos riscos do negócio, bem como as hipóteses de exclusão de sua responsabilidade;

b) a possibilidade de término do contrato não só pelo tempo decorrido ou pelo prazo estabelecido, mas também pelo montante financeiro retornado ao contratado em função do investimento realizado;

c) a dispensa de cumprimento de determinadas obrigações por parte do parceiro privado nos casos de inadimplemento do parceiro público;

IV - identificação dos gestores responsáveis pela execução e fiscalização.

§ 1º. Compete ao Poder Público declarar de utilidade pública os bens que, por suas características, sejam apropriados ao desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao objeto do contrato, bem como à implementação de projetos associados, podendo promover a instituição de servidões e as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes ao contratado.

§ 2º. As relações contratuais firmadas anteriormente a esta lei poderão ser modificadas para atendimento dos preceitos aqui estabelecidos, a critério do Poder Executivo Municipal.

Art. 5º. Poderão figurar como contratantes nas parcerias público-privadas as entidades do Município de São Paulo a quem a lei, o regulamento ou o estatuto confirmam a titularidade dos bens ou serviços objeto da contratação, incluindo autarquias, fundações instituídas ou mantidas pelo Município, empresas públicas e sociedades de economia mista.

Art. 6º. Antes da celebração do contrato, o parceiro privado deverá constituir sociedade de propósito específico, incumbida de implementar e gerir o objeto da parceria.

Art. 7º. A remuneração do contratado, observada a natureza jurídica do instituto escolhido para viabilizar a parceria, poderá ser feita mediante a utilização isolada ou combinada das seguintes alternativas:

Folha 46
Proc. Nº 561
Livia Salomão Nogueira
RF 1.272

- I - tarifas cobradas dos usuários, informando-se ao Poder Legislativo sua composição, forma de reajuste e demais informações relativas ao assunto;
 - II - pagamento com recursos orçamentários;
 - III - cessão de créditos do Município, excetuados os relativos a tributos, e das entidades da Administração Municipal;
 - IV - cessão de direitos relativos à exploração comercial de bens públicos materiais ou imateriais;
 - V - transferência de bens móveis e imóveis, observada a legislação pertinente;
 - VI - títulos da dívida pública, emitidos com observância da legislação aplicável;
 - VII - outras receitas alternativas, complementares, acessórias, ou de projetos associados, com informação ao Poder Legislativo de sua composição e origem.
- § 1º. A remuneração do contrato dar-se-á a partir do momento em que o serviço, a obra ou o empreendimento contratado estiver disponível para utilização.
- § 2º. Os ganhos econômicos decorrentes, entre outros, da modernização, da expansão ou da racionalização de atividade desenvolvida pelo contratado, da repactuação das condições de financiamento e da redução do ônus tributário serão compartilhados com o contratante.
- § 3º. A remuneração do parceiro privado poderá sofrer atualização periódica com base em fórmulas paramétricas, conforme previsto no edital de licitação, informando-se previamente ao Poder Legislativo sua composição.
- § 4º. Os contratos previstos nesta lei poderão prever o pagamento, ao parceiro privado, de remuneração variável vinculada ao seu desempenho na execução do contrato, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade previamente definidos.
- Art. 8º. Sem prejuízo das sanções previstas na legislação pertinente, o contrato poderá prever, para a hipótese de inadimplemento da obrigação pecuniária a cargo do contratante, o acréscimo de multa de 2% (dois por cento) e juros segundo a taxa que estiver em vigor para a mora no pagamento de impostos devidos à Fazenda Municipal.
- Art. 9º. Os instrumentos de parceria público-privada poderão prever mecanismos amigáveis de solução das divergências contratuais, inclusive por meio de arbitragem, nos termos da legislação em vigor.
- § 1º. Na hipótese de arbitramento, serão escolhidos três árbitros de reconhecida idoneidade, sendo um indicado pelo Poder Executivo, um pelo contratado e um de comum acordo, por ambas as partes.
- § 2º. A arbitragem terá lugar no Município de São Paulo, em cujo foro serão ajuizadas, se for o caso, as ações necessárias para assegurar a sua realização e a execução de sentença arbitral.

CAPÍTULO III

DA GESTÃO DO PROGRAMA DE PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS

- Art. 10. A gestão do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas será realizada pelo Conselho Gestor, vinculado ao Gabinete do Prefeito, que definirá as prioridades quanto à implantação, expansão, melhoria, gestão ou exploração de bens, serviços, atividades, infra-estruturas, estabelecimentos ou empreendimentos públicos.
- Art. 11. O Conselho Gestor do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas será integrado pelos seguintes membros:
- I - o Secretário do Governo Municipal;
 - II - o Secretário Municipal de Planejamento;
 - III - o Secretário Municipal de Finanças;
 - IV - o Secretário Municipal de Gestão;
 - V - o Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos;

VI - como membro eventual, o titular do órgão municipal diretamente relacionado com o serviço ou atividade objeto da parceria público-privada.

§ 1º. A Presidência do Conselho será exercida pelo Secretário do Governo Municipal.

§ 2º. O Presidente do Conselho proferirá o voto de desempate, quando for o caso.

