



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PROJETO DE LEI 596/2015 DE 26/10/2015

Promovente:

Ver. JAIR TATTO (PT)

Ementa:

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.

Observações:

Arquivado em ____/____/____

Chefe de Seção



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete do Vereador Jair Tatto

PROJETO DE LEI Nº — PL
596/2015

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.

27 OUT 2015

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) fabricado(s) sob nº
2 a 3 ... folha de informação
sob nº 4 . . 28.1...10.1.15..
Ass: 

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Folha nº 02 do proc	fls. 3
Nº 01.590 de 15	

Adelina Ciccone - Adv. Parlamentar

R\$ 103.406

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Jair Tatto

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,
Às Comissões competentes.

Sala das Sessões, 02 de Agosto de 2015.

JAIR TATTO

Vereador



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Gabinete do Vereador Jair Tatto

Justificativa:

A presente propositura tem por objetivo dar suporte emergencial aos cidadãos que utilizam o transporte coletivo deslocando-se entre ou dentro dos terminais de ônibus urbanos municipais.

Hoje todos os grandes eventos da capital tem a exigência de ambulâncias ou postos de primeiros socorros, segundo o Art.2º do Decreto Nº 52.122, de 14 de Fevereiro de 2011, os locais que tenham número igual ou maior a 1.500 (mil e quinhentas) pessoas deverá ser mantida equipe médica e ambulância para atendimento de possíveis ocorrências médicas. Sendo assim nossos terminais tem o volume de usuários maior que muitos eventos da capital, hoje a circulação em terminais tem uma media de 115 milhões de usuários em todos os terminais na cidade por mês.

Os terminais precisam ter postos de atendimentos onde haja profissionais capacitados nestas unidades, já que ocorrem diariamente cerca de 25 (vinte e cinco) mal súbitos. No ano de 2013 os terminais da capital tiveram 4.558 (quatro mil quinhentos e cinquenta e oito) atendimentos de mal súbito, todos esses atendimentos realizados pelo SAMU ou socorridos por agentes que não estão habilitados para o pronto atendimento, qual ainda usam equipamentos sem treinamento.

Em São Paulo são, ao todo, 28 terminais municipais e um intermunicipal, o ideal seria que cada um tivesse um ponto de pronto atendimento para assegurar a segurança de todos os usuários, otimizar o tempo de atendimento e até mesmo salvar vidas.

Assim, submeto este projeto de lei para análise e aprovação.

do processo nº 01 – PL 596 de 2015., 28, 10, 15 (a)

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SETOR DE PESQUISA E APOIO À ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSTURAS
 EM: 29/10/15 às 15 hs
 POR _____
 DATA: 03/12/15 às 14 h ASS: *Carla*

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
 fls. 05 / 109 . S.P. 02 / 12 / 15
[Assinatura]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 05
Proc. Nº. 596/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 596/15

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

- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Orgânica do Município, arts. 172 e seguintes;
- Lei Municipal nº 8.424, de 18 de agosto de 1976, que autoriza a celebração de novo contrato de concessão com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 9.193, de 17 de dezembro de 1980, que dispõe sobre a obrigatoriedade dos responsáveis por programações cívicas e esportivas providenciarem atendimento médico de urgência, incluindo ambulância, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 10.947, de 22 de janeiro de 1991, que impõe a exigência de instalação de ambulatório ou serviço de pronto-socorro nas edificações destinadas a abrigar "shopping-centers", e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.815, de 26 de junho de 1995, que dispõe sobre a permanência de ambulância equipada, nos grandes Parques Municipais, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 12.093, de 25 de junho de 1996, que torna obrigatória a manutenção de Unidades de Atendimento Médico Móveis nos estádios de futebol, ginásios e locais de grande concentração;
- Lei Municipal nº 12.156, de 1 de agosto de 1996, que regulamenta a exploração pela iniciativa privada de sanitários públicos, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências;
- Decreto Municipal 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, de 8 de maio de 2013;
- Lei Municipal nº 13.714, de 7 de janeiro de 2004, que dispõe sobre a implantação de dispositivos para instalação de equipamento de telefonia destinado ao uso de pessoas



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

portadoras de deficiência auditiva, deficiência da fala e surdas, em edificações que especifica, e dá outras providências;

- Lei Municipal nº 13.945, de 8 de janeiro de 2005, que dispõe sobre a obrigatoriedade da manutenção de aparelho desfibrilador externo automático em locais que designa e que tenham concentração/circulação média diária de 1500 ou mais pessoas, e dá outras providências;

- Lei Municipal nº 14.413, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre os direitos dos usuários dos serviços de saúde no Município, e dá outras providências;

- Lei Municipal nº 15.352, de 20 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a permanência de ambulância nos locais de realização de provas para vestibular, seleção, concursos e demais eventos similares, no âmbito da Cidade de São Paulo, e dá outras providências; regulamentada pelo Decreto nº 52.122/11;

- 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 em transporte rodoviário urbano; alterada pela Lei nº 16.217/15;

- 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 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;

- 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 16.235, de 2 de julho de 2015, que dispõe sobre a concessão de serviço público para exploração, administração, manutenção e conservação de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo, associada à requalificação urbanística do entorno;

- Decreto Municipal nº 54.058, de 1 de julho de 2013, que cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes;

- Resolução da CMSP nº 7, de 26 de março de 2013, que dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público, e dá outras providências;

- Resolução da CMSP nº 9, de 26 de março de 2013, que dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 07
Proc. Nº. 596/15 fls. 9
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

- PL 256/98, que dispõe sobre a obrigatoriedade da existência de compartimento destinado à instalação de ambulatório ou prontos-socorros em terminais rodoviários, e dá outras providências;
- PL 262/02, que estabelece a obrigatoriedade da implantação de posto de pronto-socorro nos terminais rodoviários situados no âmbito do Município, e dá outras providências;
- PL 149/09, que cria posto de pronto atendimento de primeiros socorros dentro de todos os terminais de integração do sistema urbano de transportes coletivos do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 488/12, que dispõe sobre a disponibilização de instalações físicas mínimas aos motoristas e cobradores de ônibus, e dá outras providências;
- PL 59/13, que proíbe a venda de bebidas alcoólicas em terminais de ônibus e rodoviárias do Município de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 173/13, que institui sobre a criação do serviço de atendimento médico de urgência sobre motos;
- PL 315/13, que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de sanitários químicos nos pontos terminais das linhas do transporte público coletivo urbano, e dá outras providências;
- PL 320/13, que dispõe sobre a criação do Espaço ONG nos terminais municipais de ônibus da Cidade de São Paulo, e dá outras providências;
- PL 480/13, que dispõe sobre o atendimento de primeiros e assistência emergencial nos futebolísticos seletivos conhecidos "peneiras", e dá outras providências;
- PL 225/14, que dispõe sobre a instalação de balcão com régua de tomadas e fornecimento de energia elétrica nos locais em que especifica, e dá outras providências;
- PL 448/14, que dispõe sobre a faculdade na implantação de Sala de Primeiros Socorros nos estabelecimentos comerciais, bancários e empresariais no âmbito do Município de São Paulo, nas condições que especifica, e dá outras providências;
- PL 38/15, que dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, pontos de ônibus e demais equipamentos e dependências atinentes ao transporte público municipal, e dá outras providências;
- PL 86/15, que dispõe sobre a disponibilização e reserva de assentos para idosos em terminais de transporte público e dá outras providências;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 05
Proc. Nº. 596/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

- PL 202/15, que altera a Lei nº 14.805, de 4 de julho de 2008, que consolida a legislação sobre o Tabagismo no Município de São Paulo, para proibir a venda e o consumo de bebidas alcoólicas em terminais de ônibus, estações de metrô e de trem em rodoviárias do Município de São Paulo, altera a Lei, e dá outras providências;

- PL 545/15, que dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os ônibus de transporte coletivo e em terminais do transporte público do Município de São Paulo, e dá outras providências;

- PL 561/15, que acrescenta o § 4º no art. 2º da Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, e o inciso IV no art. 4º da Lei nº 15.150, de 6 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;

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

Cópia(s) do(s) texto(s) normativo(s) acima indicado(s) acompanha(m) a presente informação.

A pesquisa legislativa constatou tramitação de projetos de lei (256/98, 262/02 e 149/09) que de forma semelhante à presente proposta visam garantir o atendimento de primeiros socorros dentro dos terminais de ônibus de São Paulo. Contudo, os projetos tratam da matéria de forma diferenciada e foram propostos em sessões legislativas diversas, razão pela qual não se aplica no caso a restrição do art. 212, inciso IV, do Regimento Interno.

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

São Paulo, 2 de dezembro de 2015.


Marcelia Falbo Giacaglia
Procuradora Legislativa
OAB/SP 111.393


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

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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.

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.

§ 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, conforme parâmetro ou 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 à 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

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 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.

§ 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 comuns 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 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;

Folha 12
Proc. Nº 596/15
120
Livia Salomão Nogueira

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 obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível 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

Folha 14
Proc. Nº 596/15
Liv
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**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

Folha 1566
Proc. Nº 596/15
LEI 596/15
RF 11.274

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

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;

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.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 17
Proc. Nº. 596/15
Livia
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

Base de dados : legis

Pesquisa : 8424

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 8.424 18/08/1976 (ver documento)

Sem revogação expressa.

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

Projeto: Projeto de Lei Nº 72/1976 (ver documento)

Autor(es): EXECUTIVO; Olavo Setúbal

Regulamentação: Decreto nº 8.579/1977 - Estabelece normas para execução do disposto no par. único do art. 9º desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 14.621/1977 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 28.583/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 28.745/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 28.952/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.100/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.264/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.402/1990 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.469/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.511/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.776/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 29.960/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 30.365/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 30.524/1991 - Regulamenta os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei. (ver documento)

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

Notas complement.: - Decreto nº 14.629/1977 - Dispõe sobre a contratação, pela CMTC, de empresas para operação de transportes coletivos, nos termos desta Lei e da Lei nº 8.579/1977.

Alterações: Lei 10.839/1990 - Altera o art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Lei 11.089/1991 - Altera os §§ 2º e 3º do art. 12 desta Lei.; (ver documento)

Lei 16.097/2014 - Altera o § 1º do art. 12 desta Lei. (ver documento)

[Back]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) constituição de fundo de depreciação dos bens perecíveis;

c) remuneração adequada do investimento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Base de dados : **legis**Pesquisa : **9193**Total de referências : **1****1/1**Título: LEI Nº 9.193 17/12/1980 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a obrigatoriedade de os responsaveis por programações civicas e esportivas providenciarem atendimento medico de urgencia, incluindo ambulancia, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 181/1980 ([ver documento](#))

Autor(es): Celso Matsuda

[\[Back \]](#)

LEI N.º 9193, DE 17 DE DEZEMBRO DE 1980

Dispõe sobre a obrigatoriedade de os responsáveis por programações cívicas e esportivas providenciarem atendimento médico de urgência, incluindo ambulância, e dá outras providências.

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

Faço saber que a Câmara Municipal em sessão de 2 de dezembro de 1980, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1.º — As Entidades Promotoras ou Patrocinadoras de programações cívicas e esportivas deverão manter no local do evento, às suas expensas, atendimento médico, incluindo ambulância, para atendimento e ocorrências médicas.

Art. 2.º — Os infratores da presente lei incorrerão em multa equivalente a 100 (cem) Unidades do Valor Fiscal do Município de São Paulo (UFM), vigente à época do pagamento, devida em dobro na reincidência, sem prejuízo das demais sanções.

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

Prefeitura do Município de São Paulo, aos 17 de dezembro de 1980, 427.º da fundação de São Paulo. — O Prefeito, **Reynaldo Emygdio de Barros** — O Secretário dos Negócios Jurídicos, **Manoel Figueiredo Ferraz** — O Secretário das Finanças, respondendo pelo expediente **Antonio Carlos Galvão Freire** — O Secretário de Higiene e Saúde, **Mário de Moraes Altenfelder Silva** — O Secretário Municipal de Esportes, **Roberto Roschel Roth** — O Secretário Municipal de Cultura, **Mário Chamie** — O Secretário dos Negócios Extraordinários, **Tufti Jubran**.

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 17 de dezembro de 1980. — O Secretário do Governo Municipal, **Orlando Carneiro de Ribeiro Arnaud**.

Base de dados : legis

Pesquisa : 10947

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 10.947 22/01/1991 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Impoe a exigencia de instalacao de ambulatorio medico ou servico de pronto-socorro nas edificações destinadas a abrigar "shopping-centers", e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 562/1989 ([ver documento](#))

Autor(es): Paulo Kobayashi

Regulamentação: Decreto nº 29.728/1991 - 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.

Notas complem.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0093658-30.2013.8.26.0000 - Em 15/01/2014, o Órgão E. do Tribunal de Justiça, em ADIn movida pela Associação Brasileira de Shoppings Centers - ABRASCE, por maioria de votos, julgou improcedente a ação para declarar a inconstitucionalidade desta Lei e da Lei nº 11.649/1994 e do Decreto nº 29.728/1991. Por fim, esclarece-se que referida decisão não transitou em julgado, vez que, em tese, é possível a interposição de recursos pela parte autora. DOC 22/01/2014 p. 104 c. 3. DOC 15/02/2014 p. 111 c. 2.

Alterações: Lei 11.649/1994 - Altera o art. 1º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

LEI Nº 10.947, DE 22 DE JANEIRO DE 1991
(Projeto de Lei nº 562/89, do Vereador Paulo Kobayashi)

Impõe a exigência de instalação de ambulatório médico ou serviço de pronto-socorro nas edificações destinadas a abrigar "shop-ping-centers", e dá outras providências.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, Prefeita do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei. Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 28 de dezembro de 1990, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Torna-se obrigatória, nos "shop-pings-centers" existentes na área do Município a implantação de ambulatório médico ou serviço de pronto-socorro, equipado para o atendimento de emergência, no prazo de 180 dias a partir da regulamentação desta lei.

Art. 2º - No caso de novas construções de "shopping-centers", não será concedido o "Auto de Conclusão" e o consequente alvará de funcionamento, quando a edificação não compor área exclusivamente destinada à instalação dos serviços médicos de urgência exigidos nesta lei.

Art. 3º - Esta lei será regulamentada pelo Executivo dentro de 60 (sessenta) dias a contar de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 22 de janeiro de 1991, 437ª da fundação de São Paulo.

LUIZA ERUNDINA DE SOUSA, PREFEITA

WALTER PIVA RODRIGUES, Respondendo pelo Cargo de Secretário dos Negócios Jurídicos

AMIR ANTONIO KHAIR, Secretário das Finanças

CARLOS ALBERTO PLETZ NEDER, Secretário Municipal da Saúde

JOSÉ CARLOS PEGOLARO, Secretário das Administrações Regionais

ERMINIA TEREZINHA MENON MARICATTO, Secretária da Habitação e Desenvolvimento Urbano

LAURA BERNARDES, Respondendo pelo Cargo de Secretária dos Negócios Extraordinários

Publicada na Secretária do Governo Municipal, em 22 de janeiro de 1991.

JOSÉ EDUARDO MARTINS CARDOZO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 11815

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.815 26/06/1995 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a permanência de ambulancia equipada, nos grandes Parques Municipais, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 757/1993 (ver documento)

Autor(es): Aurelio Nomura

Regulamentação: Decreto nº 35.658/1995 - Regulamenta esta Lei.; (ver documento)

Decreto nº 48.718/2007 - Regulamenta 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.

[Back]

LEI Nº 11.815 , DE 26 DE JUNHO DE 1995
(Projeto de Lei nº 757/93, do Vereador Aurélio Nomura)

Dispõe sobre a permanência de ambulância, equipada, nos grandes Parques Municipais, e da outras providências.

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 1 de junho de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica o Executivo Municipal obrigado a manter uma ambulância totalmente equipada, nos grandes Parques Municipais, para atendimento dos primeiros socorros e remoção, todos os finais de semana e feriados.

Art. 2º - Os serviços deverão ser prestados por um médico, auxiliado por um atendente, sendo certo que a supervisão, fiscalização e controle serão efetuados pela Secretaria Municipal da Saúde - SMS.

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

Art. 4º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 dias contados da data de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 26 de junho de 1995, 442ª da fundação de São Paulo.

PAULO MALUF, PREFEITO

JOSÉ ALTINO MACHADO, Secretário dos Negócios Jurídicos

CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO, Secretário das Finanças

GETÚLIO HANASHIRO, Secretário Municipal da Saúde

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 26 de junho de 1995.

EDEVALDO ALVES DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 25
Proc. Nº. 596 / 15

fls. 35

Base de dados : legis

Pesquisa : 12093

Total de referências : 1

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

1/1

Título: LEI Nº 12.093 25/06/1996 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Torna obrigatória a manutenção de Unidades de Atendimento Medico Moveis nos estadios de futebol, ginásios esportivos e locais de grande concentração de pessoas.

Projeto: Projeto de Lei Nº 330/1995 ([ver documento](#))

Autor(es): Eder Jofre

[\[Back \]](#)

LEI N. 12.093 - DE 25 DE JUNHO DE 1996

Torna obrigatória a manutenção de Unidades de Atendimento Médico Móveis nos estádios de futebol, ginásios esportivos e locais de grande concentração de pessoas.

(Projeto de Lei n. 330/95, do Vereador Éder Jofre)

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 22 de maio de 1996, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Todos os estádios de futebol, conjuntos e ginásios esportivos, praças e locais destinados à prática de competições, torneios e campeonatos, deverão manter Unidades de Atendimento Médico Móveis em funcionamento durante todo o período de atividades.

Art. 2º Para melhor cumprimento desta Lei, as Unidades Médicas Móveis deverão estar equipadas, no mínimo com:

- a) equipamento completo de primeiros socorros;
- b) equipe multiprofissional de saúde;
- c) dispositivos adequados para remoção.

Art. 3º As unidades móveis a que se refere esta Lei deverão ser mantidas e administradas pelos próprios clubes e organizadores do evento proposto, devendo ficar em local de fácil acesso ao socorro dos atletas e praticantes.

Art. 4º Fica estipulada multa no valor de 800 (oitocentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIRs aos clubes e entidades que descumprirem esta Lei, que na reincidência, terá seu valor dobrado, podendo, inclusive, o Poder Público impedir as entidades infratoras de organizar e participar de qualquer evento social e esportivo no Município de São Paulo.

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

Art. 6º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 27 fls. 37
Proc. Nº. 596/15Livia Salomão Nogueira
RF 11.274Base 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

[\[Back \]](#)

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 fluxo 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 : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

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

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

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

- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para 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](#)]

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

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

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

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

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

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

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

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

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

- VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;
- VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;
- IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;
- X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.
- Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.
- Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.
- § 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.
- § 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.
- Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:
- I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;
- II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;
- III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;
- IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;
- V - o ônus da delegação, quando existente;
- VI - as formas de remuneração do serviço.
- Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.
- Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.
- Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:
- I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;
- II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;
- III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;
- IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

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

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

- 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 Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Folha 35 fls. 50
Proc. N° 596 / 15
LW
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 56232

Total de referências : 1

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 37
Proc. Nº. 596 / 15
Livia Salomão Nogueira
RF 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.

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

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

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

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

DA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - especificação operacional básica das linhas;

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

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

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

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

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

VII - condições de prestação dos serviços;

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

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

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

DA TARIFA, DAS RECEITAS E DA REMUNERAÇÃO

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

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

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

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

I - receita tarifária pela utilização dos serviços;

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

III - receitas extratarifárias, incluindo:

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

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

c) outras receitas.

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

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

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

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

I - consideradas no reequilíbrio econômico do contrato; ou

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DA INTERVENÇÃO

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

Art. 23. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente, que conterà 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

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

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

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

DAS PENALIDADES

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

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

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

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

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

DA GESTÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

ANEXOS E MAPAS INTEGRANTES DO

Folha 42
Proc. N.º 596/15

pág. 62

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274**Anexo I – CONCEITUAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS****1. PRINCÍPIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO**

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

- f) a prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual no planejamento e na operação dos sistemas de transporte e de circulação;
 - g) operação controlada do serviço através de um Centro de Controle Operacional de modo a garantir a regularidade da oferta de serviço e a confiança dos usuários quanto ao atendimento em rede;
- VI. oferta de ampla mobilidade e acessibilidade a todo espaço urbano, com segurança e conforto, no menor tempo e custo possíveis, respeitadas a legislação urbanística e ambiental;
- VII. garantia do equilíbrio econômico e financeiro do serviço de transporte coletivo urbano, como condição necessária para a garantia da continuidade da prestação do serviço essencial, bem como para a segurança jurídica do contrato;
- VIII. estímulo à participação das concessionárias na busca de eficiência e qualidade dos serviços.