§ 3º. Caberá ao Conselho Gestor:

I - aprovar projetos de parceria público-privadas, observadas as disposições do art. 4º desta lei;

II - acompanhar permanentemente a execução dos projetos de parcerias público-privadas para avaliação de sua eficiência, por meio de critérios objetivos previamente definidos;

III - supervisionar as atividades da Companhia São Paulo de Parcerias - SPP;

IV - decidir sobre a alteração, revisão, rescisão, prorrogação ou renovação dos contratos de parcerias público-privadas;

V - fazer publicar as atas de suas reuniões no Diário Oficial da Cidade;

VI - elaborar e aprovar seu Regimento Interno, que disciplinará as atribuições de seus membros, seu funcionamento, procedimentos internos relativos a aprovação de projetos e deliberações sobre os assuntos submetidos à sua apreciação, ausências e casos de impedimento.

§ 4º. A participação no Conselho não será remunerada, sendo considerada serviço público relevante.

§ 5º. Caberá à Secretaria do Governo Municipal executar as atividades operacionais e de coordenação das parcerias público-privadas, bem como assessorar o Conselho Gestor do programa ora instituído e divulgar os conceitos e metodologias próprios dos contratos de parceria, apoiada por equipe técnica.

§ 6º. O Conselho Gestor remeterá à Câmara Municipal, anualmente, até o último dia útil do mês de março, relatório detalhado das atividades desenvolvidas e desempenhadas no âmbito dos contratos de parceria público-privadas no ano anterior.

Art. 12. São condições para a inclusão de projetos no Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas:

I - efetivo interesse público, considerando a natureza, relevância e valor de seu objeto, bem como o caráter prioritário da respectiva execução, observadas as diretrizes estabelecidas pelo Executivo Municipal;

II - estudo técnico de sua viabilidade, mediante demonstração das metas e resultados a serem atingidos, cronograma de execução, forma e prazo de amortização do capital investido, bem como a indicação dos critérios de avaliação ou desempenho a serem utilizados.

Parágrafo único. A aprovação do projeto fica condicionada ainda ao seguinte:

I - elaboração de estimativa do impacto orçamentário-financeiro;

II - demonstração da origem dos recursos para seu custeio;

III - comprovação de compatibilidade com a lei orçamentária anual, a lei de diretrizes orçamentárias e o plano plurianual.

CAPÍTULO IV

DA COMPANHIA SÃO PAULO DE PARCERIAS - SPP

Art. 13. Fica o Poder Executivo autorizado a constituir pessoa jurídica, sob a forma de sociedade por ações, denominada Companhia São Paulo de Parcerias - SPP, vinculada à Secretaria Municipal de Finanças, para os fins de:

I - viabilizar e garantir a implementação do Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas;

II - gerir os ativos a ela transferidos pelo Município ou que tenham sido adquiridos a qualquer título;

Folha 47
Proc. Nº. 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 17.27

III - atuar em outras atividades relacionadas ao Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas.

Art. 14. A SPP terá sede e foro no Município de São Paulo.

Art. 15. O capital social da SPP será composto por ações ordinárias ou preferenciais nominativas, sem valor nominal, podendo o Município integralizá-lo em dinheiro ou em bens e direitos avaliados na forma da legislação pertinente.

§ 1º. Poderão participar do capital da SPP entidades da Administração Municipal, desde que o Município mantenha, no mínimo, a titularidade direta da maioria das ações com direito a voto.

§ 2º. Fica o Poder Executivo autorizado a subscrever e integralizar o capital da SPP com os seguintes bens e direitos, na forma do "caput" deste artigo:

- I - imóveis de sua propriedade, relacionados no Anexo Único integrante desta lei;
- II - ações ordinárias ou preferenciais, de titularidade do Município e de suas autarquias, no capital de sociedades anônimas, que não sejam necessárias para assegurar o exercício do respectivo poder de controle em caráter incondicional;
- III - títulos da dívida pública, emitidos na forma da legislação aplicável;
- IV - títulos e valores mobiliários;
- V - direitos referentes ao Fundo de Compensação das Variações Salariais - FCVS e recursos financeiros federais e estaduais, cuja transferência independa de autorização legislativa específica;

VI - outros bens e direitos de titularidade direta ou indireta do Município, inclusive os originários de parcelamento de tributos municipais, mantidas, neste caso, as condições do parcelamento, tais como o número de prestações, o valor, os critérios de atualização e as datas de vencimento.

§ 3º. Os direitos creditórios de natureza tributária a que se refere o inciso VI do § 2º não abrangem os valores referentes a vinculações legais ou constitucionais e, quando houver, os valores referentes a despesas judiciais e honorários advocatícios.

§ 4º. Na cessão dos direitos creditórios de natureza tributária de que trata o inciso VI do § 2º, será observado o sigilo relativamente a qualquer informação sobre a situação econômica ou financeira do contribuinte ou de terceiros e sobre a natureza e o estado dos negócios ou atividades destes.

§ 5º. É vedado à SPP ceder os direitos creditórios de natureza tributária a que se refere o inciso VI do § 2º.

§ 6º. Caberá à Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos, pela Procuradoria Geral do Município, adotar as medidas administrativas e judiciais necessárias à preservação dos direitos creditórios de natureza tributária de que trata o inciso VI do § 2º, prestando, ainda, assessoria e consultoria jurídica à SPP para este fim.