2. UNIDADES DE PLANEJAMENTO – SETORES DE ÔNIBUS

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

3. TIPOLOGIA DE LINHAS

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

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

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

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

4. TIPOLOGIA DE REDES

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

- I. **Rede de Referência de Dia Útil e Sábados:** conjunto de linhas definidas para o atendimento, com oferta em rede, da demanda de fora dos horários de pico de dias úteis;
- II. **Linhas de Reforço (Horários de Pico dos Dias Úteis):** conjunto de linhas para complementação do atendimento da Rede de Referência de Dia Útil nos horários de pico, ou em outros horários específicos, caracterizadas por linhas com traçado que ofereça atendimento direto 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 deseconomias 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:

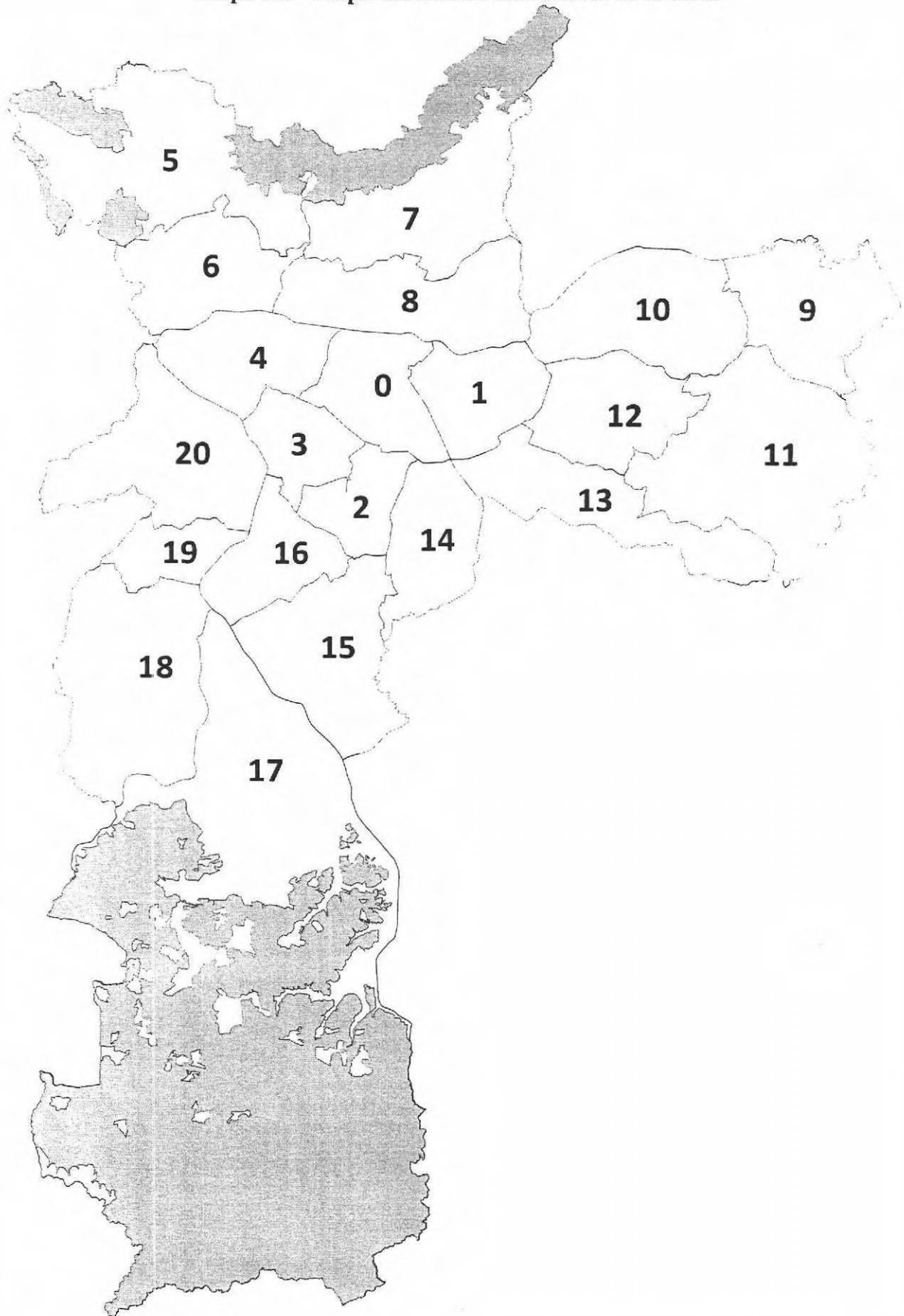
- I. **Linhas de Referência da Rede,** ou simplesmente Linhas de Referência: todas as linhas estruturais ou locais que compõem uma das três redes especificadas acima (Rede de Referência de Dia Útil e Sábados, Rede da Madrugada, Rede de Domingo);
- II. **Linhas de Reforço de Pico:** toda linha com operação 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 44
Proc. Nº 596/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

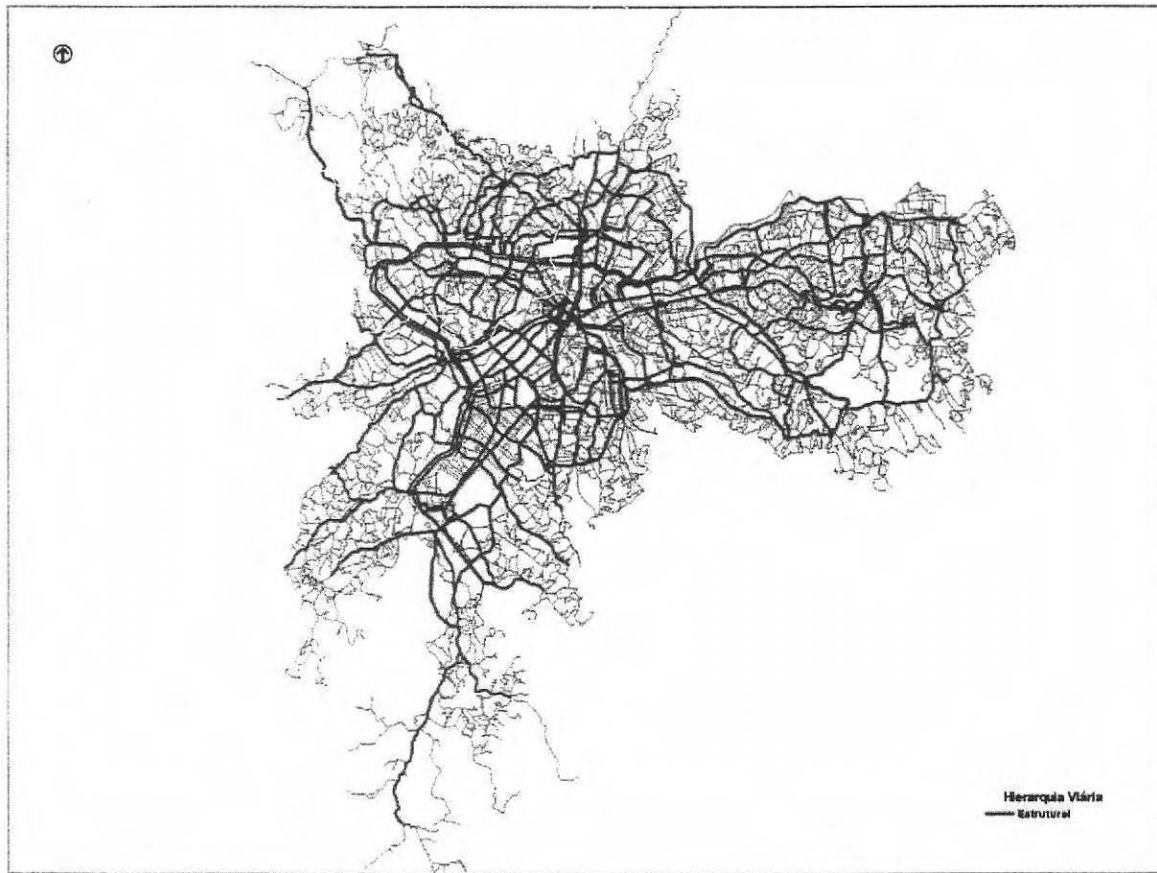
5. VIÁRIO ESTRUTURAL DE INTERESSE DOS ÔNIBUS - VEIO

- 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



Mapa IB – Mapa ilustrativo do VEIO



Anexo II – DELIMITAÇÃO DE ÁREAS OPERACIONAIS

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

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

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

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

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

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

2.1 Limites do Setor de Ônibus 0 (zero)

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

2.2 Limites do Setor de Ônibus 1

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

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

2.8 Limites do Setor de Ônibus 7

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

2.9 Limites do Setor de Ônibus 8

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

2.10 Limites do Setor de Ônibus 9

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

2.11 Limites do Setor de Ônibus 10

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

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

2.12 Limites do Setor de Ônibus 11

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

2.13 Limites do Setor de Ônibus 12

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue pela Radial leste em direção ao Centro, à esquerda na Av. Aricanduva, à direita na Rua Ajiru, à esquerda na Rua Comendador Gil Pinheiro, a direita acompanhando o Córrego 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 Copiaçu até a Av. Gonçalves da Costa, à esquerda na Av. Bassano Del Grappa, à direita na Av. Mariana de Sousa Guerra e Av. Sapopemba, seguindo pela Rua Manoel Quirino de Mattos, à direita na Rua Francesco Usper, segue pela Rua Barra do Caeté, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Douradoquara e Av. Arraias do Araguaia, à esquerda na Av. da Barreira Grande, à direita na Av. Sapopemba e Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Abel Ferreira, à esquerda na Rua Eng. Cestari, à esquerda na Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Padre Maurício, até a Av. Adutora do Rio Claro, 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, seguindo pela divisa do município de São Paulo com os municípios de São Caetano do Sul, Santo André e Mauá em direção ao Sudeste até Av. Adutora do Rio Claro com divisa do município de São Paulo com o município de Mauá (marco inicial).

2.15 Limites do Setor de Ônibus 14

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

2.16 Limites do Setor de Ônibus 15

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

2.17 Limites do Setor de Ônibus 16

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

2.18 Limites do Setor de Ônibus 17

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

2.19 Limites do Setor de Ônibus 18

Começa no “Canal Rio Grande” com o Rio Pinheiros, segue ao norte pela Via Marginal do Rio Pinheiros até a Ponte João Dias, à esquerda na Ponte João Dias seguindo pelas e Av. João Dias 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).

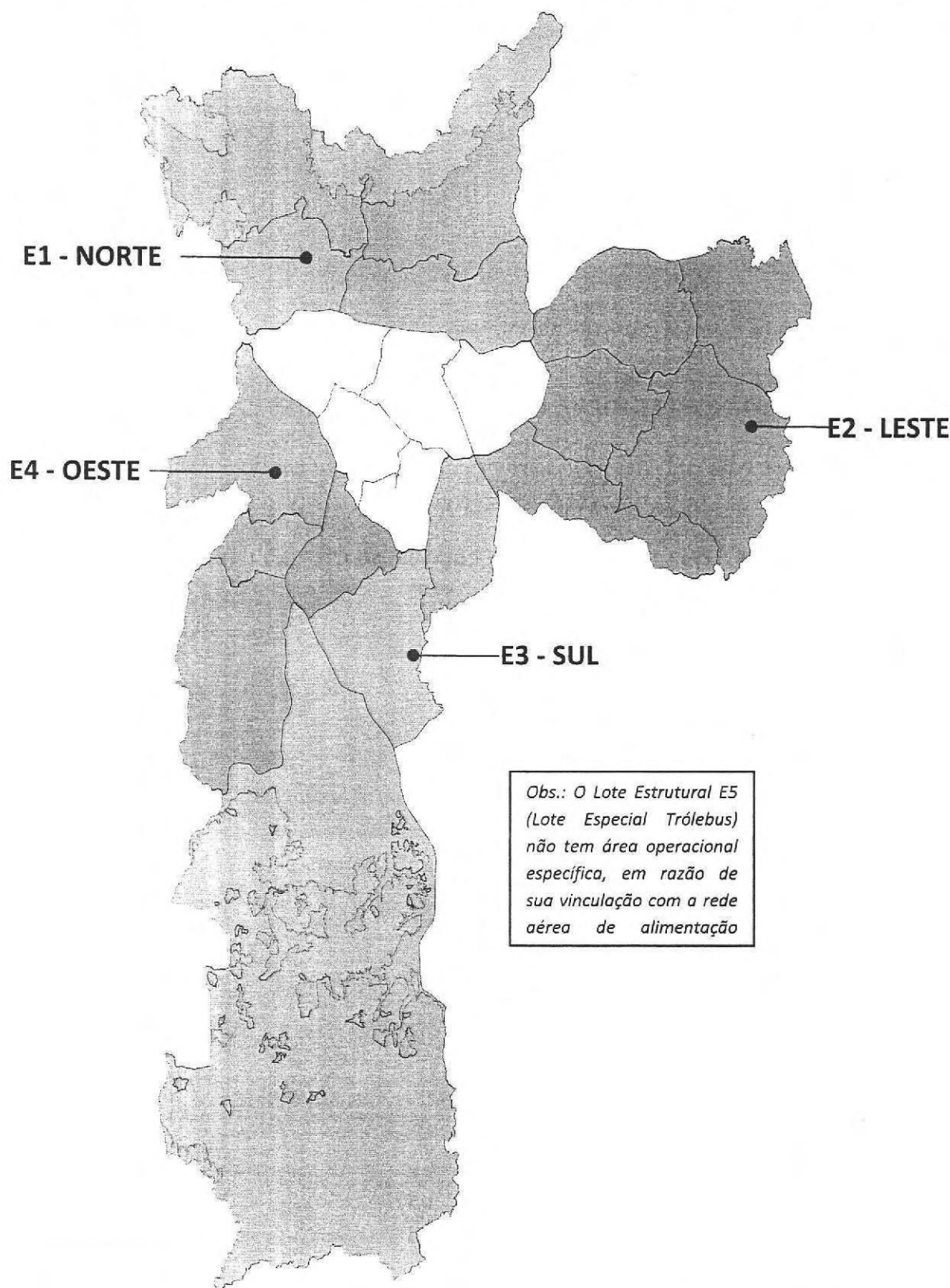
2.21 Limites do Setor de Ônibus 20

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. Moumbi até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte do Morumbi (marco inicial).

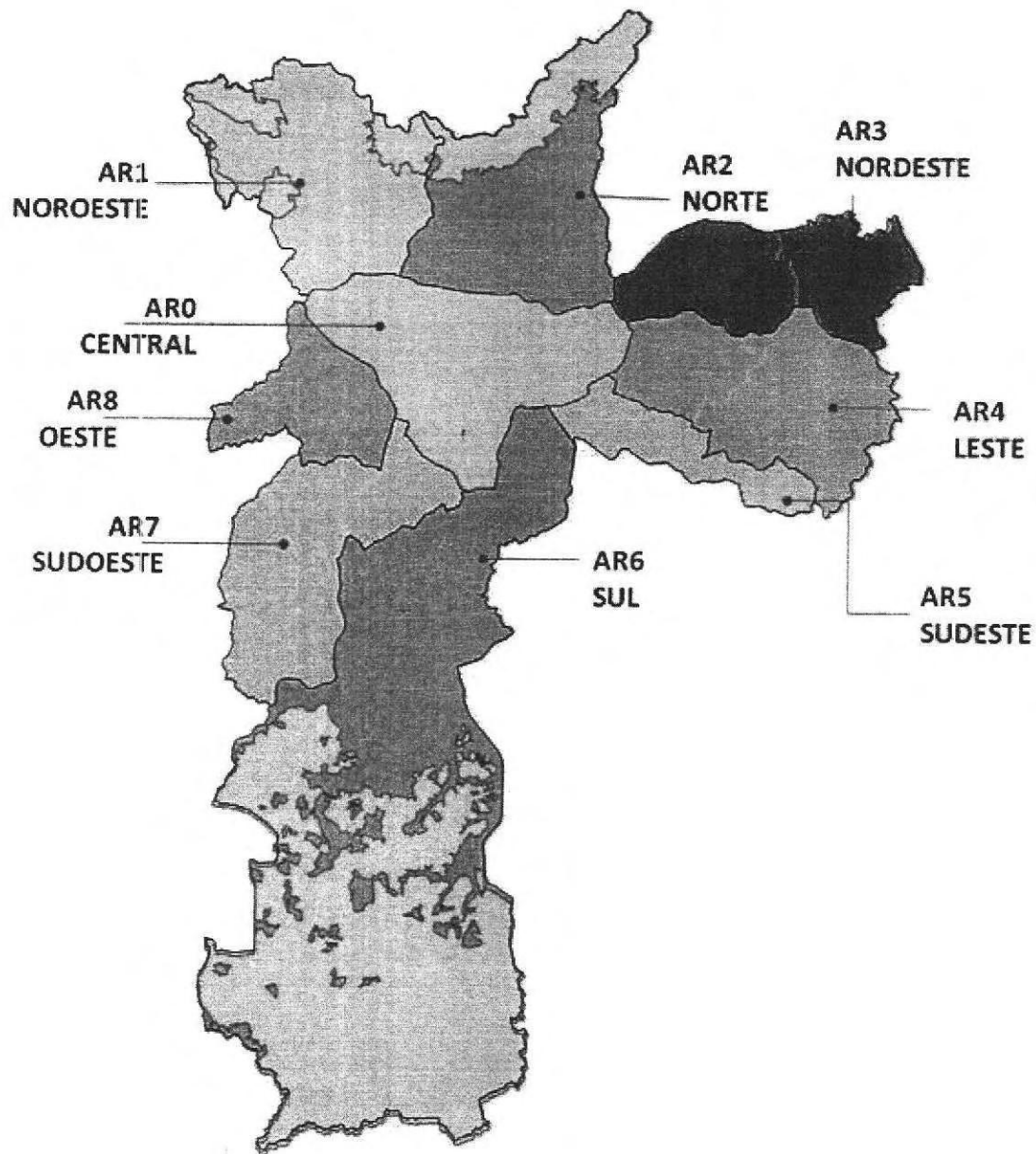
Anexo III – MAPAS DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO ASSOCIADAS AOS LOTES DE SERVIÇOS

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

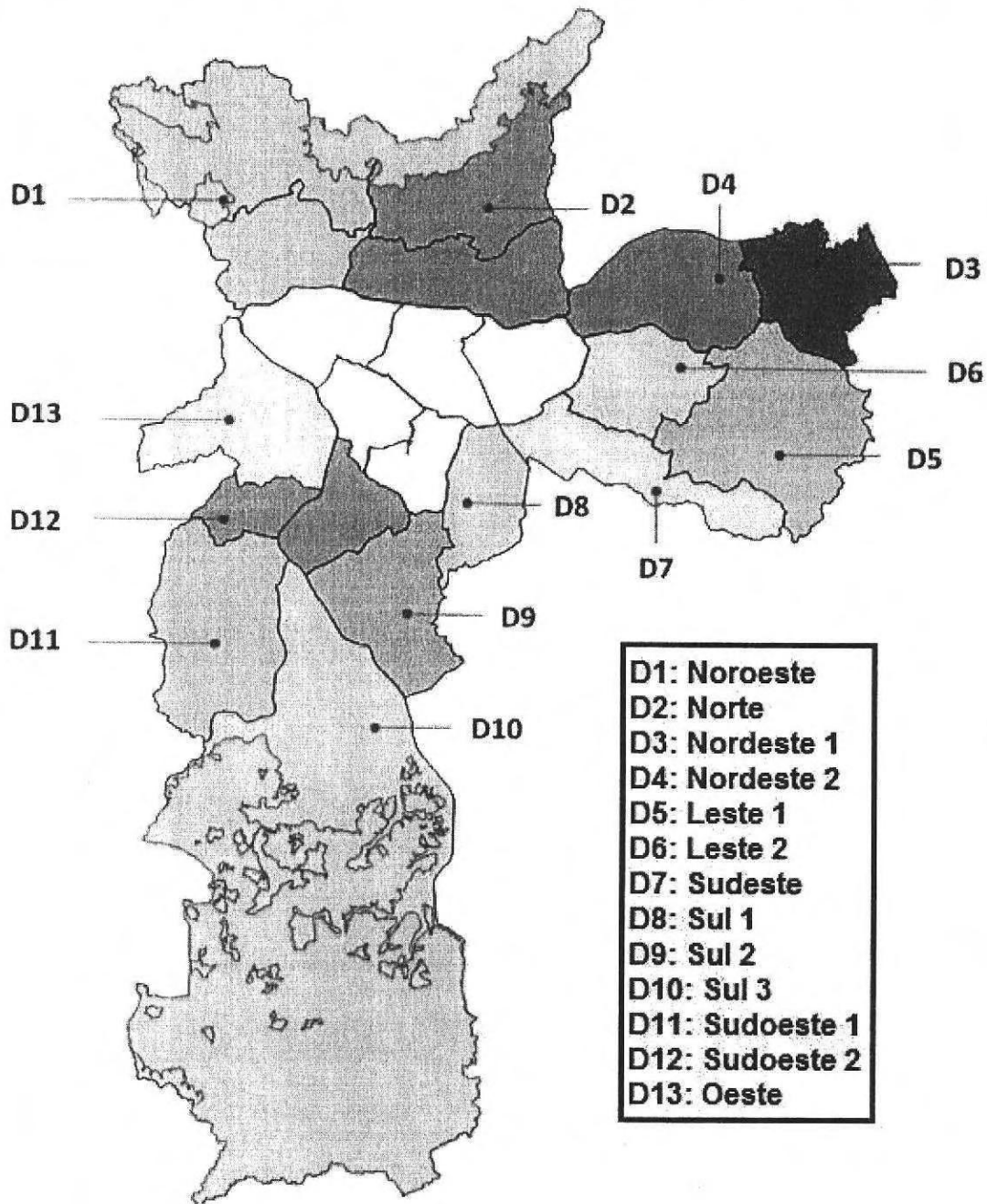
Mapa III-A – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Estrutural



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 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 15,0 m	32 (ref. 13,3 m)	1	8,90	6	86
			38 (ref. 15,0 m)	1	10,00	6	99
Articulado	Piso Baixo	18,6 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.