§ 7º. Para a subscrição e integralização de outros imóveis ao capital da SPP, será necessária prévia autorização legislativa.

Art. 16. Para a consecução de seus objetivos, a SPP poderá:

- I - celebrar, participar ou intervir nos contratos que tenham por objeto:
 - a) a instituição de parcerias público-privadas;
 - b) a elaboração dos estudos técnicos a que se refere o art. 12, inciso II, desta lei;
- II - assumir, total ou parcialmente, direitos e obrigações decorrentes dos contratos de que trata o inciso I deste artigo;
- III - contrair empréstimos e emitir títulos, ações, debêntures e outros títulos, nos termos da legislação em vigor;
- IV - prestar garantias reais, fidejussórias e contratar seguros;
- V - explorar, gravar e alienar onerosamente os bens integrantes de seu patrimônio;
- VI - participar do capital de outras empresas controladas por ente público ou privado.

Art. 17. A SPP não poderá receber do Município recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral.

Art. 18. A SPP poderá, para a consecução de seus objetivos, celebrar convênios com órgãos e entidades da Administração Municipal e contratar, observada a legislação pertinente, serviços especializados de terceiros.

Art. 19. A sociedade será administrada por uma Diretoria, composta por até 3 (três) membros, e por um Conselho de Administração, composto por até 5 (cinco) membros, tendo, em caráter permanente, um Conselho Fiscal.

Parágrafo único. Sem prejuízo dos poderes previstos na legislação societária e da observância às políticas e diretrizes estabelecidas por outros órgãos da Administração Municipal com competência específica sobre a matéria, o Conselho de Administração deverá aprovar previamente os termos e condições de cada uma das operações mencionadas no art. 15 desta lei.

Art. 20. Os projetos de parceria público-privada serão objeto de consulta pública, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da publicação do edital da respectiva licitação, mediante publicação de aviso na imprensa oficial, em jornais de grande circulação e por meio eletrônico, no qual serão informadas as justificativas para a contratação, a identificação do objeto, o prazo de duração do contrato e seu valor estimado, fixando-se prazo para fornecimento de sugestões.

Parágrafo único. Os termos do edital e do contrato de parceria público-privada serão também submetidos à audiência pública, sem prejuízo e nos termos da legislação federal vigente.

Art. 21. Fica a Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo - COHAB/SP autorizada a transferir, a título oneroso ou gratuito, à Prefeitura do Município de São Paulo ou diretamente à SPP, os direitos referentes ao Fundo de Compensação das Variações Salariais - FCVS e os recebíveis de mutuários nos contratos habitacionais, bem como a dívida da COHAB/SP para com o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS, transferida da Caixa Econômica Federal para a União e refinanciada com fundamento na Lei Federal nº 8.727, de 5 de novembro de 1993.

Parágrafo único. Para cumprimento do disposto no "caput" deste artigo, fica o Município autorizado a assumir a dívida da COHAB/SP para com o FGTS.

Art. 22. Fica o Poder Executivo autorizado a alienar ou terceirizar a administração dos direitos referentes ao Fundo de Compensação das Variações Salariais - FCVS e dos recebíveis de mutuários dos contratos habitacionais transferidos pela Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo - COHAB/SP nos termos do art. 21 desta lei.

Art. 23. Para atender às despesas decorrentes da execução desta lei, fica o Poder Executivo autorizado a:

I - abrir créditos especiais até o limite de R\$ 800.000,00 (oitocentos mil reais), destinados à cobertura das despesas necessárias à constituição e instalação da SPP;

II - proceder à incorporação da SPP no orçamento do Município;

III - promover a abertura de créditos adicionais suplementares, até o limite necessário para a integralização das parcelas do capital social da SPP.

CAPÍTULO V

OUTRAS DISPOSIÇÕES

Art. 24. A celebração dos termos de cooperação de que trata o art. 50 da Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006, sujeitar-se-á à prévia autorização do Prefeito.

§ 1º. Os termos de cooperação serão regulamentados pelo Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados da data da publicação desta lei.

§ 2º. Os termos de cooperação em vigor na data da publicação desta lei deverão adequar-se à nova regulamentação a que se refere o § 1º deste artigo e ser submetidos à deliberação do Prefeito.

Art. 25. Fica permitida a exploração de publicidade nos abrigos de parada de transporte público de passageiros e nos relógios de tempo, temperatura e poluição,

Folha 48
Proc. Nº 361/15
Livia Salomão Nogueira
RF 122

que deverá ser disciplinada em decreto específico, inclusive no que se refere às características e quantidade desses elementos, bem como às condições para a veiculação de anúncios, dentre outros aspectos, cabendo a decisão final ao Prefeito, observada a legislação relativa a licitações e contratos.

Parágrafo único. A exploração de publicidade nos demais elementos do mobiliário urbano será objeto de lei específica, de iniciativa do Executivo.

Art. 26. É proibida, nas vias e logradouros públicos, a distribuição de folhetos, panfletos ou qualquer tipo de material impresso veiculando mensagens publicitárias, entregues manualmente, lançados de veículos, aeronaves ou edificações ou oferecidos em mostruários.

§ 1º. O descumprimento ao disposto no "caput" deste artigo sujeitará o beneficiário da divulgação do produto ou serviço à multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), dobrada na reincidência e reaplicada a partir da lavratura da primeira multa, até a cessação da infração, sem prejuízo da apreensão do material impresso distribuído irregularmente.

§ 2º. Excetua-se da vedação estabelecida no "caput" deste artigo a distribuição gratuita de jornais e publicações contendo, no mínimo, 80% (oitenta por cento) de matéria jornalística, nos termos a serem definidos em regulamentação própria.

§ 3º. A distribuição de jornais e publicações mencionada no § 2º deste artigo não abrangerá os cruzamentos com dispositivo semafórico e dependerá de prévia autorização do Prefeito.

Art. 27. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 16 de outubro de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 16 de outubro de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Anexo Único integrante da Lei nº 14.517, de 16 de outubro de 2007

<i>Dominiais</i>	
<i>Endereço</i>	<i>Valor Estimado*</i>
Alameda Jaú, 527 - apto 44	110.635,00
Av. Alberto Byington, 1399	552.562,00
Av. Carioca, 572 - bloco 4 - apto 16	28.036,00
Av. Embaixador Macedo Soares - Barra Funda	1.984.499,00
Av. Prof. Francisco Morato, 2203 - apto 93	81.687,00
Av. Ricardo Jafet, alt. nº 622	86.896,00
Av. Rio Bonito, 1973	128.523,00
Av. Rio Bonito, 1983	121.549,00
Largo General Osório, 11 - apto 81	9.926,00
Rua Acarau, 19 - apto 98	34.926,00
Rua Acre, 373	73.992,00
Rua Antonio Carlos, 396- apto 207	75.617,00
Rua Belo Jardim, 221	115.242,00
Rua Benta Pereira, 237, 241 e 245	539.317,00
Rua Benta Pereira, 247	36.686,00
Rua Benta Pereira, 249	36.686,00
Rua Benta Pereira, 253	36.686,00
Rua Benta Pereira, 257	36.686,00
Rua Caiapé, 135	109.259,00
Rua Caraputinga, 424	153.389,00
Rua Corredeira, 161	274.051,00
Rua Diogo de Faria, 70 - casa 6	143.864,00
Rua do Sumidouro	17.563.983,00
Rua Gabus Mendes, 37 - apto 93	99.778,00
Rua General Fonseca Teles, 399	725.175,00
Rua General Mendes	2.563.364,00
Rua João Moura, 1.298	516.612,00
Rua João Moura, 1.380	485.781,00
Rua José Paulino de Araújo, 72	53.958,00
Rua Maria Dafre, 519	68.394,00
Rua Oto de Alencar (planta 13.504/00)	2.958.231,29
Rua Professor Picarolo	730.093,00
Rua Prudente Correa, 461	134.746,00
Av. Raja Gabaglia, 100	990.285,00
Rua Rocha, 490 - apto 27	36.794,00
Rua Rui Barbosa, 427	40.111,00
Rua Tenente Pena, 373 - casa 7	27.712,00
Rua Tenente Pena, 373 - casa 9	40.341,00
Rua Vinícius de Moraes	205.520,00
TOTAL (39 imóveis)	32.011.592,29

* Valor estimado com base na tabela de ITBI

Base de dados : legis
Pesquisa : 15150
Total de referências : 1

Folha 49
Proc. Nº 961/15
Livia Salomão Nogueira
PE 11.272

1/1

Título: LEI Nº 15.150 06/05/2010 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego.

Projeto: Projeto de Lei Nº 409/2006 ([ver documento](#))

Autor(es): Aurélio Miguel; Antonio Donato; Adilson Amadeu; Jorge Tadeu; Abou Anni

Regulamentação: Decreto nº 51.771/2010 - 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.

Revogação: Revoga a Lei nº 10.334/1987.; ([ver documento](#))

Revoga os arts. 3º e 4º da Lei nº 10.506/1988. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 07/05/2010, p. 1 c. todas

Folha 50
Proc. Nº 561
Livia Salomão Nogueira
PF 11.274

LEI Nº 15.150, DE 6 DE MAIO DE 2010

(Projeto de Lei nº 409/06, dos Vereadores Aurélio Miguel - PR, Donato - PT, Adilson Amadeu - PTB, Jorge Tadeu - PFL e Abou Anni - PV)

Dispõe sobre os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no Sistema Viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades - Polo Gerador de Tráfego.