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **13714**

Total de referências : **1**

1/1

Título: LEI Nº 13.714 07/01/2004 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a implantação de dispositivos para instalação de equipamento de telefonia destinado ao uso de pessoas portadoras de deficiência auditiva, deficiência da fala e surdas, em edificações que especifica, e da outras providencias.

Projeto: Projeto de Lei Nº 505/2003 ([ver documento](#))

Autor(es): Ricardo Montoro

[[Back](#)]

LEI Nº 13.714, DE 7 DE JANEIRO DE 2004
 (Projeto de Lei nº 505/03, do Vereador Ricardo Montoro - PSDB)

Dispõe sobre a implantação de dispositivos para instalação de equipamento de telefonia destinado ao uso de pessoas portadoras de deficiência auditiva, deficiência da fala e surdas, em edificações que especifica, 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 27 de novembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Em todas as edificações públicas e privadas onde haja acesso público deverão ser implantados dispositivos que possibilitem a instalação de equipamento de telefonia para pessoas portadoras de deficiência auditiva, deficiência da fala e surdas.

Parágrafo único - Dentre os usos que caracterizam acesso público a edificações se incluem: escolas, hospitais, postos de saúde, estações e terminais de transporte, creches, instituições financeiras e prestadoras de serviços, comércio.

Art. 2º - O disposto nesta lei é condição obrigatória para novas construções e para reformas em instalações elétricas ou de telefonia, sendo facultativo para os demais casos.

§ 1º - Os dispositivos a que se refere esta lei deverão estar em acordo com as normas técnicas aplicáveis e em condições de receber a instalação de linha telefônica e de aparelho apropriado ao uso preconizado tão logo contratados os serviços com empresa concessionária de telefonia.

§ 2º - Os equipamentos de telefonia a que se refere esta lei deverão estar devidamente certificados pelo órgão federal competente.

Art. 3º - A existência efetiva do serviço de comunicação objetivado por esta lei, será caracterizada pela vinculação dos aparelhos com centrais de atendimento de voz, através das quais as pessoas portadoras de deficiência auditiva, deficiência da fala e surdas possam estabelecer o contato com interlocutores usuários de aparelhos-padrão.

Art. 4º - À Prefeitura cabe o apoio institucional de estímulo à instalação dos dispositivos e equipamentos referidos no artigo 1º desta lei, bem como a campanhas voltadas para a conscientização da população quanto à existência do serviço em suas unidades administrativas.

Parágrafo único - Como parte do disposto neste artigo, a Prefeitura definirá o ícone de identificação visual para os locais com oferta do serviço.

Art. 5º - Entidades públicas ou privadas poderão propor à Administração Municipal a celebração de convênios para instalação, operação, conservação e manutenção dos equipamentos e serviços associados aos objetivos desta lei.

Art. 6º - A regulamentação desta lei, no que couber, será estabelecida no prazo de 60 (sessenta) dias da data de sua publicação.

Art. 7º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, se necessário suplementadas.

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de janeiro de 2004, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal das Subprefeituras

LUIZ PAULO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de janeiro de 2004.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis

Pesquisa : 13945

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.945 08/01/2005 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade da manutenção de aparelho desfibrilador externo automático em locais que designa e que tenham concentração/circulação média diária de 1.500 ou mais pessoas, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 412/2002 ([ver documento](#))

Autor(es): William Woo

Regulamentação: Decreto nº 46.914/2006 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))Decreto nº 49.277/2008 - Regulamenta 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.: - Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 149.673.0/8-00 - O Tribunal de Justiça concedeu liminar, suspendendo, com efeito "ex nunc", a eficácia e vigência do par. único do art. 1º desta Lei. DOC 09/04/2008 p. 97 c. 3.

- Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 149.673.0/8-00 - Através do Acórdão de 02/07/2008, o Órgão Especial do E. Tribunal de Justiça, por votação unânime, julgou extinto o processo, sem exame do mérito, por perda de objeto, da ação movida pelo Procurador-Geral de Justiça do Estado de São Paulo com o objetivo de declarar a inconstitucionalidade do parágrafo único do art. 1º desta Lei. Tornou-se insubsistente, em decorrência, a liminar anteriormente concedida pelo Desembargador Relator Boris Kauffmann, publicada no DOC de 09/04/2008 p. 97 c. 3. A referida decisão transitou em julgado em 18/11/2008. DOC 27/08/2008 p. 96 c. 2.

Alterações: Lei 14.621/2007 - Altera o art. 1º desta Lei.; ([ver documento](#))Lei 15.283/2010 - Altera o "caput" do art. 1º desta Lei, com a redação da Lei nº 14.621/2007. ([ver documento](#))[[Back](#)]

LEI Nº 13.945, DE 7 DE JANEIRO DE 2005
(Projeto de Lei nº 412/02, do Vereador William Woo - PSDB)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da manutenção de aparelho desfibrilador externo automático em locais que designa e que tenham concentração/circulação média diária de 1500 ou mais pessoas, e dá outras providências.

JOSÉ SERRA, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Todos os aeroportos, shopping centers, centros empresariais, estádios de futebol, hotéis, hipermercados e supermercados, casas de espetáculos, clubes, academias e locais de trabalho com concentração/circulação média diária de 1500 ou mais pessoas ficam obrigados a manter aparelho desfibrilador externo automático, em suas dependências, no âmbito do Município de São Paulo.

Parágrafo único. Com a finalidade de estabelecer os parâmetros de conduta a serem seguidos na utilização do desfibrilador externo automático deverão os estabelecimentos a que alude o "caput" deste artigo promover a capacitação de pelo menos 30% de seu pessoal, através do curso de "suporte básico de vida", ministrado por entidades credenciadas pelo Conselho Nacional de Ressuscitação.

Art. 2º Os desfibriladores externos automáticos deverão preencher os requisitos gerais de:

I - facilidade de operação, de modo que o equipamento possa ser utilizado pela população em geral, devidamente treinada;

II - segurança, a fim de proteger, tanto o operador quanto a pessoa acometida de problemas cardíacos, devendo os mesmos ter garantia de que a liberação do choque somente ocorrerá em vítimas em fibrilação ventricular, garantia esta que tenha demonstração baseada em evidência científica, realizada com base em testes de sensibilidade e especificidade;

III - portabilidade, permitindo seu acondicionamento em automóveis e kits de primeiros socorros transportados por socorristas em meio a multidões ou através de locais de acesso complicado ou limitado;

IV - durabilidade, para que o equipamento se mantenha em prontas e corretas condições de uso em locais não-protegidos e sujeito a choques ou quedas;

V - manutenção mínima, de sorte que o sistema de baterias dispense recargas frequentes, dependentes de inspeção constante, contando, para isso, com dispositivos autôcapazes de monitorizar a situação das baterias e dos componentes eletrônicos e, assim, alertar o usuário sobre a necessidade de quaisquer reparos.

Art. 3º O descumprimento ao disposto na presente lei implicará na imposição de multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), renovada semanalmente até a constatação de que cessou o ato de infração.

Parágrafo único. A multa prevista no "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 4º O Poder Público Municipal regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

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

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 7 de janeiro de 2005, 451º da fundação de São Paulo.

JOSÉ SERRA, PREFEITO

LUIZ ANTÔNIO GUIMARÃES MARREY, Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos

MAURO RICARDO MACHADO COSTA, Secretário Municipal de Finanças

CLÁUDIO LUIZ LOTTENBERG, Secretário Municipal da Saúde

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 7 de janeiro de 2005.

ALOYSIO NUNES FERREIRA FILHO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : **legis**Pesquisa : **14413**Total de referências : **1****1/1**Título: LEI Nº 14.413 31/05/2007 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre os direitos dos usuários dos serviços e das ações de saúde no Município, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 920/1997 ([ver documento](#))

Autor(es): Carlos Neder

Alterações: Lei 15.281/2010 - Altera o inciso II do art. 2º desta Lei. ([ver documento](#))[\[Back \]](#)

LEI Nº 14.413, DE 31 DE MAIO DE 2007

(Projeto de Lei nº 920/97, do Vereador Carlos Neder - PT)

Dispõe sobre os direitos dos usuários dos serviços e das ações de saúde no Município 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 8 de maio de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º A prestação dos serviços de saúde aos usuários, de qualquer natureza ou condição, será universal e igualitária, nos termos do art. 213 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Art. 2º São direitos dos usuários dos serviços de saúde no Município:

I – ter um atendimento digno, atencioso e respeitoso;

II – ser identificado e tratado pelo seu nome ou sobrenome;

III – não ser identificado ou tratado por:

a) números;

b) códigos;

c) ou de modo:

1. genérico;

2. desrespeitoso;

3. preconceituoso;

IV – poder identificar as pessoas responsáveis, direta ou indiretamente, por sua assistência através de crachás visíveis, legíveis e que contenham:

a) nome completo;

b) função;

c) cargo;

d) nome da instituição;

V – receber informações claras, objetivas e compreensíveis sobre:

a) hipóteses diagnósticas;

b) diagnósticos realizados;

c) exames solicitados;

d) ações terapêuticas;

e) riscos e benefícios dos tratamentos propostos;

f) duração prevista do tratamento proposto;

g) no caso de procedimentos de diagnósticos e terapêuticos invasivos:

1. necessidade ou não de anestesia;

2. tipo de anestesia a ser aplicada;

3. instrumental a ser utilizado;

4. partes do corpo afetadas;

5. efeitos colaterais, riscos e consequências indesejáveis;

6. duração esperada do procedimento;

h) exames e condutas a que será submetido;

i) a finalidade dos materiais coletados para exame;

j) alternativas de diagnósticos e terapêuticas existentes, no serviço de atendimento em outros serviços;

l) outras questões que julgar necessárias;

VI – recusar procedimentos diagnósticos ou terapêuticos, nos termos do art. 3º da Lei Complementar nº 791, de 9 de março de 1995;

VII – acessar, a qualquer momento, o seu prontuário médico, nos termos do art. 3º da Lei Complementar nº 791, de 9 de março de 1995;

VIII – receber por escrito o diagnóstico e o tratamento indicado, com a identificação do nome do profissional e o seu número de registro no órgão de regulamentação e controle da profissão;

IX – receber os medicamentos prescritos, acompanhados de bula, impressa de forma compreensível e clara, contendo:

- a) efeitos colaterais;
- b) contra-indicações;
- c) data de fabricação;
- d) prazo de validade;
- e) nome genérico do princípio ativo;
- f) posologias usuais;

X – receber as receitas:

- a) com o nome genérico das substâncias prescritas;
- b) datilografadas ou em caligrafia legível;
- c) sem a utilização de códigos ou abreviaturas;
- d) com o nome do profissional e seu número de registro no órgão de controle e regulamentação da profissão;
- e) com assinatura do profissional;

XI – conhecer a procedência do sangue e dos hemoderivados e poder verificar, antes de recebê-los, os carimbos que atestaram a origem, sorologias efetuadas e prazo de validade;

XII – ter anotado em seu prontuário, principalmente se inconsciente durante o atendimento:

- a) todas as medicações, com suas dosagens, utilizadas;
- b) registro da quantidade de sangue recebida e dados que permitam:
 - 1. identificar a sua origem;
 - 2. sorologias efetuadas;
 - 3. prazo de validade;

XIII – ter assegurado, durante as consultas, internações, procedimentos diagnósticos e terapêuticos e na satisfação de suas necessidades fisiológicas:

- a) a sua integridade física;
- b) a privacidade;
- c) a individualidade;
- d) o respeito aos seus valores éticos e culturais;

XIV – ser acompanhado, se assim o desejar, nas consultas e internações por pessoa por ele indicada;

XV – ter a presença do pai do nascituro nos exames pré-natais e no momento do parto;

XVI – ter a presença de um neonatologista por ocasião do parto e a realização dos exames laboratoriais obrigatórios no recém-nascido;

XVII – receber do profissional adequado, presente no local, auxílio imediato e oportuno para a melhoria do conforto e bem-estar;

XVIII – ter um local digno e adequado para o atendimento;

XIX – receber ou recusar assistência moral, psicológica, social ou religiosa;

XX – ser prévia e expressamente informado quando o tratamento proposto for experimental ou fizer parte de pesquisa;

XXI – receber anestesia em todas as situações indicadas;

XXII – recusar tratamentos dolorosos ou extraordinários para tentar prolongar a vida;

XXIII – optar pelo local da morte.

§ 1º A criança, ao ser internada, terá em seu prontuário a relação das pessoas que poderão acompanhá-la integralmente durante o período de internação.

§ 2º A internação psiquiátrica observará o disposto na Seção III do Capítulo IV do Título I da Segunda Parte da Lei Complementar nº 791, de 9 de março de 1995.

Art. 3º É vedado aos serviços públicos de saúde e às entidades, públicas ou privadas, conveniadas ou contratadas pelo Poder Público:

I - realizar, proceder ou permitir qualquer forma de discriminação entre os usuários dos serviços de saúde;

II - prestar serviços ou ações de saúde discriminatórios, em termos de acesso ou qualidade, entre usuários do Sistema Único de Saúde e os beneficiários de planos, seguros, contratos ou convênios privados de saúde, próprios ou por eles intermediados;

III - manter acessos diferenciados para os usuários do Sistema Único de Saúde e quaisquer outros usuários, em face de necessidades de atenção semelhantes.

Parágrafo único. O disposto no inciso III deste artigo compreende também as portas de entrada e saída, salas de estar, guichês, listas de agendamento e filas de espera.

Art. 4º Os serviços públicos de saúde e as entidades privadas, conveniadas ou contratadas pelo Poder Público, têm que garantir a todos os pacientes e usuários:

I - a igualdade de acesso, em idênticas condições, a todo e qualquer procedimento, médico ou não, que se faça necessário e seja oferecido pela instituição;

II - o atendimento equânime em relação à qualidade dos procedimentos referidos no inciso anterior.

Parágrafo único. O direito à igualdade de condições de acesso a todos os serviços, exames, procedimentos e à sua qualidade, nos termos desta lei, é extensivo às autarquias, institutos, fundações, hospitais universitários e demais entidades, públicas ou privadas, que recebam, a qualquer título, recursos do Sistema Único de Saúde.

Art. 5º O descumprimento do disposto nesta lei implicará, sem prejuízo das sanções administrativas, civis e penais cabíveis, na suspensão imediata da transferência dos recursos do Sistema Único de Saúde à entidade, de qualquer natureza, infratora.

Parágrafo único. Qualquer pessoa é parte legítima para comunicar os casos de descumprimento desta lei ao Conselho Municipal de Saúde.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 31 de maio de 2007, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 31 de maio de 2007.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : **legis**Pesquisa : **15352**Total de referências : **1****1/1**Título: LEI Nº 15.352 20/12/2010 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a permanência de ambulância nos locais de realização de provas para vestibular, seleção, concursos e demais eventos similares, no âmbito da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 70/2010 ([ver documento](#))

Autor(es): Quito Formiga

Regulamentação: Decreto nº 52.122/2011 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

PARA VERIFICAR SE HÁ ALTERAÇÕES PARA OS ATOS E DECRETOS DE REGULAMENTAÇÃO DESTA NORMA, FAÇA NOVA PESQUISA PELO NÚMERO DE CADA ATO OU DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 21/12/2010, p. 1 c. 1

LEI Nº 15.352, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2010

(Projeto de Lei nº 70/10, do Vereador Quito Formiga - PR)

Dispõe sobre a permanência de ambulância nos locais de realização de provas para vestibular, seleção, concursos e demais eventos similares, no âmbito da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, nos termos do disposto no inciso I do artigo 84 do seu Regimento Interno, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º As entidades responsáveis pela organização e/ou realização de vestibulares, seleções, concursos e demais eventos similares que aglutinem no mesmo local 1500 ou mais pessoas deverão manter no lugar de realização do evento, às suas expensas, equipe médica e ambulância para atendimento e ocorrências médicas.

§ 1º Os profissionais da equipe médica de que trata a presente lei deverão estar habilitados e inscritos nos órgãos profissionais competentes, na forma da legislação vigente.

§ 2º Os veículos utilizados na atividade prevista por esta lei, além de dispor de sinais identificadores, deverão contar com equipamentos médicos necessários para a manutenção da vida e atender as condições mínimas destinada ao transporte inter-hospitalar e ao atendimento pré-hospitalar.

§ 3º A disponibilidade da ambulância é a mesma que o período de realização do evento, devendo a sua permanência anteceder meia hora à abertura dos portões no dia das provas e meia hora após o encerramento, posicionando-se em local estratégico, com facilidade de acesso e locomoção.

Art. 2º A entidade promotora do evento será responsabilizada pelos danos decorrentes da falta dos recursos instituídos por esta lei.

Art. 3º O descumprimento dos dispositivos desta lei acarretará ao infrator a imposição de multa de R\$ 2.139,60 (dois mil, cento e trinta e nove reais e sessenta centavos).

Parágrafo único. A multa prevista no "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 4º O Poder Público Municipal regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias.

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

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 20 de dezembro de 2010, 457º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 20 de dezembro de 2010.

Câmara Municipal de São Paulo

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274Base de dados : **legis**Pesquisa : **52122**Total de referências : **1****1/1**Título: DECRETO Nº 52.122 14/02/2011 (ver documento)

Sem revogação expressa

Ementa: Regulamenta a Lei nº 15.352, de 20 dezembro de 2010, que dispõe sobre a permanência de ambulância nos locais de realização de provas para vestibular, seleção, concursos e demais eventos similares, no âmbito do Município de São Paulo.

[\[Back \]](#)

PUBLICADO DOC 15/02/2011, p. 1 c. 1

DECRETO Nº 52.122, DE 14 DE FEVEREIRO DE 2011

Regulamenta a Lei nº 15.352, de 20 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a permanência de ambulância nos locais de realização de provas para vestibular, seleção, concursos e demais eventos similares, no âmbito do Município de São Paulo.