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 20 de abril de 2010, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O procedimento para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de São Paulo seguirá o disposto nesta lei.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: edificações permanentes que apresentem as seguintes características:

- a) edificações residenciais com 500 (quinhentas) vagas de estacionamento ou mais;
- b) edificações não residenciais com 120 (cento e vinte) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas Áreas Especiais de Tráfego - AET;
- c) edificações não residenciais com 280 (duzentas e oitenta) vagas de estacionamento ou mais, localizadas nas demais áreas do Município;
- d) serviços socioculturais, de lazer e de educação com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- e) locais destinados à prática de exercício físico ou esporte com mais de 2.500,00m² (dois mil e quinhentos metros quadrados) de área construída computável;
- f) serviços de saúde com área igual ou superior a 7.500,00 m² (sete mil e quinhentos metros quadrados);
- g) locais de reunião ou eventos com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais; ou
- h) atividades e serviços públicos de caráter especial com capacidade para 500 (quinhentas) pessoas ou mais;

II - Certidão de Diretrizes: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego; e

III - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento conforme especificado na Certidão de Diretrizes no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo único. São consideradas Áreas Especiais de Tráfego - AET:

I - AET 1 - Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N3 e Coletoras, inseridas no Minianel Viário;

- II - AET 2 - na área externa ao Minianel Viário: vias classificadas pela legislação vigente como Estruturais N1, N2 e N3; e
- III - AET 3 - áreas de Operação Urbana: em todas as vias, independentemente de sua classificação.

CAPÍTULO II

DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES

Art. 3º A implantação ou reforma de empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego no Município de São Paulo dependerá da obtenção pelo interessado de Certidão de Diretrizes, emitida pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, na qual estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas mitigadoras de impacto no tráfego decorrentes do empreendimento.

Parágrafo único. Nos casos indicados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema viário, mesmo quando não qualificados como Polos Geradores de Tráfego, ficará condicionada à apresentação da certidão de diretrizes.

CAPÍTULO III

DA ANÁLISE DOS PROJETOS APRESENTADOS PELOS EMPREENDEDORES

Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, a qual indicará as medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura.

Parágrafo único. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, na análise dos projetos de arquitetura apresentados, deverá indicar:

- I - as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos e pedestres, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;
- II - as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados, e de carga e descarga de mercadorias;
- III - as características do estacionamento, o dimensionamento e a disposição das vagas de estacionamento internas à edificação, incluídos os espaços de circulação e manobra e o tipo de vaga, inclusive no que tange ao número mínimo de vagas reservadas a idosos e pessoas com deficiência física, nos termos da legislação aplicável;
- IV - a determinação e análise do impacto do Polo Gerador de Tráfego sobre a operação do Sistema Viário e de Transportes; e
- V - a relação das medidas mitigadoras - obras e serviços de sinalização viária - necessárias à minimização do impacto negativo provocado no Sistema Viário decorrente das viagens geradas pelo empreendimento qualificado como Polo Gerador de Tráfego.

Art. 5º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados mediante a expedição de um despacho interlocutório ou "COMUNIQUE-SE".

§ 1º O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 2º O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 6º A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET emitirá os pareceres conclusivos necessários à expedição da Certidão de Diretrizes no prazo de 30

III - instalação de atividades: o interessado deverá se valer do Valor Venal da Construção - VVC preexistente.

§ 6º A obrigatoriedade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário e do recolhimento do valor referido no § 4º deste artigo independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a operação urbana e de ter havido o pagamento de outorga onerosa, vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção para aprovação do projeto ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada à utilização de regras urbanísticas diferenciadas.

Art. 9º As medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado no trânsito pelo empreendimento.

§ 1º A execução das medidas mitigadoras deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de inauguração do empreendimento.

§ 2º Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a Certidão de Diretrizes poderá, a pedido do empreendedor, condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 10. As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas em 240 (duzentos e quarenta) dias contados da data da aprovação do projeto viário executivo.

Parágrafo único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, podendo sofrer alterações.

CAPÍTULO V

DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL - TRAP

Art. 11. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Transportes - SMT poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão de Diretrizes.

Art. 12. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Transportes - SMT, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Transportes - SMT, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à Subprefeitura competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º As garantias mencionadas no "caput" deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor do Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito.

§ 4º Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes perdurar por mais de 12 (doze) meses, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá retificar a Certidão de Diretrizes, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida.

Folha 52
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nequeira
RF 11.274

CAPÍTULO VI DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 13. A expedição de Certidão de Diretrizes para um determinado empreendimento é documento obrigatório para o empreendedor obter a emissão do Alvará de Aprovação junto à Secretaria Municipal de Habitação - SEHAB.

Art. 14. Os Alvarás de Aprovação, Alvarás de Execução e Certificados de Mudança de Uso, para os quais a Secretaria Municipal de Transportes - SMT tenha fixado diretrizes, conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 15. A regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à implantação integral das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes, atestados pela Secretaria Municipal de Transportes.

§ 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão da Edificação - "HABITE-SE" estará condicionada à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados de forma direta ao Sistema Viário tratada nesta lei.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificadores da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Transportes - SMT deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Transportes - SMT e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

Art. 17. A Companhia de Engenharia de Tráfego - CET deverá manter um Plantão de Atendimento ao Empreendedor - PAE, visando esclarecer possíveis dúvidas dos empreendedores e projetistas.

Art. 18. O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias após sua publicação.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 10.334, de 13 de julho de 1987, e os arts. 3º e 4º da Lei Municipal nº 10.506, de 4 de maio, de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 6 de maio de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 6 de maio de 2010.

GIOVANNI PALERMO, Respondendo pelo cargo de Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis
Pesquisa : 16211
Total de referências : 1

Folha 53
Proc. Nº. 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 54
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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.

Folha 55
Proc. Nº 361
Livia Salmata
RF 11.274

I - para a concessão: 20 (vinte) anos, contados da data de assinatura do ato, 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.

Polícia
Proc. Nº. 56
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : **legis**
Pesquisa : **12156**
Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 12.156 01/08/1996 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Regulamenta a exploração pela iniciativa privada de sanitários públicos, e da outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 69/1994 ([ver documento](#))
Autor(es): Marcos Cintra

[[Back](#)]

Folha 57
Proc. Nº 861/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI N. 12.156 - DE 1º DE AGOSTO DE 1996

Regulamenta a exploração pela iniciativa privada de sanitários públicos, e dá outras providências.

(Projeto de Lei n. 69/94, do Vereador Marcos Cintra)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 25 de junho de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º O Executivo através de permissão de uso legará à iniciativa privada, a exploração de sanitários públicos, sem ônus para o Município.

Art. 2º A localização dos sanitários objeto de permissão será estabelecida pelo Executivo, em locais de grande afluxo de pessoas.

Art. 3º Nos pontos inicial e final de ônibus urbano ou interurbano as concessionárias ou permissionárias deverão instalar sanitários públicos, podendo explorá-los na forma do disposto nesta Lei, franqueando o seu uso aos seus empregados.

Parágrafo único. Quando se tratar de estação terminal ou de transbordo, com várias linhas usuárias, a instalação dos sanitários públicos será obrigatória e de responsabilidade solidária das empresas usuárias na proporção de um sanitário para cada 10 (dez) linhas ou fração e sua operacionalização será objeto do decreto regulamentador.

Art. 4º O projeto construtivo obedecerá preferencialmente a uma padronização e suas características gerais obedecerão a normas fixadas pelo Executivo.

Art. 5º O uso pelo público dos sanitários objeto desta Lei poderá ser feito através de cobrança de tarifa, à qual será fixada pelo Executivo.

Art. 6º O permissionário poderá explorar publicidade nos sanitários públicos, mediante critérios fixados pelo Executivo.

Art. 7º O Executivo estabelecerá sistemas de fiscalização, visando garantir a higiene e limpeza dos sanitários, bem como condições mínimas para sua operacionalização.

Art. 8º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, devendo ser regulamentada em até 90 (noventa) dias de sua promulgação, revogadas as disposições em contrário.

Base de dados : legis
Pesquisa : 15962
Total de referências : 1

folha
Proc. Nº 58
361/15
Cívica Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 15.962 10/01/2014 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Estabelece diretrizes a serem observadas na implantação de abrigos e pontos de parada que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da cidade de São Paulo com vistas a garantir que seus usuários tenham acesso às informações pertinentes ao serviço prestado, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 11/2010 ([ver documento](#))

Autor(es): Mara Gabrilli; Antonio Goulart; Floriano Pesaro; Marta Costa

Legislação explicativa: Decreto nº 55.673/2014 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

linha 59
Proc. Nº. 50/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 15.962, DE 10 DE JANEIRO DE 2014

(Projeto de Lei nº 11/10, dos Vereadores Mara Gabrilli - PSDB, Goulart - PSD, Floriano Pesaro - PSDB e Marta Costa - PSD)

Estabelece diretrizes a serem observadas na implantação de abrigos e pontos de parada que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da cidade de São Paulo com vistas a garantir que seus usuários tenham acesso às informações pertinentes ao serviço prestado, e dá outras providências.

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 12 de dezembro de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º O Poder Público, na implantação de abrigos e pontos de parada que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na cidade de São Paulo, pautar-se-á pela máxima eficiência e clareza nas informações relativas a cada uma das linhas.

Art. 2º O disposto no art. 1º terá por objetivo a orientação dos usuários do sistema no que se refere a:

- I - nomes, números e categoria das linhas;
- II - intervalos, frequência e integração de linhas e modais;
- III - a origem e o destino;
- IV - principais artérias percorridas no itinerário;
- V - outras informações sobre o serviço de transporte, o local da parada e seu entorno.

Parágrafo único. O disposto no "caput" se aplica aos pontos terminais, secundários - final em bairros e de passagem - no trajeto do itinerário.

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

Art. 4º O Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 10 de janeiro de 2014, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

ROBERTO NAMI GARIBE FILHO, Respondendo pelo cargo de Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 10 de janeiro de 2014.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 11/01/2014, p. 1 c. 1

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 : **15778**
Total de referências : **1**

Folha
Proc. Nº. 561
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 15.778 03/06/2013 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto dos motoristas e trabalhadores em transporte rodoviário urbano.
Projeto: Projeto de Lei Nº 154/2013 ([ver documento](#))
Autor(es): Vavá
Alterações: Lei 16.217/2015 - Cria parágrafo único no art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))

[\[Back \]](#)

Folha 61
Proc. Nº 561/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PUBLICADO DOC 04/06/2013, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.778, DE 3 DE JUNHO DE 2013

(Projeto de Lei nº 154/13, do Vereador Vavá - PT)

Dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto dos motoristas e trabalhadores em transporte rodoviário urbano.

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 8 de maio de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º É dever das empresas e cooperativas prestadoras de serviço de transporte público disponibilizar condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto aos motoristas e trabalhadores em transporte rodoviário urbano.