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

D E C R E T A:

Art. 1º. A Lei nº 15.352, de 20 de dezembro de 2010, que dispõe sobre a permanência de ambulância nos locais de realização de provas para vestibular, seleção, concursos e demais eventos similares, no âmbito do Município de São Paulo, fica regulamentada de acordo com as disposições deste decreto.

Art. 2º. Nos locais de realização de exames vestibulares, seleções, concursos e demais eventos similares, que aglutinem número de pessoas igual ou superior a 1500 (mil e quinhentos), deverá ser mantida equipe médica e ambulância para atendimento de possíveis ocorrências médicas.

Parágrafo único. O cumprimento do disposto no "caput" deste artigo incumbirá às entidades responsáveis pela organização e/ou realização dos eventos ali referidos, às suas expensas.

Art. 3º. A equipe de ambulância deverá ser integrada por, no mínimo:

I - 1 (um) médico intervencionista, responsável pelo atendimento médico necessário à reanimação e estabilização do paciente no local do evento e durante o transporte;

II - 1 (um) enfermeiro assistencial, responsável pelo atendimento de enfermagem necessário à reanimação e estabilização do paciente no local do evento e durante o transporte;

III - 1 (um) condutor de veículo de urgência.

Art. 4º. Para os efeitos deste decreto, a ambulância corresponderá a veículo terrestre destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos, inclusive com os materiais/equipamentos e medicamentos obrigatórios, conforme definido nas normas para essa finalidade baixadas pelo Ministério da Saúde.

Art. 5º. A ambulância e a equipe médica deverão permanecer disponíveis durante todo o período de realização do evento, que se estenderá desde meia hora antes da abertura dos portões até meia hora após o encerramento, posicionando-se em local estratégico que propicie facilidade de acesso e rapidez de locomoção.

Art. 6º. A entidade organizadora e/ou realizadora deverá, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da data do evento, enviar documentação hábil à unidade competente da Secretaria Municipal da Saúde, comprovando o atendimento das exigências previstas neste decreto, conforme definido na portaria a que se refere seu artigo 9º.

§ 1º. Dependendo da quantidade de pessoas que poderão estar presentes no evento, de sua tipificação e do local de sua realização, a Secretaria Municipal de Saúde poderá exigir maior número de ambulâncias e de equipes médicas para o atendimento da demanda.

§ 2º. Satisfeito o disposto no "caput" e, quando for o caso, no § 1º deste artigo, a Secretaria Municipal da Saúde manifestar-se-á pelo atendimento ou não das disposições deste decreto.

Art. 7º. A entidade organizadora e/ou realizadora do evento será responsabilizada pelos danos decorrentes do não cumprimento das exigências previstas na Lei nº 15.352, de 2010, e neste decreto.

Art. 8º. O descumprimento das disposições contidas na Lei nº 15.352, de 2010, e neste decreto acarretará à entidade organizadora e/ou realizadora do evento a imposição de multa no valor de R\$ 2.139,60 (dois mil, cento e trinta e nove reais e sessenta centavos).

Parágrafo único. A multa prevista no "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 9º. O perfil dos profissionais referidos no artigo 3º e respectivas atribuições/competências, a definição da ambulância, inclusive dos materiais/equipamentos e medicamentos obrigatórios, conforme previsto em normas específicas baixadas pelo Ministério da Saúde, bem como o detalhamento do disposto no artigo 6º, deverão constar de portaria da Secretaria Municipal da Saúde, a ser editada no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação deste decreto.

Art. 10. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de fevereiro de 2011, 458º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

JANUARIO MONTONE, Secretário Municipal da Saúde

NELSON HERVEY COSTA, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de fevereiro de 2011.



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 8.080, DE 19 DE SETEMBRO DE 1990.

Mensagem de veto

Regulamento

Regulamento

Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o **Congresso Nacional** decreta e eu sanciono a seguinte lei:

DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 1º Esta lei regula, em todo o território nacional, as ações e serviços de saúde, executados isolada ou conjuntamente, em caráter permanente ou eventual, por pessoas naturais ou jurídicas de direito Público ou privado.

TÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º A saúde é um direito fundamental do ser humano, devendo o Estado prover as condições indispensáveis ao seu pleno exercício.

§ 1º O dever do Estado de garantir a saúde consiste na formulação e execução de políticas econômicas e sociais que visem à redução de riscos de doenças e de outros agravos e no estabelecimento de condições que assegurem acesso universal e igualitário às ações e aos serviços para a sua promoção, proteção e recuperação.

§ 2º O dever do Estado não exclui o das pessoas, da família, das empresas e da sociedade.

~~Art. 3º A saúde tem como fatores determinantes e condicionantes, entre outros, a alimentação, a moradia, o saneamento básico, o meio ambiente, o trabalho, a renda, a educação, o transporte, o lazer e o acesso aos bens e serviços essenciais; os níveis de saúde da população expressam a organização social e econômica do País.~~

Art. 3º Os níveis de saúde expressam a organização social e econômica do País, tendo a saúde como determinantes e condicionantes, entre outros, a alimentação, a moradia, o saneamento básico, o meio ambiente, o trabalho, a renda, a educação, a atividade física, o transporte, o lazer e o acesso aos bens e serviços essenciais. (Redação dada pela Lei nº 12.864, de 2013)

Parágrafo único. Dizem respeito também à saúde as ações que, por força do disposto no artigo anterior, se destinam a garantir às pessoas e à coletividade condições de bem-estar físico, mental e social.

TÍTULO II

DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE

DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

Art. 4º O conjunto de ações e serviços de saúde, prestados por órgãos e instituições públicas federais, estaduais e municipais, da Administração direta e indireta e das fundações mantidas pelo Poder Público, constitui o Sistema Único de Saúde (SUS).

§ 1º Estão incluídas no disposto neste artigo as instituições públicas federais, estaduais e municipais de controle de qualidade, pesquisa e produção de insumos, medicamentos, inclusive de sangue e hemoderivados, e de equipamentos para saúde.

§ 2º A iniciativa privada poderá participar do Sistema Único de Saúde (SUS), em caráter complementar.

CAPÍTULO I

Dos Objetivos e Atribuições

Art. 5º São objetivos do Sistema Único de Saúde SUS:

- I - a identificação e divulgação dos fatores condicionantes e determinantes da saúde;
- II - a formulação de política de saúde destinada a promover, nos campos econômico e social, a observância do disposto no § 1º do art. 2º desta lei;
- III - a assistência às pessoas por intermédio de ações de promoção, proteção e recuperação da saúde, com a realização integrada das ações assistenciais e das atividades preventivas.

Art. 6º Estão incluídas ainda no campo de atuação do Sistema Único de Saúde (SUS):

- I - a execução de ações:
 - a) de vigilância sanitária;
 - b) de vigilância epidemiológica;
 - c) de saúde do trabalhador; e
 - d) de assistência terapêutica integral, inclusive farmacêutica;
- II - a participação na formulação da política e na execução de ações de saneamento básico;
- III - a ordenação da formação de recursos humanos na área de saúde;
- IV - a vigilância nutricional e a orientação alimentar;
- V - a colaboração na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho;
- VI - a formulação da política de medicamentos, equipamentos, imunobiológicos e outros insumos de interesse para a saúde e a participação na sua produção;
- VII - o controle e a fiscalização de serviços, produtos e substâncias de interesse para a saúde;
- VIII - a fiscalização e a inspeção de alimentos, água e bebidas para consumo humano;
- IX - a participação no controle e na fiscalização da produção, transporte, guarda e utilização de substâncias e produtos psicoativos, tóxicos e radioativos;
- X - o incremento, em sua área de atuação, do desenvolvimento científico e tecnológico;
- XI - a formulação e execução da política de sangue e seus derivados.

§ 1º Entende-se por vigilância sanitária um conjunto de ações capaz de eliminar, diminuir ou prevenir riscos à saúde e de intervir nos problemas sanitários decorrentes do meio ambiente, da produção e circulação de bens e da prestação de serviços de interesse da saúde, abrangendo:

- I - o controle de bens de consumo que, direta ou indiretamente, se relacionem com a saúde, compreendidas todas as etapas e processos, da produção ao consumo; e
- II - o controle da prestação de serviços que se relacionam direta ou indiretamente com a saúde.

§ 2º Entende-se por vigilância epidemiológica um conjunto de ações que proporcionam o conhecimento, a detecção ou prevenção de qualquer mudança nos fatores determinantes e condicionantes de saúde individual ou coletiva, com a finalidade de recomendar e adotar as medidas de prevenção e controle das doenças ou agravos.

§ 3º Entende-se por saúde do trabalhador, para fins desta lei, um conjunto de atividades que se destina, através das ações de vigilância epidemiológica e vigilância sanitária, à promoção e proteção da saúde dos trabalhadores, assim como visa à recuperação e reabilitação da saúde dos trabalhadores submetidos aos riscos e agravos advindos das condições de trabalho, abrangendo:

- I - assistência ao trabalhador vítima de acidentes de trabalho ou portador de doença profissional e do trabalho;
- II - participação, no âmbito de competência do Sistema Único de Saúde (SUS), em estudos, pesquisas,

avaliação e controle dos riscos e agravos potenciais à saúde existentes no processo de trabalho; fls. 96

III - participação, no âmbito de competência do Sistema Único de Saúde (SUS), da normatização, fiscalização e controle das condições de produção, extração, armazenamento, transporte, distribuição e manuseio de substâncias, de produtos, de máquinas e de equipamentos que apresentam riscos à saúde do trabalhador;

IV - avaliação do impacto que as tecnologias provocam à saúde;

V - informação ao trabalhador e à sua respectiva entidade sindical e às empresas sobre os riscos de acidentes de trabalho, doença profissional e do trabalho, bem como os resultados de fiscalizações, avaliações ambientais e exames de saúde, de admissão, periódicos e de demissão, respeitados os preceitos da ética profissional;

VI - participação na normatização, fiscalização e controle dos serviços de saúde do trabalhador nas instituições e empresas públicas e privadas;

VII - revisão periódica da listagem oficial de doenças originadas no processo de trabalho, tendo na sua elaboração a colaboração das entidades sindicais; e

VIII - a garantia ao sindicato dos trabalhadores de requerer ao órgão competente a interdição de máquina, de setor de serviço ou de todo ambiente de trabalho, quando houver exposição a risco iminente para a vida ou saúde dos trabalhadores.

CAPÍTULO II

Dos Princípios e Diretrizes

Art. 7º As ações e serviços públicos de saúde e os serviços privados contratados ou conveniados que integram o Sistema Único de Saúde (SUS), são desenvolvidos de acordo com as diretrizes previstas no art. 198 da Constituição Federal, obedecendo ainda aos seguintes princípios:

I - universalidade de acesso aos serviços de saúde em todos os níveis de assistência;

II - integralidade de assistência, entendida como conjunto articulado e contínuo das ações e serviços preventivos e curativos, individuais e coletivos, exigidos para cada caso em todos os níveis de complexidade do sistema;

III - preservação da autonomia das pessoas na defesa de sua integridade física e moral;

IV - igualdade da assistência à saúde, sem preconceitos ou privilégios de qualquer espécie;

V - direito à informação, às pessoas assistidas, sobre sua saúde;

VI - divulgação de informações quanto ao potencial dos serviços de saúde e a sua utilização pelo usuário;

VII - utilização da epidemiologia para o estabelecimento de prioridades, a alocação de recursos e a orientação programática;

VIII - participação da comunidade;

IX - descentralização político-administrativa, com direção única em cada esfera de governo:

a) ênfase na descentralização dos serviços para os municípios;

b) regionalização e hierarquização da rede de serviços de saúde;

X - integração em nível executivo das ações de saúde, meio ambiente e saneamento básico;

XI - conjugação dos recursos financeiros, tecnológicos, materiais e humanos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios na prestação de serviços de assistência à saúde da população;

XII - capacidade de resolução dos serviços em todos os níveis de assistência; e

XIII - organização dos serviços públicos de modo a evitar duplicidade de meios para fins idênticos.

CAPÍTULO III

Da Organização, da Direção e da Gestão

Art. 8º As ações e serviços de saúde, executados pelo Sistema Único de Saúde (SUS), seja diretamente ou mediante participação complementar da iniciativa privada, serão organizados de forma regionalizada e hierarquizada em níveis de complexidade crescente.

Art. 9º A direção do Sistema Único de Saúde (SUS) é única, de acordo com o inciso I do art. 198 da Constituição Federal, sendo exercida em cada esfera de governo pelos seguintes órgãos:

I - no âmbito da União, pelo Ministério da Saúde;

II - no âmbito dos Estados e do Distrito Federal, pela respectiva Secretaria de Saúde ou órgão equivalente;

III - no âmbito dos Municípios, pela respectiva Secretaria de Saúde ou órgão equivalente.

Art. 10. Os municípios poderão constituir consórcios para desenvolver em conjunto as ações e os serviços de saúde que lhes correspondam.

§ 1º Aplica-se aos consórcios administrativos intermunicipais o princípio da direção única, e os respectivos atos constitutivos disporão sobre sua observância.

§ 2º No nível municipal, o Sistema Único de Saúde (SUS), poderá organizar-se em distritos de forma a integrar e articular recursos, técnicas e práticas voltadas para a cobertura total das ações de saúde.

Art. 11. (Vetado).

Art. 12. Serão criadas comissões intersetoriais de âmbito nacional, subordinadas ao Conselho Nacional de Saúde, integradas pelos Ministérios e órgãos competentes e por entidades representativas da sociedade civil.

Parágrafo único. As comissões intersetoriais terão a finalidade de articular políticas e programas de interesse para a saúde, cuja execução envolva áreas não compreendidas no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS).

Art. 13. A articulação das políticas e programas, a cargo das comissões intersetoriais, abrangerá, em especial, as seguintes atividades:

I - alimentação e nutrição;

II - saneamento e meio ambiente;

III - vigilância sanitária e farmacoepidemiologia;

IV - recursos humanos;

V - ciência e tecnologia; e

VI - saúde do trabalhador.

Art. 14. Deverão ser criadas Comissões Permanentes de integração entre os serviços de saúde e as instituições de ensino profissional e superior.

Parágrafo único. Cada uma dessas comissões terá por finalidade propor prioridades, métodos e estratégias para a formação e educação continuada dos recursos humanos do Sistema Único de Saúde (SUS), na esfera correspondente, assim como em relação à pesquisa e à cooperação técnica entre essas instituições.

Art. 14-A. As Comissões Intergestores Bipartite e Tripartite são reconhecidas como foros de negociação e pactuação entre gestores, quanto aos aspectos operacionais do Sistema Único de Saúde (SUS). (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

Parágrafo único. A atuação das Comissões Intergestores Bipartite e Tripartite terá por objetivo: (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

I - decidir sobre os aspectos operacionais, financeiros e administrativos da gestão compartilhada do SUS, em conformidade com a definição da política consubstanciada em planos de saúde, aprovados pelos conselhos de saúde; (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

II - definir diretrizes, de âmbito nacional, regional e intermunicipal, a respeito da organização das redes de

ações e serviços de saúde, principalmente no tocante à sua governança institucional e à integração das ações e serviços dos entes federados; (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

Folha 64
115211
Livia Salomão Nogueira
DF 11.274

III - fixar diretrizes sobre as regiões de saúde, distrito sanitário, integração de territórios, referência e contrarreferência e demais aspectos vinculados à integração das ações e serviços de saúde entre os entes federados. (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

Art. 14-B. O Conselho Nacional de Secretários de Saúde (Conass) e o Conselho Nacional de Secretarias Municipais de Saúde (Conasems) são reconhecidos como entidades representativas dos entes estaduais e municipais para tratar de matérias referentes à saúde e declarados de utilidade pública e de relevante função social, na forma do regulamento. (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

§ 1º O Conass e o Conasems receberão recursos do orçamento geral da União por meio do Fundo Nacional de Saúde, para auxiliar no custeio de suas despesas institucionais, podendo ainda celebrar convênios com a União. (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

§ 2º Os Conselhos de Secretarias Municipais de Saúde (Cosems) são reconhecidos como entidades que representam os entes municipais, no âmbito estadual, para tratar de matérias referentes à saúde, desde que vinculados institucionalmente ao Conasems, na forma que dispuserem seus estatutos. (Incluído pela Lei nº 12.466, de 2011).

CAPÍTULO IV

Da Competência e das Atribuições

Seção I

Das Atribuições Comuns

Art. 15. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios exercerão, em seu âmbito administrativo, as seguintes atribuições:

I - definição das instâncias e mecanismos de controle, avaliação e de fiscalização das ações e serviços de saúde;

II - administração dos recursos orçamentários e financeiros destinados, em cada ano, à saúde;

III - acompanhamento, avaliação e divulgação do nível de saúde da população e das condições ambientais;

IV - organização e coordenação do sistema de informação de saúde;

V - elaboração de normas técnicas e estabelecimento de padrões de qualidade e parâmetros de custos que caracterizam a assistência à saúde;

VI - elaboração de normas técnicas e estabelecimento de padrões de qualidade para promoção da saúde do trabalhador;

VII - participação de formulação da política e da execução das ações de saneamento básico e colaboração na proteção e recuperação do meio ambiente;

VIII - elaboração e atualização periódica do plano de saúde;

IX - participação na formulação e na execução da política de formação e desenvolvimento de recursos humanos para a saúde;

X - elaboração da proposta orçamentária do Sistema Único de Saúde (SUS), de conformidade com o plano de saúde;

XI - elaboração de normas para regular as atividades de serviços privados de saúde, tendo em vista a sua relevância pública;

XII - realização de operações externas de natureza financeira de interesse da saúde, autorizadas pelo Senado Federal;

XIII - para atendimento de necessidades coletivas, urgentes e transitórias, decorrentes de situações de perigo iminente, de calamidade pública ou de irrupção de epidemias, a autoridade competente da esfera administrativa correspondente poderá requisitar bens e serviços, tanto de pessoas naturais como de jurídicas,

sendo-lhes assegurada justa indenização;

XIV - implementar o Sistema Nacional de Sangue, Componentes e Derivados;

XV - propor a celebração de convênios, acordos e protocolos internacionais relativos à saúde, saneamento e meio ambiente;

XVI - elaborar normas técnico-científicas de promoção, proteção e recuperação da saúde;

XVII - promover articulação com os órgãos de fiscalização do exercício profissional e outras entidades representativas da sociedade civil para a definição e controle dos padrões éticos para pesquisa, ações e serviços de saúde;

XVIII - promover a articulação da política e dos planos de saúde;

XIX - realizar pesquisas e estudos na área de saúde;

XX - definir as instâncias e mecanismos de controle e fiscalização inerentes ao poder de polícia sanitária;

XXI - fomentar, coordenar e executar programas e projetos estratégicos e de atendimento emergencial.