Art. 2º As condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto previstas no art. 1º consistem em:

I - local para abrigo capaz de proteger os trabalhadores contra intempéries;

II - condições mínimas de instalações sanitárias, de higienização, como equipamentos ou peças destinadas ao uso de água para fins higiênicos e também o fornecimento de água potável aos trabalhadores.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias.

Art. 4º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 3 de junho de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 3 de junho de 2013.

Base de dados : legis
Pesquisa : 16217
Total de referências : 1

Folha
proc. Nº. 362
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 16.217 17/06/2015 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
Ementa: Cria parágrafo único no art. 2º da Lei nº 15.778, de 3 de junho de 2013, que dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto dos motoristas e trabalhadores em transporte rodoviário urbano, e dá outras providências.
Projeto: Projeto de Lei Nº 18/2014 ([ver documento](#))
Autor(es): Vavá

[\[Back \]](#)



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 63
Proc. N° 561 / 15
Livia Salomão Nogueira
1.274

LEI Nº 16.217, DE 17 DE JUNHO DE 2015

(Projeto de Lei nº 18/14, do Vereador Vavá - PT)

Cria parágrafo único no art. 2º da Lei nº 15.778, de 3 de junho de 2013, que dispõe sobre condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho a céu aberto dos motoristas e trabalhadores em transporte rodoviário urbano, e dá outras providências.

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 12 de maio de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o parágrafo único no art. 2º da Lei nº 15.778, de 3 de junho de 2013, com a seguinte redação:

"Parágrafo único. Quando as condições do local não permitirem a construção de acomodações fixas, a empresa concessionária de transporte coletivo poderá disponibilizá-las em ônibus adaptados, ou "trailer bus", que deverão permanecer estacionados nos pontos finais das linhas da concessionária, e conterão no mínimo as seguintes instalações:

I - banheiro feminino e banheiro masculino, com no mínimo 2 (dois) metros de comprimento cada, com suprimento de água próprio;

II - sala de descanso, com no mínimo 7 (sete) metros de comprimento, adaptada para refeitório e equipada com mesas e cadeiras."

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

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar de 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 17 de junho 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 17 de junho de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 18/06/2015, p. 1 c. 3-4

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



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Diário
Proc. N° 64
Sf 1
Lívio Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00515/2015 dos Vereadores Abou Anni (PV), Andrea Matarazzo (PSDB), Ari Friedenbach (PROS), Aurélio Nomura (PSDB), Atílio Francisco (PRB), Calvo (PMDB), Conte Lopes (PTB), David Soares (PSD), José Police Neto (PSD), Netinho de Paula (PDT), Noemi Nonato (PROS), Patrícia Bezerra (PSDB), Paulo Frange (PTB), Ricardo Nunes (PMDB), Quito Formiga (PR), Salomão Pereira (PSDB), Sandra Tadeu (DEM), Souza Santos (PSD), Toninho Paiva (PR), Toninho Vespoli (PSOL) e Valdecir Cabrabom (PTB)

"Altera o inc. I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001; revoga o art. 7º, da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O inc. I do art. 21 da Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21. (...)

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, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo; (NR)"

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

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o art. 7º, da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/10/2015, p. 366

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Uma
Proc. Nº 65
Livia Salomão Nogueira
25/09/15

PROJETO DE LEI 01-00596/2015 do Vereador Jair Tatto (PT)

"Dispõe sobre a implantação de posto de pronto atendimento emergencial em terminais de integração do sistema urbano de transporte coletivo no Município de São Paulo e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo obrigado a estabelecer nos Terminais de ônibus Municipais posto de pronto atendimento emergencial dentro dos terminais de integração do sistema urbano de transporte coletivo no Município de São Paulo para atendimento à população que se encontrar em trânsito nas localidades.

Art. 2º Os postos de pronto atendimento serão instalados dentro dos terminais de integração mediante construção própria ou mediante utilização de espaço físico já existente, fazendo as adaptações necessárias.

Art. 3º A Secretaria Municipal de Saúde será responsável pela implementação e pela prestação dos serviços oferecidos.

Art. 4º Os postos de atendimento de primeiros socorros nos terminais urbanos prestarão os primeiros socorros aos que necessitarem de qualquer atendimento de saúde emergencial.

Parágrafo único - Os profissionais de saúde que desempenharem suas funções nos terminais urbanos poderão desenvolver programas de prevenção e orientação relacionados à saúde pública, divulgando campanhas relacionadas à área e desenvolvidas pela Secretaria Municipal da Saúde.

Art. 5º As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor, após, decorridos 60 (sessenta) dias da data de sua publicação.

Sala das Sessões, 02 de Agosto de 2015. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/10/2015, p. 109

Para informações sobre este projeto, visite o site www.camara.sp.gov.br.

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 11/11/15 às 12h 36
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Às Nobres Vozes / À Nobre Vereadora

Conte 20px

Para o(a) Sr(a) _____
Dado em _____, na _____, _____,
a _____ de _____ de _____.

em 16 / 11 / 2015

[Assinatura]

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEFOP DO PODERADO LEGISLATIVO
EM 16/11/15 às 17 HS
POR Línia
SAÍDA ÀS _____ H ASS: _____

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEFOP DO PODERADO LEGISLATIVO
EM 02/12/15 às 15 HS
POR Línia
EM 04/12/15 às 18 HS POR Línia

CAMARA MUNICIPAL DE SAO PAULO

Segue m juntado S, nesta data documento 2 rubricado S

sob nº 66 e 67 e folha de informação nº

em 24/11/16

Nome FÁBIO DE CASTRO PAIVA

RF 11.120 SGP-12

Secretário

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0561-15

Folha nº 66 fls. 108

**Processo nº 561/15
Fábio de Castro Palva
Reg. 11.120**

PAR

PARECER 1599/2016 ISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0561/15

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Adilson Amadeu, que visa acrescentar o § 4º no art. 2º da Lei nº 16.211/15 e o inciso IV no art. 4º da Lei nº 15.150/10, para prever a construção de micro terminais de ônibus urbano integrantes do sistema de transporte público municipal através de parceria público privada no âmbito do Município de São Paulo, e dá outras providências.

De acordo com a justificativa ao projeto, pretende-se dar um novo formato para os pequenos terminais de transporte público, que destinem abrigar pontos finais de até 5 linhas, sem a necessidade de plano urbanístico específico, construídos mediante parceria público privada.

O projeto pode prosseguir em tramitação, eis que respaldado na competência legislativa desta Casa, prevista nos artigos 30, I, da Constituição Federal e nos artigos 13, I, e 37, *caput*, ambos da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Como bem ensina o doutrinador HELY LOPES MEIRELLES, "*o que define e caracteriza o "interesse local", inscrito como dogma constitucional, é a predominância do interesse do Município sobre o do Estado ou da União*" (*in* Direito Municipal Brasileiro, p. 111, 16ª edição).

Ademais, a propositura encontra fundamento no art. 37, *caput*, da Lei Orgânica Municipal, segundo o qual a iniciativa das leis cabe a qualquer membro ou Comissão Permanente da Câmara Municipal, ao Prefeito e aos Cidadãos.

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

Para aprovação, a propositura deverá contar com voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara, nos termos do art. 40, § 3º, V da Lei Orgânica do Município.



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

pl0561-15

autuado em 30/09/2015 00:00:00.
Folha nº 67 fls. 109
Processo nº 56115
Fábio de Castro Paiva
Reg. 11.120

Ante o exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 23/11/16

ARI FRIEDENBACH

ALFERDINHO

ARSELINO TATTO

CONTE LOPES

DAVID SOARES

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO *Mário Covas Neto*

RICARDO TEIXEIRA

Gilberto Natalini

SANDRA TADEU

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVOS

Proc. encerrado em
Arquivado em
O Func.

RELCOM
1633/2016

PUBLICAÇÃO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 25/11/2016
Pág. 87 Col. 2-3
Conferido 20.

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi
Auxiliar Operacional
RF 11.328

À Comissão de urb.
Em 25/11/16.
João Carlos Dias Chaves
RF. 11.386

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.
02 DEZ. 2016
Secretário [assinatura] RF

SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.
São Paulo, 03/01/2017
Nome Inamar Alves de Sousa Jr.
RF RF. 101.204 - SGP-12

118058

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com (67)
Arquivado em 06/01/2017
O Func.º [assinatura] RF 11.080

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
n.º 68 e folha de informação
sob n.º 07/04/13
[assinatura]
FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467

Folha nº <u>68</u> do Processo nº <u>01-561</u> de <u>2015</u>	115. 1
---	--------

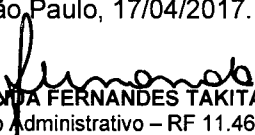
Senhor Supervisor,

FERNANDA FERNANDES TAKITANI

O processo foi arquivado de acordo com o art. 275 do Regimento Interno. Administrativo
Porém, verificamos a necessidade de correção das seguintes ocorrências: RF. 11.467

Envolvida(s)	Folha(s)	Ocorrência
SGP 12	65 v	Ausência de assinatura na Juntada
	66-67	Ausência de assinatura na numeração

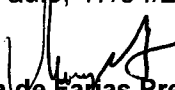
São Paulo, 17/04/2017.


FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo – RF 11.467

À
SGP.12
Senhor Supervisor,

Encaminhamos o(s) volume(s) do processo para regularização, conforme Ato 1124/2010 e de acordo com o apontado no formulário retro, sendo que qualquer dúvida poderá ser dirimida com a Equipe de Arquivo Geral. Após a correção, enviar novamente para SGP33.

São Paulo, 17/04/2017


Ubirajara de Farias Prestes Filho
Consultor Técnico Legislativo - História
Supervisor do Arquivo Geral - SGP-33

A SGP-331 17/09/2015
Com Carteira
São Paulo 17/04/17


Osele Cesar Rodrigues
Técnico Administrativo
RF 11.267

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
n.º _____ e folha de informação
sob n.º 69 1804/17

FERNANDA FERNANDES TAKITANI
Técnico Administrativo
RF. 11.467



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 69
do processo **01-561** de **2015** 18/04/2017


Fernanda Fernandes Takitani
RF 11467

SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Requisitado em **17/04/2017**
Arquivado novamente em **18/04/2017**
Com 69 fls.
O Funcionário


Fernanda Fernandes Takitani
RF 11467