Seção II

Da Competência

Art. 16. A direção nacional do Sistema Único da Saúde (SUS) compete:

I - formular, avaliar e apoiar políticas de alimentação e nutrição;

II - participar na formulação e na implementação das políticas:

a) de controle das agressões ao meio ambiente;

b) de saneamento básico; e

c) relativas às condições e aos ambientes de trabalho;

III - definir e coordenar os sistemas:

a) de redes integradas de assistência de alta complexidade;

b) de rede de laboratórios de saúde pública;

c) de vigilância epidemiológica; e

d) vigilância sanitária;

IV - participar da definição de normas e mecanismos de controle, com órgão afins, de agravo sobre o meio ambiente ou dele decorrentes, que tenham repercussão na saúde humana;

V - participar da definição de normas, critérios e padrões para o controle das condições e dos ambientes de trabalho e coordenar a política de saúde do trabalhador;

VI - coordenar e participar na execução das ações de vigilância epidemiológica;

VII - estabelecer normas e executar a vigilância sanitária de portos, aeroportos e fronteiras, podendo a execução ser complementada pelos Estados, Distrito Federal e Municípios;

VIII - estabelecer critérios, parâmetros e métodos para o controle da qualidade sanitária de produtos, substâncias e serviços de consumo e uso humano;

IX - promover articulação com os órgãos educacionais e de fiscalização do exercício profissional, bem como com entidades representativas de formação de recursos humanos na área de saúde;

X - formular, avaliar, elaborar normas e participar na execução da política nacional e produção de insumos e equipamentos para a saúde, em articulação com os demais órgãos governamentais;

XI - identificar os serviços estaduais e municipais de referência nacional para o estabelecimento de padrões técnicos de assistência à saúde;

XII - controlar e fiscalizar procedimentos, produtos e substâncias de interesse para a saúde;

XIII - prestar cooperação técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para o aperfeiçoamento da sua atuação institucional;

XIV - elaborar normas para regular as relações entre o Sistema Único de Saúde (SUS) e os serviços privados contratados de assistência à saúde;

XV - promover a descentralização para as Unidades Federadas e para os Municípios, dos serviços e ações de saúde, respectivamente, de abrangência estadual e municipal;

XVI - normatizar e coordenar nacionalmente o Sistema Nacional de Sangue, Componentes e Derivados;

XVII - acompanhar, controlar e avaliar as ações e os serviços de saúde, respeitadas as competências estaduais e municipais;

XVIII - elaborar o Planejamento Estratégico Nacional no âmbito do SUS, em cooperação técnica com os Estados, Municípios e Distrito Federal;

XIX - estabelecer o Sistema Nacional de Auditoria e coordenar a avaliação técnica e financeira do SUS em todo o Território Nacional em cooperação técnica com os Estados, Municípios e Distrito Federal. (Vide Decreto nº 1.651, de 1995)

Parágrafo único. A União poderá executar ações de vigilância epidemiológica e sanitária em circunstâncias especiais, como na ocorrência de agravos inusitados à saúde, que possam escapar do controle da direção estadual do Sistema Único de Saúde (SUS) ou que representem risco de disseminação nacional.

Art. 17. À direção estadual do Sistema Único de Saúde (SUS) compete:

I - promover a descentralização para os Municípios dos serviços e das ações de saúde;

II - acompanhar, controlar e avaliar as redes hierarquizadas do Sistema Único de Saúde (SUS);

III - prestar apoio técnico e financeiro aos Municípios e executar supletivamente ações e serviços de saúde;

IV - coordenar e, em caráter complementar, executar ações e serviços:

a) de vigilância epidemiológica;

b) de vigilância sanitária;

c) de alimentação e nutrição; e

d) de saúde do trabalhador;

V - participar, junto com os órgãos afins, do controle dos agravos do meio ambiente que tenham repercussão na saúde humana;

VI - participar da formulação da política e da execução de ações de saneamento básico;

VII - participar das ações de controle e avaliação das condições e dos ambientes de trabalho;

VIII - em caráter suplementar, formular, executar, acompanhar e avaliar a política de insumos e equipamentos para a saúde;

IX - identificar estabelecimentos hospitalares de referência e gerir sistemas públicos de alta complexidade, de referência estadual e regional;

X - coordenar a rede estadual de laboratórios de saúde pública e hemocentros, e gerir as unidades que permaneçam em sua organização administrativa;

XI - estabelecer normas, em caráter suplementar, para o controle e avaliação das ações e serviços de saúde;

XII - formular normas e estabelecer padrões, em caráter suplementar, de procedimentos de controle de qualidade para produtos e substâncias de consumo humano;

XIII - colaborar com a União na execução da vigilância sanitária de portos, aeroportos e fronteiras;

XIV - o acompanhamento, a avaliação e divulgação dos indicadores de morbidade e mortalidade no âmbito da unidade federada.

Art. 18. À direção municipal do Sistema de Saúde (SUS) compete:

I - planejar, organizar, controlar e avaliar as ações e os serviços de saúde e gerir e executar os serviços públicos de saúde;

II - participar do planejamento, programação e organização da rede regionalizada e hierarquizada do Sistema Único de Saúde (SUS), em articulação com sua direção estadual;

III - participar da execução, controle e avaliação das ações referentes às condições e aos ambientes de trabalho;

IV - executar serviços:

a) de vigilância epidemiológica;

b) vigilância sanitária;

c) de alimentação e nutrição;

d) de saneamento básico; e

e) de saúde do trabalhador;

V - dar execução, no âmbito municipal, à política de insumos e equipamentos para a saúde;

VI - colaborar na fiscalização das agressões ao meio ambiente que tenham repercussão sobre a saúde humana e atuar, junto aos órgãos municipais, estaduais e federais competentes, para controlá-las;

VII - formar consórcios administrativos intermunicipais;

VIII - gerir laboratórios públicos de saúde e hemocentros;

IX - colaborar com a União e os Estados na execução da vigilância sanitária de portos, aeroportos e fronteiras;

X - observado o disposto no art. 26 desta Lei, celebrar contratos e convênios com entidades prestadoras de serviços privados de saúde, bem como controlar e avaliar sua execução;

XI - controlar e fiscalizar os procedimentos dos serviços privados de saúde;

XII - normatizar complementarmente as ações e serviços públicos de saúde no seu âmbito de atuação.

Art. 19. Ao Distrito Federal competem as atribuições reservadas aos Estados e aos Municípios.

CAPÍTULO V

Do Subsistema de Atenção à Saúde Indígena

(Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-A. As ações e serviços de saúde voltados para o atendimento das populações indígenas, em todo o território nacional, coletiva ou individualmente, obedecerão ao disposto nesta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-B. É instituído um Subsistema de Atenção à Saúde Indígena, componente do Sistema Único de Saúde – SUS, criado e definido por esta Lei, e pela Lei nº 8.142, de 28 de dezembro de 1990, com o qual funcionará em perfeita integração. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-C. Caberá à União, com seus recursos próprios, financiar o Subsistema de Atenção à Saúde Indígena. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-D. O SUS promoverá a articulação do Subsistema instituído por esta Lei com os órgãos responsáveis pela Política Indígena do País. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-E. Os Estados, Municípios, outras instituições governamentais e não-governamentais poderão atuar

Matéria PL 1596/2015 MARCIANO JOSÉ TAVARES

complementarmente no custeio e execução das ações. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999) 66 fls. 102

Art. 19-F. Dever-se-á obrigatoriamente levar em consideração a realidade local e as especificidades da cultura dos povos indígenas e o modelo a ser adotado para a atenção à saúde indígena, que se deve pautar por uma abordagem diferenciada e global, contemplando os aspectos de assistência à saúde, saneamento básico, nutrição, habitação, meio ambiente, demarcação de terras, educação sanitária e integração institucional. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-G. O Subsistema de Atenção à Saúde Indígena deverá ser, como o SUS, descentralizado, hierarquizado e regionalizado. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

§ 1º O Subsistema de que trata o caput deste artigo terá como base os Distritos Sanitários Especiais Indígenas. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

§ 2º O SUS servirá de retaguarda e referência ao Subsistema de Atenção à Saúde Indígena, devendo, para isso, ocorrer adaptações na estrutura e organização do SUS nas regiões onde residem as populações indígenas, para propiciar essa integração e o atendimento necessário em todos os níveis, sem discriminações. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

§ 3º As populações indígenas devem ter acesso garantido ao SUS, em âmbito local, regional e de centros especializados, de acordo com suas necessidades, compreendendo a atenção primária, secundária e terciária à saúde. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

Art. 19-H. As populações indígenas terão direito a participar dos organismos colegiados de formulação, acompanhamento e avaliação das políticas de saúde, tais como o Conselho Nacional de Saúde e os Conselhos Estaduais e Municipais de Saúde, quando for o caso. (Incluído pela Lei nº 9.836, de 1999)

CAPÍTULO VI

DO SUBSISTEMA DE ATENDIMENTO E INTERNAÇÃO DOMICILIAR

(Incluído pela Lei nº 10.424, de 2002)

Art. 19-I. São estabelecidos, no âmbito do Sistema Único de Saúde, o atendimento domiciliar e a internação domiciliar. (Incluído pela Lei nº 10.424, de 2002)

§ 1º Na modalidade de assistência de atendimento e internação domiciliares incluem-se, principalmente, os procedimentos médicos, de enfermagem, fisioterapêuticos, psicológicos e de assistência social, entre outros necessários ao cuidado integral dos pacientes em seu domicílio. (Incluído pela Lei nº 10.424, de 2002)

§ 2º O atendimento e a internação domiciliares serão realizados por equipes multidisciplinares que atuarão nos níveis da medicina preventiva, terapêutica e reabilitadora. (Incluído pela Lei nº 10.424, de 2002)

§ 3º O atendimento e a internação domiciliares só poderão ser realizados por indicação médica, com expressa concordância do paciente e de sua família. (Incluído pela Lei nº 10.424, de 2002)

CAPÍTULO VII

DO SUBSISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DURANTE O TRABALHO DE PARTO, PARTO E PÓS-PARTO IMEDIATO

(Incluído pela Lei nº 11.108, de 2005)

Art. 19-J. Os serviços de saúde do Sistema Único de Saúde - SUS, da rede própria ou conveniada, ficam obrigados a permitir a presença, junto à parturiente, de 1 (um) acompanhante durante todo o período de trabalho de parto, parto e pós-parto imediato. (Incluído pela Lei nº 11.108, de 2005)

§ 1º O acompanhante de que trata o caput deste artigo será indicado pela parturiente. (Incluído pela Lei nº 11.108, de 2005)

§ 2º As ações destinadas a viabilizar o pleno exercício dos direitos de que trata este artigo constarão do regulamento da lei, a ser elaborado pelo órgão competente do Poder Executivo. (Incluído pela Lei nº 11.108, de 2005)

§ 3º Ficam os hospitais de todo o País obrigados a manter, em local visível de suas dependências, aviso

informando sobre o direito estabelecido no **caput** deste artigo. (Incluído pela Lei nº 12.895, de 2013)

Art. 19-L. (VETADO) (Incluído pela Lei nº 11.108, de 2005)

CAPÍTULO VIII

(Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

DA ASSISTÊNCIA TERAPÊUTICA E DA INCORPORAÇÃO DE TECNOLOGIA EM SAÚDE"

Art. 19-M. A assistência terapêutica integral a que se refere a alínea *d* do inciso I do art. 6º consiste em: (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

I - dispensação de medicamentos e produtos de interesse para a saúde, cuja prescrição esteja em conformidade com as diretrizes terapêuticas definidas em protocolo clínico para a doença ou o agravo à saúde a ser tratado ou, na falta do protocolo, em conformidade com o disposto no art. 19-P; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

II - oferta de procedimentos terapêuticos, em regime domiciliar, ambulatorial e hospitalar, constantes de tabelas elaboradas pelo gestor federal do Sistema Único de Saúde - SUS, realizados no território nacional por serviço próprio, conveniado ou contratado.

Art. 19-N. Para os efeitos do disposto no art. 19-M, são adotadas as seguintes definições:

I - produtos de interesse para a saúde: órteses, próteses, bolsas coletoras e equipamentos médicos;

II - protocolo clínico e diretriz terapêutica: documento que estabelece critérios para o diagnóstico da doença ou do agravo à saúde; o tratamento preconizado, com os medicamentos e demais produtos apropriados, quando couber; as posologias recomendadas; os mecanismos de controle clínico; e o acompanhamento e a verificação dos resultados terapêuticos, a serem seguidos pelos gestores do SUS. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Art. 19-O. Os protocolos clínicos e as diretrizes terapêuticas deverão estabelecer os medicamentos ou produtos necessários nas diferentes fases evolutivas da doença ou do agravo à saúde de que tratam, bem como aqueles indicados em casos de perda de eficácia e de surgimento de intolerância ou reação adversa relevante, provocadas pelo medicamento, produto ou procedimento de primeira escolha. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Parágrafo único. Em qualquer caso, os medicamentos ou produtos de que trata o caput deste artigo serão aqueles avaliados quanto à sua eficácia, segurança, efetividade e custo-efetividade para as diferentes fases evolutivas da doença ou do agravo à saúde de que trata o protocolo. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Art. 19-P. Na falta de protocolo clínico ou de diretriz terapêutica, a dispensação será realizada: (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

I - com base nas relações de medicamentos instituídas pelo gestor federal do SUS, observadas as competências estabelecidas nesta Lei, e a responsabilidade pelo fornecimento será pactuada na Comissão Intergestores Tripartite; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

II - no âmbito de cada Estado e do Distrito Federal, de forma suplementar, com base nas relações de medicamentos instituídas pelos gestores estaduais do SUS, e a responsabilidade pelo fornecimento será pactuada na Comissão Intergestores Bipartite; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

III - no âmbito de cada Município, de forma suplementar, com base nas relações de medicamentos instituídas pelos gestores municipais do SUS, e a responsabilidade pelo fornecimento será pactuada no Conselho Municipal de Saúde. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Art. 19-Q. A incorporação, a exclusão ou a alteração pelo SUS de novos medicamentos, produtos e procedimentos, bem como a constituição ou a alteração de protocolo clínico ou de diretriz terapêutica, são atribuições do Ministério da Saúde, assessorado pela Comissão Nacional de Incorporação de Tecnologias do SUS. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

§ 1º A Comissão Nacional de Incorporação de Tecnologias no SUS, cuja composição e regimento são definidos em regulamento, contará com a participação de 1 (um) representante indicado pelo Conselho Nacional de Saúde e de 1 (um) representante, especialista na área, indicado pelo Conselho Federal de Medicina. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

§ 2º O relatório da Comissão Nacional de Incorporação de Tecnologias no SUS levará em consideração, necessariamente: (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Folha 63
Proc. Nº 596-15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

I - as evidências científicas sobre a eficácia, a acurácia, a efetividade e a segurança do medicamento, produto ou procedimento objeto do processo, acatadas pelo órgão competente para o registro ou a autorização de uso; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

II - a avaliação econômica comparativa dos benefícios e dos custos em relação às tecnologias já incorporadas, inclusive no que se refere aos atendimentos domiciliar, ambulatorial ou hospitalar, quando cabível. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Art. 19-R. A incorporação, a exclusão e a alteração a que se refere o art. 19-Q serão efetuadas mediante a instauração de processo administrativo, a ser concluído em prazo não superior a 180 (cento e oitenta) dias, contado da data em que foi protocolado o pedido, admitida a sua prorrogação por 90 (noventa) dias corridos, quando as circunstâncias exigirem. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

§ 1º O processo de que trata o caput deste artigo observará, no que couber, o disposto na Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e as seguintes determinações especiais: (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

I - apresentação pelo interessado dos documentos e, se cabível, das amostras de produtos, na forma do regulamento, com informações necessárias para o atendimento do disposto no § 2º do art. 19-Q; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

II - (VETADO); (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

III - realização de consulta pública que inclua a divulgação do parecer emitido pela Comissão Nacional de Incorporação de Tecnologias no SUS; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

IV - realização de audiência pública, antes da tomada de decisão, se a relevância da matéria justificar o evento. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

§ 2º (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Art. 19-S. (VETADO). (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

Art. 19-T. São vedados, em todas as esferas de gestão do SUS: (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

I - o pagamento, o ressarcimento ou o reembolso de medicamento, produto e procedimento clínico ou cirúrgico experimental, ou de uso não autorizado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA; (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

II - a dispensação, o pagamento, o ressarcimento ou o reembolso de medicamento e produto, nacional ou importado, sem registro na Anvisa."

Art. 19-U. A responsabilidade financeira pelo fornecimento de medicamentos, produtos de interesse para a saúde ou procedimentos de que trata este Capítulo será pactuada na Comissão Intergestores Tripartite. (Incluído pela Lei nº 12.401, de 2011)

TÍTULO III

DOS SERVIÇOS PRIVADOS DE ASSISTÊNCIA À SAÚDE

CAPÍTULO I

Do Funcionamento

Art. 20. Os serviços privados de assistência à saúde caracterizam-se pela atuação, por iniciativa própria, de profissionais liberais, legalmente habilitados, e de pessoas jurídicas de direito privado na promoção, proteção e recuperação da saúde.

Art. 21. A assistência à saúde é livre à iniciativa privada.

Art. 22. Na prestação de serviços privados de assistência à saúde, serão observados os princípios éticos e as normas expedidas pelo órgão de direção do Sistema Único de Saúde (SUS) quanto às condições para seu funcionamento.

~~Art. 23. É vedada a participação direta ou indireta de empresas ou de capitais estrangeiros na assistência à saúde, salvo através de doações de organismos internacionais vinculados à Organização das Nações Unidas, de entidades de cooperação técnica e de financiamento e empréstimos.~~

~~§ 1º Em qualquer caso é obrigatória a autorização de órgão de direção nacional do Sistema Único de Saúde (SUS), submetendo-se a seu controle as atividades que forem desenvolvidas e os instrumentos que forem firmados.~~

~~§ 2º Executam-se de disposto neste artigo os serviços de saúde mantidos, sem finalidade lucrativa, por empresas, para atendimento de seus empregados e dependentes, sem qualquer ônus para a seguridade social.~~

Art. 23. É permitida a participação direta ou indireta, inclusive controle, de empresas ou de capital estrangeiro na assistência à saúde nos seguintes casos: (Redação dada pela Lei nº 13.097, de 2015)

I - doações de organismos internacionais vinculados à Organização das Nações Unidas, de entidades de cooperação técnica e de financiamento e empréstimos; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

II - pessoas jurídicas destinadas a instalar, operacionalizar ou explorar: (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

a) hospital geral, inclusive filantrópico, hospital especializado, policlínica, clínica geral e clínica especializada; e (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

b) ações e pesquisas de planejamento familiar; (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

III - serviços de saúde mantidos, sem finalidade lucrativa, por empresas, para atendimento de seus empregados e dependentes, sem qualquer ônus para a seguridade social; e (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

IV - demais casos previstos em legislação específica. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

CAPÍTULO II

Da Participação Complementar

Art. 24. Quando as suas disponibilidades forem insuficientes para garantir a cobertura assistencial à população de uma determinada área, o Sistema Único de Saúde (SUS) poderá recorrer aos serviços ofertados pela iniciativa privada.

Parágrafo único. A participação complementar dos serviços privados será formalizada mediante contrato ou convênio, observadas, a respeito, as normas de direito público.

Art. 25. Na hipótese do artigo anterior, as entidades filantrópicas e as sem fins lucrativos terão preferência para participar do Sistema Único de Saúde (SUS).

Art. 26. Os critérios e valores para a remuneração de serviços e os parâmetros de cobertura assistencial serão estabelecidos pela direção nacional do Sistema Único de Saúde (SUS), aprovados no Conselho Nacional de Saúde.

§ 1º Na fixação dos critérios, valores, formas de reajuste e de pagamento da remuneração aludida neste artigo, a direção nacional do Sistema Único de Saúde (SUS) deverá fundamentar seu ato em demonstrativo econômico-financeiro que garanta a efetiva qualidade de execução dos serviços contratados.

§ 2º Os serviços contratados submeter-se-ão às normas técnicas e administrativas e aos princípios diretrizes do Sistema Único de Saúde (SUS), mantido o equilíbrio econômico e financeiro do contrato.

§ 3º (Vetado).

§ 4º Aos proprietários, administradores e dirigentes de entidades ou serviços contratados é vedado exercer cargo de chefia ou função de confiança no Sistema Único de Saúde (SUS).

TÍTULO IV

DOS RECURSOS HUMANOS

Art. 27. A política de recursos humanos na área da saúde será formalizada e executada, articuladamente pelas diferentes esferas de governo, em cumprimento dos seguintes objetivos:

I - organização de um sistema de formação de recursos humanos em todos os níveis de ensino, inclusive de pós-graduação, além da elaboração de programas de permanente aperfeiçoamento de pessoal; 106

Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

II - (Vetado)

III - (Vetado)

IV - valorização da dedicação exclusiva aos serviços do Sistema Único de Saúde (SUS).

Parágrafo único. Os serviços públicos que integram o Sistema Único de Saúde (SUS) constituem campo de prática para ensino e pesquisa, mediante normas específicas, elaboradas conjuntamente com o sistema educacional.

Art. 28. Os cargos e funções de chefia, direção e assessoramento, no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS), só poderão ser exercidas em regime de tempo integral.

§ 1º Os servidores que legalmente acumulam dois cargos ou empregos poderão exercer suas atividades em mais de um estabelecimento do Sistema Único de Saúde (SUS).

§ 2º O disposto no parágrafo anterior aplica-se também aos servidores em regime de tempo integral, com exceção dos ocupantes de cargos ou função de chefia, direção ou assessoramento.

Art. 29. (Vetado).

Art. 30. As especializações na forma de treinamento em serviço sob supervisão serão regulamentadas por Comissão Nacional, instituída de acordo com o art. 12 desta Lei, garantida a participação das entidades profissionais correspondentes.

TÍTULO V

DO FINANCIAMENTO

CAPÍTULO I

Dos Recursos

Art. 31. O orçamento da seguridade social destinará ao Sistema Único de Saúde (SUS) de acordo com a receita estimada, os recursos necessários à realização de suas finalidades, previstos em proposta elaborada pela sua direção nacional, com a participação dos órgãos da Previdência Social e da Assistência Social, tendo em vista as metas e prioridades estabelecidas na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Art. 32. São considerados de outras fontes os recursos provenientes de:

I - (Vetado)

II - Serviços que possam ser prestados sem prejuízo da assistência à saúde;

III - ajuda, contribuições, doações e donativos;

IV - alienações patrimoniais e rendimentos de capital;

V - taxas, multas, emolumentos e preços públicos arrecadados no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS); e

VI - rendas eventuais, inclusive comerciais e industriais.

§ 1º Ao Sistema Único de Saúde (SUS) caberá metade da receita de que trata o inciso I deste artigo, apurada mensalmente, a qual será destinada à recuperação de viciados.

§ 2º As receitas geradas no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS) serão creditadas diretamente em contas especiais, movimentadas pela sua direção, na esfera de poder onde forem arrecadadas.

§ 3º As ações de saneamento que venham a ser executadas supletivamente pelo Sistema Único de Saúde (SUS), serão financiadas por recursos tarifários específicos e outros da União, Estados, Distrito Federal, Municípios e, em particular, do Sistema Financeiro da Habitação (SFH).

§ 4º (Vetado).

§ 5º As atividades de pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico em saúde serão co-financiadas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), pelas universidades e pelo orçamento fiscal, além de recursos de instituições de fomento e financiamento ou de origem externa e receita própria das instituições executoras.

§ 6º (Vetado).

CAPÍTULO II

Da Gestão Financeira

Art. 33. Os recursos financeiros do Sistema Único de Saúde (SUS) serão depositados em conta especial, em cada esfera de sua atuação, e movimentados sob fiscalização dos respectivos Conselhos de Saúde.

§ 1º Na esfera federal, os recursos financeiros, originários do Orçamento da Seguridade Social, de outros Orçamentos da União, além de outras fontes, serão administrados pelo Ministério da Saúde, através do Fundo Nacional de Saúde.

§ 2º (Vetado).

§ 3º (Vetado).

§ 4º O Ministério da Saúde acompanhará, através de seu sistema de auditoria, a conformidade à programação aprovada da aplicação dos recursos repassados a Estados e Municípios. Constatada a malversação, desvio ou não aplicação dos recursos, caberá ao Ministério da Saúde aplicar as medidas previstas em lei.

Art. 34. As autoridades responsáveis pela distribuição da receita efetivamente arrecadada transferirão automaticamente ao Fundo Nacional de Saúde (FNS), observado o critério do parágrafo único deste artigo, os recursos financeiros correspondentes às dotações consignadas no Orçamento da Seguridade Social, a projetos e atividades a serem executados no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS).

Parágrafo único. Na distribuição dos recursos financeiros da Seguridade Social será observada a mesma proporção da despesa prevista de cada área, no Orçamento da Seguridade Social.

Art. 35. Para o estabelecimento de valores a serem transferidos a Estados, Distrito Federal e Municípios, será utilizada a combinação dos seguintes critérios, segundo análise técnica de programas e projetos:

- I - perfil demográfico da região;
- II - perfil epidemiológico da população a ser coberta;
- III - características quantitativas e qualitativas da rede de saúde na área;
- IV - desempenho técnico, econômico e financeiro no período anterior;
- V - níveis de participação do setor saúde nos orçamentos estaduais e municipais;
- VI - previsão do plano quinquenal de investimentos da rede;
- VII - ressarcimento do atendimento a serviços prestados para outras esferas de governo.

~~§ 1º Metade dos recursos destinados a Estados e Municípios será distribuída segundo o quociente de sua divisão pelo número de habitantes, independentemente de qualquer procedimento prévio. (Revogado pela Lei Complementar nº 141, de 2012) (Vide Lei nº 8.142, de 1990)~~

§ 2º Nos casos de Estados e Municípios sujeitos a notório processo de migração, os critérios demográficos mencionados nesta lei serão ponderados por outros indicadores de crescimento populacional, em especial o número de eleitores registrados.

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º (Vetado).

§ 6º O disposto no parágrafo anterior não prejudica a atuação dos órgãos de controle interno e externo

nem a aplicação de penalidades previstas em lei, em caso de irregularidades verificadas na gestão dos recursos transferidos.

Folha 69
Livia Salomão Nozaki
RF 11.274

CAPÍTULO III

Do Planejamento e do Orçamento

Art. 36. O processo de planejamento e orçamento do Sistema Único de Saúde (SUS) será ascendente, do nível local até o federal, ouvidos seus órgãos deliberativos, compatibilizando-se as necessidades da política de saúde com a disponibilidade de recursos em planos de saúde dos Municípios, dos Estados, do Distrito Federal e da União.

§ 1º Os planos de saúde serão a base das atividades e programações de cada nível de direção do Sistema Único de Saúde (SUS), e seu financiamento será previsto na respectiva proposta orçamentária.

§ 2º É vedada a transferência de recursos para o financiamento de ações não previstas nos planos de saúde, exceto em situações emergenciais ou de calamidade pública, na área de saúde.

Art. 37. O Conselho Nacional de Saúde estabelecerá as diretrizes a serem observadas na elaboração dos planos de saúde, em função das características epidemiológicas e da organização dos serviços em cada jurisdição administrativa.

Art. 38. Não será permitida a destinação de subvenções e auxílios a instituições prestadoras de serviços de saúde com finalidade lucrativa.

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 39. (Vetado).

§ 1º (Vetado).

§ 2º (Vetado).

§ 3º (Vetado).

§ 4º (Vetado).

§ 5º A cessão de uso dos imóveis de propriedade do Inamps para órgãos integrantes do Sistema Único de Saúde (SUS) será feita de modo a preservá-los como patrimônio da Seguridade Social.

§ 6º Os imóveis de que trata o parágrafo anterior serão inventariados com todos os seus acessórios, equipamentos e outros bens móveis e ficarão disponíveis para utilização pelo órgão de direção municipal do Sistema Único de Saúde - SUS ou, eventualmente, pelo estadual, em cuja circunscrição administrativa se encontrem, mediante simples termo de recebimento.

§ 7º (Vetado).

§ 8º O acesso aos serviços de informática e bases de dados, mantidos pelo Ministério da Saúde e pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social, será assegurado às Secretarias Estaduais e Municipais de Saúde ou órgãos congêneres, como suporte ao processo de gestão, de forma a permitir a gerência informatizada das contas e a disseminação de estatísticas sanitárias e epidemiológicas médico-hospitalares.

Art. 40. (Vetado)

Art. 41. As ações desenvolvidas pela Fundação das Pioneiras Sociais e pelo Instituto Nacional do Câncer, supervisionadas pela direção nacional do Sistema Único de Saúde (SUS), permanecerão como referencial de prestação de serviços, formação de recursos humanos e para transferência de tecnologia.

Art. 42. (Vetado).

Art. 43. A gratuidade das ações e serviços de saúde fica preservada nos serviços públicos contratados, ressalvando-se as cláusulas dos contratos ou convênios estabelecidos com as entidades privadas.

Art. 44. (Vetado).

Art. 45. Os serviços de saúde dos hospitais universitários e de ensino integram-se ao Sistema Único de Saúde (SUS), mediante convênio, preservada a sua autonomia administrativa, em relação ao patrimônio, aos recursos humanos e financeiros, ensino, pesquisa e extensão nos limites conferidos pelas instituições a que estejam vinculados.

§ 1º Os serviços de saúde de sistemas estaduais e municipais de previdência social deverão integrar-se à direção correspondente do Sistema Único de Saúde (SUS), conforme seu âmbito de atuação, bem como quaisquer outros órgãos e serviços de saúde.

§ 2º Em tempo de paz e havendo interesse recíproco, os serviços de saúde das Forças Armadas poderão integrar-se ao Sistema Único de Saúde (SUS), conforme se dispuser em convênio que, para esse fim, for firmado.

Art. 46. o Sistema Único de Saúde (SUS), estabelecerá mecanismos de incentivos à participação do setor privado no investimento em ciência e tecnologia e estimulará a transferência de tecnologia das universidades e institutos de pesquisa aos serviços de saúde nos Estados, Distrito Federal e Municípios, e às empresas nacionais.

Art. 47. O Ministério da Saúde, em articulação com os níveis estaduais e municipais do Sistema Único de Saúde (SUS), organizará, no prazo de dois anos, um sistema nacional de informações em saúde, integrado em todo o território nacional, abrangendo questões epidemiológicas e de prestação de serviços.

Art. 48. (Vetado).

Art. 49. (Vetado).

Art. 50. Os convênios entre a União, os Estados e os Municípios, celebrados para implantação dos Sistemas Unificados e Descentralizados de Saúde, ficarão rescindidos à proporção que seu objeto for sendo absorvido pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

Art. 51. (Vetado).

Art. 52. Sem prejuízo de outras sanções cabíveis, constitui crime de emprego irregular de verbas ou rendas públicas (Código Penal, art. 315) a utilização de recursos financeiros do Sistema Único de Saúde (SUS) em finalidades diversas das previstas nesta lei.

Art. 53. (Vetado).

Art. 53-A. Na qualidade de ações e serviços de saúde, as atividades de apoio à assistência à saúde são aquelas desenvolvidas pelos laboratórios de genética humana, produção e fornecimento de medicamentos e produtos para saúde, laboratórios de análises clínicas, anatomia patológica e de diagnóstico por imagem e são livres à participação direta ou indireta de empresas ou de capitais estrangeiros. (Incluído pela Lei nº 13.097, de 2015)

Art. 54. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 55. São revogadas a Lei nº. 2.312, de 3 de setembro de 1954, a Lei nº. 6.229, de 17 de julho de 1975, e demais disposições em contrário.

Brasília, 19 de setembro de 1990; 169º da Independência e 102º da República.

FERNANDO COLLOR
Alceni Guerra

Este texto não substitui o publicado no DOU de 20.9.1990

*

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **15778**

Total de referências : **1**

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](#)]

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.

Câmara Municipal de São Paulo

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

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.

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **15962**

Total de referências : **1**

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

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.

Base de dados : legis

Pesquisa : 16211

Total de referências : 1

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

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.

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

....." (NR)

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

FRANCISCO MACENA DA SILVA, Secretário do Governo Municipal

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

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

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 16235

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 16.235 02/07/2015 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a concessão de serviço público para exploração, administração, manutenção e conservação de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo, associada à requalificação urbanística do entorno.

Projeto: Projeto de Lei Nº 312/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Fernando Haddad

Revogação: Revoga a Lei nº 13.688/2003. ([ver documento](#))[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

LEI Nº 16.235, DE 2 DE JULHO DE 2015

(Projeto de Lei nº 312/13, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a concessão de serviço público para exploração, administração, manutenção e conservação de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo, associada à requalificação urbanística do entorno.

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 16 de junho de 2015, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder, mediante procedimento licitatório, a exploração de serviço, o direito real de uso das áreas, administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, em áreas públicas situadas na Cidade de São Paulo.

Art. 2º Competirão 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 1.000m (mil metros) de cada área/estacionamento 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 As áreas/estacionamentos poderão ser licitados individualmente, podendo no máximo estar reunidos nos mesmos perímetros dos lotes da concessão do Subsistema Estrutural do Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 3º A concessão de que trata esta lei poderá ser outorgada pelo prazo máximo de 30 (trinta) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público Municipal.

§ 1º O prazo da concessão mencionado no "caput" deste artigo deverá ser definido no edital de licitação, observado, em cada caso, o estudo de viabilidade econômico-financeira.

§ 2º Cumprido o termo previsto no "caput" deste artigo, as áreas serão restituídas ao Município, com todas as construções, equipamentos e benfeitorias a elas incorporadas, sem nenhum direito de retenção e independentemente de qualquer pagamento ou indenização, podendo o Município delas fazer o uso que entender conveniente, de forma direta ou por intermédio de terceiros.

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao

remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

§ 1º Na hipótese de ser necessária a desapropriação de áreas para a execução das obras e dos serviços a que se refere esta lei, os custos respectivos serão suportados pela concessionária, na forma definida no edital de licitação.

§ 2º A concessionária, por sua conta e risco, poderá contratar empresa para a execução da obra, a qual deverá atender às exigências de qualificação econômico-financeira, regularidade jurídico-fiscal e capacitação técnica, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre essa empresa e o Poder Público Municipal.

§ 3º Competem ao órgão concedente o acompanhamento e a fiscalização do cumprimento do cronograma de obras, de acordo com o projeto aprovado e as condições e prazos fixados no edital.

§ 4º Competem à concessionária a elaboração e aprovação dos estudos e relatórios de impacto ambiental.

Art. 5º A concessionária será remunerada, essencialmente, mediante a cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação e no contrato, e pelas receitas decorrentes de:

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

II - exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas na área concedida, nos termos da legislação em vigor;

III - publicidade, inclusive multimídia, a ser realizada nas novas edificações e na área do estacionamento, observada a legislação vigente, em especial a Lei Municipal 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, quando da hipótese do estacionamento coincidir com qualquer terminal de transporte público coletivo.

Art. 6º O ônus da concessão terá como destino a execução dos Planos Urbanísticos Específicos, que poderá ser realizada diretamente pelo concessionário.

Parágrafo único. O reordenamento do espaço urbano com base nos Planos Urbanísticos Específicos 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, com a adoção prioritária dos modais não motorizados;

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;

VI - a qualificação com alargamento de calçadas e implantação de sistema cicloviário;

VII - a utilização dos conceitos de fachada ativa para produzir urbanidade e atividade econômica no térreo.

Art. 7º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a

terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 8º Além das exigências legais e de outras que forem julgadas pertinentes pelo Poder Público Municipal, do edital de concorrência e do contrato deverão constar:

- I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;
- II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;
- III - a descrição da área;
- IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;
- V - as seguintes obrigações da concessionária:
 - a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;
 - b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;
 - c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;
 - d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;
 - e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;
 - f) atender às normas legais e regulamentares;
 - g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor) e na Lei Municipal nº 14.029, de 13 de julho de 2005 (Código de Proteção e Defesa do Usuário dos Serviços Públicos do Município de São Paulo).

Art. 10. Aplicam-se à concessão prevista nesta lei as hipóteses de extinção estipuladas na Lei Federal nº 8.987, de 1995.

Art. 11. Fica concedido, no âmbito do Município de São Paulo, bilhete único gratuito nos coletivos urbanos municipais, para os integrantes do Conselho Participativo Municipal.

Parágrafo único. Os critérios e procedimentos para a concessão do bilhete único gratuito a que se refere o "caput" serão definidos em decreto regulamentador.

Art. 12. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 2 de julho 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 2 de julho de 2015.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 03/07/2015, p. 1 c. 1-2

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

Base de dados : **legis**Pesquisa : **54058**Total de referências : **1**

1/1Título: DECRETO Nº 54.058 01/07/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.

Alterações: Dec. 55.180/2014 - Altera o art. 4º deste Decreto. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 02/07/2013, p. 1 c. 1-2

DECRETO Nº 54.058, DE 1º DE JULHO DE 2013

Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.

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

D E C R E T A:

Art. 1º Fica criado, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT.

Art. 2º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte é órgão colegiado de caráter consultivo, propositivo e participativo em questões relacionadas às ações de mobilidade urbana executadas pela Secretaria Municipal de Transportes, diretamente ou por intermédio da São Paulo Transporte S/A - SPTrans e da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Art. 3º São atribuições do CMTT:

I - garantir a gestão democrática e a participação popular na proposição de diretrizes destinadas ao planejamento e à aplicação dos recursos orçamentários destinados à melhoria da mobilidade urbana;

II - subsidiar a formulação de políticas públicas municipais relacionadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana;

III - acompanhar a elaboração e a implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;

IV - participar, quando pertinente, da revisão do Plano Diretor e de suas normas complementares;

V - propor a normatização, fiscalização e avaliação do serviço de transporte urbano de passageiros, em especial o coletivo público, bem como de outros modais regulamentados pelo Poder Público, sugerindo alternativas que viabilizem sua integração;

VI - propor a normatização em questões de trânsito e sugerir alterações que contribuam para a sua eficiência, observada a legislação vigente;

VII - propor a normatização da circulação de carga e serviços;

VIII - opinar sobre a circulação viária no que concerne à acessibilidade e mobilidade urbana dos pedestres;

IX - acompanhar a gestão financeira do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

X - apreciar a proposta de alteração tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;

XI - propor anualmente, para exame da Secretaria Municipal de Transportes, as diretrizes, prioridades e programas de alocação de recursos;

XII - convocar audiências públicas para apresentar, debater e propor as diretrizes, prioridades e programas previstos no inciso XI deste artigo;

XIII - acompanhar a aplicação de recursos e avaliar anualmente a eficácia dos programas previstos no inciso XI deste artigo;

XIV - elaborar, aprovar e modificar seu Regimento Interno.

§ 1º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será responsável, em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes, pela organização de conferências municipais de mobilidade urbana.

§ 2º O Secretário Municipal de Transportes poderá conferir outras atribuições ao CMTT, desde que compatíveis com a área de sua atuação.

§ 3º A Secretaria Municipal de Transportes, para os fins do disposto no inciso X deste artigo, encaminhará ao CMTT todos os elementos técnicos que justificam a alteração tarifária, em especial as planilhas de custos.

Art. 4º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será composto por 39 (trinta e nove) membros e respectivos suplentes, com mandato de 2 (dois) anos, na seguinte conformidade:

I - 13 (treze) representantes dos órgãos municipais, indicados pelos respectivos titulares, a saber:

- a) 1 (um) da Secretaria Municipal de Transportes – SMT;
- b) 2 (dois) da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET;
- c) 2 (dois) da São Paulo Transporte S/A – SPTrans;
- d) 1 (um) da Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida – SMPED;
- e) 1 (um) da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA;
- f) 1 (um) da Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão – SEMPLA;
- g) 1 (um) da Secretaria Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico – SF;
- h) 1 (um) da Secretaria Municipal dos Negócios Jurídicos – SNJ;
- i) 1 (um) do Conselho Municipal de Política Urbana – CMPU;
- j) 1 (um) da Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras – SMSP;
- k) 1 (um) da Coordenação de Políticas para Idosos, da Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania – SMDHC;

II - 13 (treze) representantes da sociedade civil eleitos em votação direta pela população local;

III - 13 (treze) representantes dos operadores dos serviços de transportes, indicados pelos respectivos segmentos, a saber:

- a) 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SP-URBANUSS;
- b) 1 (um) do Sindicato dos Proprietários de Veículos Profissionais Autônomos que Trabalham no Transporte de Passageiros através de Lotação em São Paulo e Grande São Paulo – SINDLOTAÇÃO;
- c) 1 (um) da Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo – ADETAX;
- d) 1 (um) do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo – SINDITAXI;
- e) 1 (um) do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi do Município de São Paulo – SIMTETAXIS;
- f) 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região – SETCESP;
- g) 1 (um) representante da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística – NTC;
- h) 1 (um) do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo – SINDIMOTOSP;
- i) 1 (um) do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região – TRANSFRETUR;
- j) 1 (um) do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Escolares e das Microempresas de Transportes de Escolares do Estado de São Paulo – SIMETESP;
- k) 1 (um) do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo – SINDMOTORISTAS;
- l) 1 (um) das concessionárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo;
- m) 1 (um) das permissionárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

§ 1º Serão convidados para participar do CMTT o Ministério Público do Estado de São Paulo, a Câmara Municipal de São Paulo, o Tribunal de Contas do Município de São Paulo e a Controladoria Geral do Município – CGM.

§ 2º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte normatizará a eleição dos membros da sociedade civil prevista no inciso II deste artigo em até 60 (sessenta) dias, contados da publicação deste decreto, incumbindo à Secretaria Municipal de Transportes sua organização e realização.

Art. 5º Até que seja realizada a eleição prevista no inciso II do artigo 4º deste decreto, os representantes da sociedade civil no CMTT serão aqueles indicados pelo Conselho da Cidade de São Paulo.

Art. 6º A Secretaria Municipal de Transportes oficiará aos titulares dos órgãos e entidades referidas no artigo 4º deste decreto, para que, no prazo máximo de 10 (dez) dias, contados do recebimento do ofício, indiquem seus representantes e respectivos suplentes.

Art. 7º O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte será presidido pelo Secretário Municipal de Transportes ou seu representante, que designará um Secretário Executivo, a quem competirá dar suporte às reuniões do colegiado.

Art. 8º A participação no CMTT será considerada relevante função pública, não remunerada.

Art. 9º Para consecução de suas atribuições, o CMTT poderá solicitar informações e esclarecimentos dos órgãos e entidades competentes, bem como convidar técnicos e especialistas para discussão de temas específicos, mediante aprovação em reunião.

Art. 10. Poderão ser constituídas comissões temáticas ou regionais para o melhor andamento dos trabalhos do CMTT, instituídas na forma e com as atribuições definidas no seu Regimento Interno.

Art. 11. O Conselho Municipal de Trânsito e Transporte manterá registro de seus atos, assegurada a publicidade por meio do Diário Oficial da Cidade e do portal da Prefeitura do Município de São Paulo na Internet.

Art. 12. A Secretaria Municipal de Transportes fornecerá os meios e recursos necessários à instalação e funcionamento do CMTT.

Art. 13. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 1º de julho de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 1º de julho de 2013.

Base de dados : **legis**

Pesquisa : **resolução AND 7**

Total de referências : **1**

1/1

Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 7 26/03/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público, e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 12/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): Marquito

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 05/04/2013, p. 79 c. 1

**RESOLUÇÃO Nº 07 DE 26 DE MARÇO DE 2013
(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 12/13)
(VEREADOR MARQUITO - PTB)**

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário, até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público criar um espaço de debate para as questões relacionadas a tempo de espera, tempo de funcionamento, condições do transporte, condições dos locais de espera dos transportes, limpeza e conservação dos meios de transporte, entre outras, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos particulares, em especial usuários de metrô, ônibus e trens.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

- I - acompanhar as políticas públicas de transporte do Município de São Paulo;
- II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática do transporte;
- III - realizar estudos sobre os meios de transporte, e sugerir novas alternativas de melhoria da qualidade e da utilização;
- IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas ao transporte de passageiros no município;
- V - elaborar um termo de princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão, periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o "caput" deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Melhoria das Condições do Transporte Público publicará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta resolução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 27 de março de 2013.

JOSÉ AMÉRICO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 27 de março de 2013.

KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar

Câmara Municipal de São Paulo

Folha 88 fls. 133Proc. Nº 1596/15Livia Salomão Nogueira
RF 11.274Base de dados : **legis**Pesquisa : **resolução AND 7**Total de referências : **1**

1/1Título: RESOLUCAO DA CMSP Nº 9 26/03/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras.

Projeto: Projeto de Resolução Nº 7/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): Floriano Pesaro; José Police Neto; Ricardo Nunes; Nabil Bonduki; Gilberto Natalini; Ricardo Young; Marco Aurélio Cunha; George Hato

[[Back](#)]

PUBLICADO DOC 05/04/2013, p. 79 c. 3

RESOLUÇÃO Nº 09 DE 26 DE MARÇO DE 2013

(PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 07/13)

(VEREADORES FLORIANO PESARO – PSDB, JOSÉ POLICE NETO – PSD, RICARDO NUNES – PMDB, NABIL BONDUKI – PT, NATALINI – PV, RICARDO YOUNG – PPS, MARCO AURÉLIO CUNHA – PSD E GEORGE HATO – PMDB)

Dispõe sobre a criação, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO resolve:

Art. 1º Fica criada, no âmbito da Câmara Municipal de São Paulo, em caráter temporário até o término desta legislatura, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana.

Art. 2º Constitui-se como finalidade da Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana criar um espaço de debate para as questões relacionadas à mobilidade dos cidadãos paulistanos, com destaque às questões que afetam os cidadãos que se deslocam sem a utilização de veículos motorizados, em especial ciclistas, cadeirantes e pedestres.

Art. 3º Compete à Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo, sem prejuízo de outras atribuições decorrentes de sua natureza institucional, realizar estudos e debates e tomar providências no sentido de:

I - acompanhar as políticas públicas de transporte e mobilidade urbana do Município de São Paulo;

II - monitorar a execução de planos e projetos relacionados à temática da mobilidade humana;

III - realizar estudos sobre as mobilidades urbana, social e humana no município, e sugerir novas alternativas e modais de transportes;

IV - acompanhar, discutir e sugerir proposições legislativas correlatas à mobilidade humana;

V - elaborar uma Carta de Princípios a serem defendidos e um Regimento Interno próprio, respeitado o disposto no Regimento Interno da Câmara Municipal de São Paulo e o estabelecido nesta resolução.

§ 1º A Frente em Defesa da Mobilidade Humana, visando avançar na defesa do deslocamento seguro e eficiente dos cidadãos paulistanos, organizará debates, simpósios, seminários e outros eventos atinentes à sua temática.

§ 2º A Frente Parlamentar ora criada manterá relações com outras frentes parlamentares similares, de outros municípios, inclusive.

Art. 4º A Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana do Município de São Paulo será composta, de forma pluripartidária, por Vereadores que a ela aderirem voluntariamente.

Art. 5º Os trabalhos da Frente Parlamentar serão coordenados por um Presidente e um Vice-Presidente, que terão mandato de um ano e serão escolhidos mediante aprovação da maioria absoluta de seus aderentes.

Art. 6º As reuniões da Frente Parlamentar serão públicas e ocorrerão periodicamente, nas datas e locais estabelecidos por seus membros.

§ 1º As reuniões de que trata o “caput” deste artigo serão abertas e poderão contar com a participação de entidades representativas do segmento, da sociedade civil e indivíduos com interesse no tema.

§ 2º Para possibilitar a mais ampla participação da sociedade, a Frente Parlamentar em Defesa da Mobilidade Humana publicizará relatórios de suas atividades, como reuniões, seminários, simpósios e encontros.

Art. 7º As despesas decorrentes da execução desta resolução correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Câmara Municipal de São Paulo, 27 de março de 2013.

JOSÉ AMÉRICO, Presidente

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 27 de março de 2013.

KAREN LIMA VIEIRA, Secretária Geral Parlamentar



Câmara Municipal de São Paulo

PROJETO DE LEI Nº ____ 01 - PL
01-0256/1998

Dispõe sobre a obrigatoriedade da existência de compartimento destinado à instalação de ambulatório ou prontos-socorros em terminais rodoviários, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º -- O conjunto arquitetônico destinado à implantação de terminais rodoviários deverá ser dotado de compartimento reservado à instalação de ambulatório ou pronto-socorro.

Art. 2º -- O licenciamento dos terminais rodoviários bem como a manutenção de seu funcionamento dependerá do atendimento do disposto na presente lei.

Parágrafo único -- Os terminais rodoviários existentes terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data da publicação da presente lei, para adaptarem-se às suas disposições.

Art. 3º -- O descumprimento ao disposto na presente lei acarretará multa diária de 1000 (mil) UFIR até o desaparecimento da desconformidade.



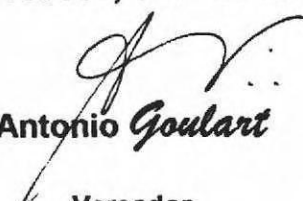
Câmara Municipal de São Paulo

Art. 4º -- O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

Art. 6º -- Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em abril de 1998.


Antonio Goulart
Vereador

PROJETO DE LEI 01-0264/2002, do Vereador Toninho Campanha.

"Estabelece a obrigatoriedade da implantação de posto de pronto-socorro nos terminais rodoviários situados no âmbito do Município, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Os terminais rodoviários situados no âmbito do Município deverão manter espaço adequado e pessoal habilitado destinados a prestar o pronto-socorro de usuários acometidos por mal-estar físico ou pequenos acidentes ocorridos nos limites de suas dependências.

Parágrafo único. O espaço de que trata o "caput" deste artigo poderá ser disponibilizado, em períodos de campanhas de saúde, para a vacinação, publicidade e distribuição de produtos aos usuários do terminal.

Art. 2º Os terminais existentes contarão com o prazo de 120 (cento e vinte) dias para adaptarem-se às disposições desta Lei, contados da data da sua publicação.

Art. 3º O licenciamento dos novos terminais rodoviários fica condicionado ao atendimento das disposições contidas na presente Lei.

Art. 4º O descumprimento do disposto nesta Lei ensejará multa diária no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), até a correção da desconformidade.

Art. 5º O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 07 de maio de 2002. Às Comissões competentes."

PROJETO DE LEI 01-0149/2009 do Vereador José Olímpio (PP)

"Cria posto de pronto atendimento de primeiros socorros dentro de todos os terminais de integração do sistema urbano de transportes coletivos do Município e dá outras providências

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º Ficam criados postos de pronto atendimento de primeiros socorros dentro de todos os terminais de integração do sistema urbano de transportes coletivos do Município de São Paulo.

§ 1º 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.

§ 2º A Secretaria Municipal de Saúde – SMS será responsável pela implementação e pela prestação dos serviços oferecidos.

Art. 2º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, contatos de sua publicação.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

PUBLICAÇÃO DOC 23/01/2010, PÁG. 9

RAZÕES DE VETO**Projeto de Lei nº 149/09**

Ofício ATL nº 29, de 22 de janeiro de 2010

Ref.: Ofício SGP-23 nº 04432/2009

Senhor Presidente

Por meio do ofício em referência, ao qual ora me reporto, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia autêntica do Projeto de Lei nº 149/09, de autoria do Vereador José Olímpio, aprovado por essa Egrégia Câmara na sessão de 10 de dezembro de 2009, que objetiva dispor sobre a instituição de diretrizes a serem observadas na implantação e operação dos terminais de integração do sistema urbano de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo.

Em síntese, de acordo com o texto acolhido por esse Legislativo, o Poder Público, na implantação e operação dos aludidos terminais, deverá pautar-se pelo atendimento à saúde e bem-estar de seus usuários, adotando providências administrativas tendentes à disponibilização de serviços de primeiros socorros nos horários de maior movimento, na forma fixada pelo Executivo em decreto regulamentar.

No entanto, embora reconhecendo o nobre desígnio que certamente motivou o seu autor, a medida não reúne as condições imprescindíveis à sua conversão em lei, impondo-se, em consequência, o seu veto total com fulcro no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, por inconstitucionalidade, ilegalidade e contrariedade ao interesse público, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

Por primeiro, cumpre aduzir que, diante do conteúdo normativo proposto, a mensagem legislativa em foco acaba por dispor sobre matéria pertinente à organização administrativa de equipamentos públicos integrantes de órgão vinculado ao Poder Executivo, atribuindo-lhes novos e significativos encargos, os quais demandarão recursos humanos e materiais para a adoção das providências necessárias à sua efetiva implantação, mormente no que respeita ao aumento do quadro de profissionais da área da saúde e ao elevado custo com a instalação de ambulatorios ou de espaços adequados à prestação de serviços de primeiros socorros, importando, por conseguinte, em aumento de despesas sem a indicação dos correspondentes recursos financeiros.

Incorre, pois, em vício de iniciativa, porquanto conflita com o artigo 37, § 2º, inciso IV, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que estabelece ser iniciativa do Prefeito as leis que disponham sobre organização administrativa e matéria orçamentária, configurando ofensa ao princípio da independência e harmonia entre os Poderes, insculpido no artigo 2º da Constituição Federal, igualmente reproduzido no artigo 6º da citada Lei Maior Paulistana, eis que é vedado ao Legislativo imiscuir-se em seara privativa do Executivo, bem como atenta contra as normas consignadas na Lei de Responsabilidade Fiscal, no que concerne aos apontados aspectos financeiros.

Além desses argumentos, que bem evidenciam a sua inconstitucionalidade e ilegalidade, o projeto aprovado, no mérito, também não deve ser incluído no ordenamento legal do Município, seja porque repete ou até mesmo se contrapõe a ações governamentais atualmente já adotadas no âmbito do Sistema Único de Saúde – SUS, em nível nacional, estadual e municipal, com isso acarretando o dispêndio desnecessário de verbas públicas, seja porque sua implantação não se mostra viável sob o prisma técnico-operacional, circunstâncias essas que não se conformam com o interesse público.

Com efeito, na Política Nacional de Atenção às Urgências estabelecida pela Portaria nº 1.863/GM, de 29 de setembro de 2003, do Ministério da Saúde, aplicável a todas as esferas de governo, encontra-se prevista a instituição do componente pré-hospitalar móvel, composto pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgências - SAMU e pelos serviços associados de salvamento e resgate, sob regulação médica de urgências e com número único nacional para urgências médicas, qual seja, o “192”, já bem conhecido pela população. A efetiva instituição e implantação do SAMU consta da Portaria nº 1.864, também de 29 de setembro de 2003, com suas Centrais de Regulação (Centrais SAMU – 192) e seus Núcleos de Educação em Urgência, em municípios e regiões de todo o território brasileiro.

São, pois, objetivos gerais do SAMU, dentre outros: a) assegurar a escuta médica permanente para as urgências, por meio da Central de Regulação Médica das Urgências, utilizando número exclusivo e gratuito; b) operacionalizar o sistema regionalizado e hierarquizado de saúde, no que concerne às urgências, equilibrando a distribuição da demanda de urgência e proporcionando resposta adequada e adaptada às necessidades do cidadão, mediante orientação ou envio de equipes, visando atingir todos os municípios da região de abrangência; c) realizar a coordenação, a regulação e a supervisão médica, direta ou à distância, de todos os atendimentos pré-hospitalares; d) realizar o atendimento médico pré-hospitalar de urgência, tanto em casos de traumas quanto em situações clínicas, prestando os cuidados médicos de urgência apropriados ao estado de saúde do cidadão e, quando se fizer necessário, transportá-lo com segurança e com o acompanhamento de profissionais do sistema até o ambulatório ou hospital; e) promover a união dos meios médicos próprios do SAMU ao dos serviços de salvamento e resgate do Corpo de Bombeiros, da Polícia Militar, da Polícia Rodoviária, da Defesa Civil ou das Forças Armadas quando se fizer necessário; f) participar dos planos de organização de socorros em caso de desastres ou eventos com múltiplas vítimas, tais como acidentes aéreos e ferroviários, inundações, terremotos, explosões, intoxicações coletivas, acidentes químicos ou de radiações ionizantes e demais situações de catástrofes; g) identificar, por intermédio do banco de dados da Central de Regulação, ações que precisam ser desencadeadas dentro da própria área da saúde e de outros setores, como trânsito, planejamento urbano, educação dentre outros; e h) participar da educação sanitária, proporcionando cursos de primeiros socorros à comunidade, e de suporte básico de vida aos serviços e organizações que atuam em urgências.

Na Cidade de São Paulo, a operacionalização do SAMU está a cargo da Secretaria Municipal de Saúde, cujo serviço conta com equipes de atendimento pré-hospitalar acionáveis pelo número “192” e também pelo número “193”, este último do Corpo de Bombeiros, sendo sua missão precípua prestar socorro imediato e salvar vidas fora do ambiente hospitalar. O serviço pré-hospitalar é composto por equipes de suporte básico de vida e de suporte avançado de vida, contando com profissionais socorristas treinados em primeiros socorros, por equipe com médicos e enfermeiros que atendem a ocorrências de maior gravidade no local dos eventos, apoiando as equipes de suporte básico de vida, de maneira a propiciar melhores condições para a manutenção de vidas. A assistência é prestada pelo SAMU em vias públicas, residências, terminais de ônibus, estações de metrô, estações de trem,

estabelecimentos comerciais ou em qualquer outro local onde haja seres humanos necessitando de auxílio para a manutenção de suas vidas.

Por derradeiro, impende assinalar que, sob a ótica técnico-operacional, afigura-se inviável a implantação de postos de atendimento de primeiros socorros nos terminais de integração do sistema urbano de transportes coletivos do Município, considerando que esses equipamentos não foram estruturalmente concebidos para disponibilizar ou acomodar serviços na área da saúde, ainda que em caráter emergencial ou de urgência, mas sim para atender demandas relacionadas única e exclusivamente ao transporte coletivo da população, objeto e fim de sua atuação. Ademais, levando-se em conta que os terminais de ônibus são abertos ao público em geral, eventual implantação da medida propiciaria o surgimento de demandas médicas não apenas dos usuários dos serviços de transporte, mas também de toda a população do entorno, criando uma situação de difícil gerenciamento pelo Poder Público Municipal, o qual, conforme acima demonstrado, já disponibiliza serviço específico para o atendimento de urgências em nível pré-hospitalar.

Nessas condições, evidenciadas as razões que me conduzem a vetar integralmente o texto aprovado, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis, renovando a Vossa Excelência, na oportunidade, meus protestos de apreço e consideração.

GILBERTO KASSAB, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PUBLICADO DOC 28/11/2012, PÁG 110

PROJETO DE LEI 01-00488/2012 do Vereador Oliveira (PSD)

"Dispõe sobre a disponibilização de instalações físicas mínimas aos motoristas e cobradores de ônibus, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A:

Art. 1º As empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo público de passageiros deverão disponibilizar aos motoristas e cobradores de ônibus instalações físicas mínimas nos terminais e paradas finais das linhas de ônibus situados no Município de São Paulo.

Art. 2º As instalações de que trata o art. 1º desta Lei consistirão na disponibilização das seguintes estruturas físicas, dentre outras:

I - banheiro;

II - espaço de apoio (sala com copa, televisão e/ou rádio, livros, jornais e revistas);

Art. 3º A exigência de que trata esta Lei constituirá requisito obrigatório em processos de licitação e contratos, inclusive emergenciais, de prestação de serviço de transporte coletivo público de passageiros do Município de São Paulo.

Art. 4º O descumprimento do disposto nesta Lei acarretará na imposição de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por empresa infratora, dobrada em sua reincidência.

Parágrafo único. A multa prevista no "caput" deste artigo será atualizada anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro índice criado pela legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 5º As empresas prestadoras de serviço de transporte coletivo público de passageiros terão o prazo de 180 (cento e oitenta) dias para se adaptarem aos comandos previstos na presente Lei.

Art. 6º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 7º As despesas com a execução da presente Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 06/03/2013, PÁG 84

PROJETO DE LEI 01-00059/2013 do Vereador Sandra Tadeu (DEM)

"Proíbe a venda de bebidas alcoólicas em terminais de ônibus e rodoviárias do Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º É vedada a comercialização de bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus e rodoviárias do Município de São Paulo.

§ 1º A violação do disposto no caput deste artigo sujeita o comerciante ou o estabelecimento comercial ao pagamento de multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais).

§ 2º Em caso de reincidência, a multa será aplicada em dobro.

§ 3º O valor da multa de que trata o caput deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que no caso de extinção desse índice será adotado outro, criado por lei federal, que reflita e recomponha o poder aquisitivo da moeda.

Art. 2º Nos terminais de ônibus e rodoviárias do Município de São Paulo deverão ser afixados avisos contendo os dizeres "PROIBIDA A VENDA DE BEBIDA ALCOÓLICA", em tamanho de fácil leitura e em local de passagem e fácil visualização.

Art. 3º O Poder Público regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa dias), contados da data de sua publicação.

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.

Sala das Sessões, Às Comissões competentes".

PUBLICADO DOC 03/04/2013, PÁG 114

PROJETO DE LEI 01-00173/2013 do Vereador Jean Madeira (PRB)

“Institui sobre a criação do serviço atendimento médico de urgência sobre motos.”

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 12 - Fica criado no Município de São Paulo, junto à Secretaria de Saúde, o Serviço de Atendimento Médico de Urgência sobre Motos; motomédico que tem por função atender as vítimas de acidente de trânsito no Município de São Paulo.

Art. 2º - O condutor do veículo será um técnico de enfermagem com treinamento específico na área de traumatologia e socorro às vítimas de acidentes de trânsito ou que necessitem de atendimento médico de urgência em áreas de difícil acesso.

Art. 3º O técnico de enfermagem será orientado por um médico da Central da SAMU, que vai ditar os procedimentos que devem ser realizados.

Parágrafo primeiro. Durante o atendimento a ambulância continuará seguindo para o local. Para promover a remoção correta do paciente.

Art. 4º - As motocicletas deverão contar com equipamentos como desfibrilador externo automático, medicamentos e material para suporte básico de vida.

Art. 5º - O serviço deverá funcionar de forma ininterrupta, e será ligado diretamente a central da SAMU, que irá encaminhar o motomédico para o local onde está a vítima.

Art. 6º - A Secretária de Saúde deve incentivar o aprimoramento técnico dos profissionais envolvidos em atendimentos emergenciais, bem como informar a população sobre a atuação motomédico e a forma de acionar o serviço.

Art. 7º - Para dar cumprimento ao disposto nesta lei, a Secretaria Municipal de Saúde poderá firmar convênios com entidades públicas e/ou privadas, fundações, autarquias, organizações governamentais ou não governamentais para viabilizar a execução desta lei.

Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, aditando normas complementares necessárias à sua execução e fiscalização.

Art. 9º - As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Às Comissões competentes.”

PUBLICADO DOC 10/05/2013, PÁG 124

PROJETO DE LEI 01-00315/2013 do Vereador Eduardo Tuma (PSDB)

“Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de sanitários químicos nos pontos terminais das linhas do transporte público coletivo urbano, e dá outras providências”

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º: Fica obrigada a instalação de sanitários químicos em todos os pontos terminais das linhas do transporte público municipal, para atendimento aos motoristas, cobradores, despachantes e passageiros.

Art. 2º: As características dos banheiros deverão obedecer às determinações da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), para atendimento aos usuários de ambos os sexos.

Art. 3º: Os pontos terminais em que já tenha sido instalado sanitário de alvenaria não se enquadram na disposição desta lei.

Art. 4º: O executivo regulamentará a presente lei no prazo de 30 (trinta) dias, a partir da sua publicação.

Art. 5º: As despesas com a execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º: Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário. Às Comissões competentes.”

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 18 DE DEZEMBRO DE 2013**

Cópia extraída de fls. 01/02 do processo
(PROJETO DE LEI Nº 320/13)

(VEREADORES RICARDO NUNES - PMDB, EDUARDO TUMA - PSDB, CALVO -
PMDB E JEAN MADEIRA - PRB)

Dispõe sobre a criação do "Espaço ONG" nos terminais municipais de ônibus da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, em sessão de 18 de dezembro de 2013, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Fica criado o "Espaço ONG" nos terminais municipais de ônibus do município para ser utilizado gratuita e exclusivamente por Organizações Sociais Sem Fins Lucrativos credenciadas.

§ 1º O espaço ora criado é específico para a comercialização e exposição exclusiva de produtos manufaturados resultantes das atividades desenvolvidas pelos beneficiados dos programas das organizações sociais.

§ 2º O "Espaço ONG" deve ter no mínimo a mesma metragem do menor espaço disponibilizado para uso da iniciativa privada.

Art. 2º A administração, o cadastramento e credenciamento das organizações interessadas nos espaços ora criados ficam a cargo da Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social.

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 que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Câmara Municipal de São Paulo, 19 de dezembro de 2013.

JOSÉ AMÉRICO
Presidente

JCSS/okm

PUBLICADO DOC 28/01/2014, PÁG 1

RAZÕES DE VETO

Projeto de Lei nº 320/13

Ofício ATL nº 26, de 27 de janeiro de 2014

Ref.: OF-SGP23 nº 4125/2013

Senhor Presidente

Por meio do ofício acima referenciado, Vossa Excelência encaminhou à sanção cópia do Projeto de Lei nº 320/13, de autoria dos Vereadores Ricardo Nunes, Eduardo Tuma, Calvo e Jean Madeira, aprovado na sessão de 18 de dezembro de 2013, que objetiva dispor sobre a criação do "Espaço ONG" nos terminais municipais de ônibus da Cidade de São Paulo, destinado à comercialização e exposição, por organizações sociais sem fins lucrativos credenciadas, de produtos manufaturados resultantes das atividades desenvolvidas pelos beneficiários de programas dessas entidades.

No entanto, vejo-me compelido a apor veto total à propositura, na conformidade das razões a seguir explicitadas.

Por primeiro, impende destacar que, vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, os terminais municipais de ônibus são equipamentos públicos de fundamental importância para a mobilidade das pessoas na cidade, vez que possibilitam a integração entre os modos e serviços de transporte urbano. Assim, os espaços neles existentes encontram-se precipuamente destinados a abrigar uma grande quantidade de linhas de ônibus e a acomodar o trânsito e a permanência de centenas de passageiros, pelo que o exercício de quaisquer outras atividades nesses locais são secundárias e devem subordinar-se à finalidade principal da São Paulo Transporte S.A. – SPTrans, qual seja, o transporte de passageiros. Portanto, sob essa perspectiva e considerando as especificidades e peculiaridades na utilização desses bens públicos, não se apresenta razoável a previsão em lei, em caráter de obrigatoriedade, de reserva de espaços para o desenvolvimento de atividades diversas daquelas direta ou indiretamente relacionadas à sua vocação institucional.

De outra parte, importa registrar que, nos termos do Projeto de Lei nº 481/13, de autoria deste Executivo, ora em tramitação nessa Edilidade, está prevista a concessão, precedida ou não de execução de obra pública e mediante licitação, da administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus afetos ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros. Em consonância com o disposto no artigo 5º de referida propositura, o concessionário será remunerado por meio da exploração das áreas comerciais dos terminais concedidos, medida que, por certo, evitará o eventual repasse de custos aos passageiros. Diante disso, não se afigura administrativamente estratégico e oportuno o comprometimento prévio dos espaços contidos nos referidos equipamentos de apoio ao transporte coletivo urbano.

Por derradeiro, necessário se faz também anotar que a mensagem não se afina com o princípio da constitucional da independência e harmonia entre os Poderes, porquanto, nos termos dos artigos 70, inciso VI, e 111 da Lei Orgânica do Município, incumbe ao Chefe do Executivo a administração dos bens municipais, respeitada a competência da Câmara Municipal quanto àqueles utilizados em seus serviços.

Nessas condições, evidenciadas as razões que me conduzem a vetar na íntegra o texto aprovado, o que faço com fundamento no § 1º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município, devolvo o assunto ao reexame dessa Colenda Casa de Leis.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos de apreço e consideração.

FERNANDO HADDAD, Prefeito

Ao Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

PUBLICADO DOC 02/08/2013, PÁG 106

PROJETO DE LEI 01-00480/2013 da Vereadora Noemi Nonato (PSB)

"Dispõe sobre o atendimento de primeiros e assistência emergencial nos futebolísticos seletivos conhecidos "peneiras", e dá outras providências.

Art. 1º Os promotores ou responsáveis pela realização dos torneios futebolísticos seletivos, conhecidos como "peneiras", deverão disponibilizar durante o evento servo médico apto a prestar primeiros socorros e assistência emergencial aos participantes.

Parágrafo único. O atendimento deverá ser prestado por pessoa qualificada para as funções, legalmente habilitada.

Art. 2º A responsabilidade pelo descumprimento pelo disposto nesta Lei é do organizador do evento, e subsidiariamente da entidade desportiva ou clube que sediá-lo.

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei acarretará ao responsável a imposição de multa no valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais) ao dia, a ser corrigido anualmente pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou por outro índice que vier a substituí-lo, até que a situação venha a ser regularizada.

Parágrafo único. O organizador do evento e o clube ou entidade desportiva são solidariamente responsáveis pelo descumprimento do disposto nesta Lei.

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

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

PUBLICADO DOC 15/05/2014, PÁG 116

PROJETO DE LEI 01-00225/2014 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"Dispõe sobre a instalação de balcão com régua de tomadas e fornecimento de energia elétrica nos locais em que especifica e da outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica obrigatório à instalação de balcão com régua de tomadas e fornecimento de energia em todos os terminais de ônibus bem como nos pontos de embarque e desembarque de grande concentração de usuários no município de São Paulo.

Art. 2º Esta lei será regulamentada pelo Executivo, no prazo de 90 (noventa dias) a contar da data de sua publicação.

Art. 3º As despesas com a execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias suplementadas se necessárias.

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

Sala das Sessões, 08 de maio de 2014. Às Comissões competentes."



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

PROJETO DE LEI 01-00448/2014 do Vereador Calvo (PMDB)

"Dispõe sobre a faculdade na implantação de Sala de Primeiros Socorros nos estabelecimentos comerciais, bancários e empresariais no âmbito do Município de São Paulo, nas condições que especifica e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica facultado aos estabelecimentos comerciais, bancários e empresariais, a implantação de SALA DE PRIMEIROS SOCORROS, destinados precipuamente aos seus consumidores enquanto ocupam as respectivas instalações.

Art. 2º Na hipótese de exercício da faculdade prevista no artigo 1º desta Lei, os estabelecimentos deverão disponibilizar funcionário(s) capacitado(s) para prestar primeiros socorros e, quando necessário, deverá ocorrer o encaminhamento para hospitais.

Parágrafo único:

Se tratando de estabelecimento aberto ao público, este deverá fixar placas indicativas, em locais de fácil visualização, contendo o texto "ESTABELECIMENTO EQUIPADO COM SALA DE PRIMEIROS SOCORROS", seguido do número desta Lei Municipal.

Art. 3º Ao estabelecimento que usar da faculdade prevista no Artigo 1º desta Lei ser-lhe-á permitido dar publicidade, em suas campanhas institucionais, a existência de SALA DE PRIMEIROS SOCORROS implantada em suas instalações, em homenagem a esta Lei Municipal.

Art. 4º Sem prejuízo da publicidade autorizada no Artigo 3º supramencionado, o Poder Público Municipal poderá conceder benefícios fiscais aos estabelecimentos que usarem da faculdade prevista no Artigo 1º desta Lei, por ato proveniente do Chefe do Poder Executivo Municipal.

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

Art. 6º O Executivo regulamentará esta Lei, no que for necessário.

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 31 de julho de 2014. Às Comissões competentes."

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 19/09/2014, p. 75

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

PROJETO DE LEI 01-00038/2015 do Vereador Paulo Fiorilo (PT)

"Dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, pontos de ônibus e demais equipamentos e dependências atinentes ao transporte público municipal, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O poder executivo implantará pontos de energia elétrica nos ônibus, pontos de ônibus e demais equipamentos e dependências atinentes ao transporte público municipal.

Parágrafo único. A energia deverá ser preferencialmente proveniente de fontes renováveis, com uso de células fotovoltaicas ou outro meio de geração no próprio ambiente quando se tratar de ambiente externo.

Art. 2º A instalação atenderá aos princípios de segurança e universalidade, permitindo o uso gratuito pelos cidadãos para recarregar dispositivos móveis.

Parágrafo único. A instalação ocorrerá de modo a não onerar o preço da tarifa ou o subsídio ao sistema de transporte, ficando autorizados publicidade e outros mecanismos de suporte dos custos, conforme regulamento.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

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

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

Sala das Sessões, Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 27/02/2015, p. 74

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

PROJETO DE LEI 01-00086/2015 do Vereador Vavá (PT)

""Dispõe sobre a disponibilização e reserva de assentos para idosos em terminais de transporte público e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica instituída no âmbito da cidade de São Paulo a disponibilização e reserva de assentos destinados exclusivamente para idosos nos terminais e estações de transporte público de passageiros, em todas as suas modalidades.

Art. 2º - Os assentos citados no artigo 1º deverão ter placa de identificação, indicando que tais assentos são reservados exclusivamente para idosos.

Art. 3º - O Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação. Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 12/03/2015, p. 72

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

Folha 106
Proc. Nº 1596/15
NTJ
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00202/2015 do Vereador Marcos Belizário (PV)

"Altera a Lei nº 14.805, de 4 de julho de 2008, que consolida a legislação sobre o Tabagismo no Município de São Paulo, para proibir a venda e o consumo de bebidas alcoólicas em terminais de ônibus, estações de metrô e de trem e rodoviárias do Município de São Paulo, altera a Lei, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica criado o art. 1º-A e respectivos parágrafos na Lei nº 14.805, de 4 de julho de 2008, com a seguinte redação:

"Art. 1º-A É vedada a venda e o consumo de bebidas alcoólicas nos terminais de ônibus, estações de trem e metrô e rodoviárias do Município de São Paulo.

§ 1º Para os efeitos desta lei, consideram-se infratores os consumidores, comerciantes ou estabelecimentos comerciais, nos limites da responsabilidade que lhes é atribuída.

§ 2º Em caso de reincidência, dentro do prazo de 12 (doze) meses a contar da primeira infração, a multa será aplicada em dobro.

§ 3º Nos terminais de ônibus, estações de trem e metrô e rodoviárias do Município de São Paulo deverão ser afixados avisos contendo os dizeres "PROIBIDOS O CONSUMO E A VENDA DE CIGARROS E BEBIDAS ALCOÓLICAS", em pontos de ampla visibilidade e de fácil identificação pelo público."

Art. 2º O art. 1º, inciso II, da Lei nº 14.805, de 4 de julho de 2008, que consolida a legislação sobre o tabagismo no Município de São Paulo, passa a ter a seguinte redação:

"II - o interior dos meios de transporte coletivo urbanos, os terminais de ônibus, as estações de trem e metrô e as rodoviárias;"

Art. 3º O art. 7º e seu parágrafo único passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º Os infratores do disposto nos arts. 1º, 1º-A e 2º desta lei sujeitar-se-ão à multa de R\$ 865,60 (oitocentos e sessenta e cinco reais e sessenta centavos), aplicada em dobro na reincidência, devendo este valor ser reajustado anualmente pela variação do índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção deste índice, será adotado outro criado por legislação federal e que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Parágrafo único. Para os efeitos desta lei, consideram-se infratores tanto os estabelecimentos como os consumidores, nos termos da regulamentação."

Art. 4º O Poder Público regulamentará a presente Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados da data de sua publicação.

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

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 15/05/2015, p. 75

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

PROJETO DE LEI 01-00545/2015 do Vereador Valdecir Cabrabom (PTB)

""Dispõe sobre a instalação de câmeras de segurança em todos os ônibus de transporte coletivo e em terminais do - transporte público do Município de São Paulo e dá outras providências."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA: -

Art.1º. Institui no Município de São Paulo a obrigatoriedade da instalação de câmeras de segurança no interior de todos os ônibus de transporte coletivo de passageiros operantes no Município de São Paulo, e em todos os terminais de transporte coletivo do Município de São Paulo.

§1º. Em caso de infrações cometidas e captadas pelas câmeras tratadas no caput deste artigo será obrigatória à imediata comunicação das ocorrências aos órgãos de segurança pública do município.

§2º. Entende-se por ônibus de transporte coletivo de passageiros tanto os ônibus de linha, quanto os escolares e também os fretados que prestem serviço no Município de São Paulo.

§ 3º O disposto nesta lei aplica-se às empresas de ônibus que operam transporte coletivo municipal de passageiros, cujas concessões foram dadas pelo Poder Público Municipal.

Art.2º. Os ônibus do Município de São Paulo deverão possuir sistema de segurança baseado em monitoramento por meio de câmeras de vídeo, com transmissão de imagens em tempo real localizadas em sua área interna e com possibilidade de visão do perímetro externo.

Parágrafo único: O sistema de monitoramento de que trata o caput deste artigo se destina exclusivamente a preservação da segurança, a prevenção de furtos, roubos, atos de vandalismo, depredação, violência, utilização inadequada ou indevida e outros que ponham em risco a segurança dos usuários e funcionários do sistema de transporte público.

Art.3º. O disposto nesta lei aplica-se as empresas já existentes e quaisquer outras empresas de ônibus que - passem a operar no transporte coletivo de passageiros no âmbito do Município.

Parágrafo único: As empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo urbano terão cento e vinte (120) dias a partir da publicação desta Lei para se adequarem.

Art.4º. O monitoramento do sistema será efetuado da forma mais conveniente a boa prática operacional, através dos agentes necessários ao cumprimento dos objetivos do sistema.

Parágrafo único. O sistema deverá constar, pelo menos, da instalação de sistema de transmissão de imagens, com possibilidade de gravação das mesmas, e de câmeras instaladas de modo a permitir o monitoramento das áreas internas e externas dos veículos.

Art.5º. É obrigatória a fixação de aviso informando a existência de monitoramento por meio de câmeras de vídeo nas dependências de cada ônibus.

Art.6º. As imagens produzidas e armazenadas pelo sistema de que trata esta lei são de responsabilidade do Município, e serão arquivadas por um período mínimo de vinte e quatro (24) meses, e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa,

decorrente de exploração da concessão, assim como deverá estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de delito e não poderão ser exibidas ou disponibilizadas a terceiros, exceto por ordem administrativa ou judicial.

Art.7º. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 8º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/10/2015, p. 371

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

Folha 108
Proc. Nº 596/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

PROJETO DE LEI 01-00561/2015 do Vereador Adilson Amadeu (PTB)

"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."

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, às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 28/10/2015, p. 104

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

Folha 109
Proc. N° 596/15
Livia Salomão Nogueira
RF 11.274

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 03/12/15 às 18h
RF 11120

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

George Hauer
Em 08 12 15

Obs. O prazo é de 8 dias,
nos termos do art. 103 do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

09/12/15 às 12 HS
Linia

11/12 13 00

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Ani Filadelfo

Em 14 03 2016

Obs. O prazo é de 8 dias,
nos termos do art. 103 do R.I.

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

EM 16/03/16 AS 14 h

POR Linia

SAÍDA: AS: h ASS:

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

natalini

Para Relatar.
Saia da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.
Em 20/10/2016

Obs. O prazo é de 8 dias,
nos termos do art. 103 do R.I.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem, juntados neste data, para informação, o documento

Folhas de nº 130 em 26/10/16

Bruno Lucchetti
Técnico Administrativo
RF. 11.455



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 130

do processo nº 01-596 de 20 15 26 10 16 (a)

Bruno Luccini
Técnico Administrativo
RF 11.455

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO
EM 26/10/16 AO 15 HS
POR Karl
SAÍDA 01/11/16 ÀS 14 H ASS: Karl

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

São Paulo, 02 10 2016

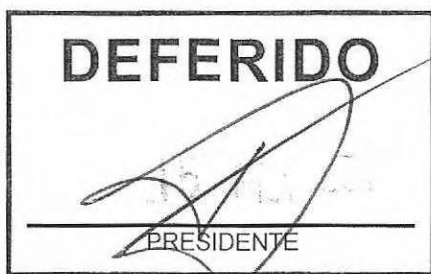
Nome Marcia Yoshimi Taniguchi
de 25 Auxiliar Operacional SGP-12
RF 11.328

778020
SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL
Processo encerrado com 110 folhas.
Arquivado em 6/11/17

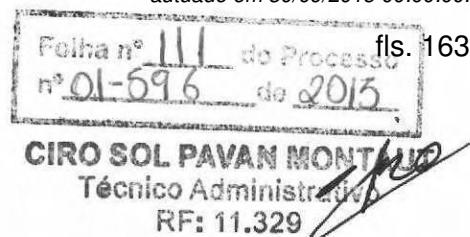
Lucas Manuel M. F. Alves Soto
Técnico Administrativo
RF 11.234

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº 111 e folha de informação
sob nº 112 2012 117

CIRO SOL PAVAN MONTAUT
Técnico Administrativo
RF: 11.329



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



REQUERIMENTO

RDS

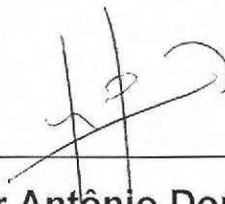
161/2017

Senhor Presidente,

REQUEIRO, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PL 098/01, PL 641/06, PL 127/12, PL 211/12, PL 472/12, PL 524/12, PL 525/12, PL 528/12, PL 535/12, PL 537/12, PL 539/12, PL 540/12, PL 543/12, PL 086/13, PL 088/13, PL 089/1, PL 091/13, PL 135/13, PL 137/13, PL 138/13, PL 141/13, PL 143/13, PL 144/13, PL 145/13, PL 146/13, PL 196/13, PL 265/13, PL 266/13, PL 267/13, PL 366/13, PL 368/13, PL 370/13, PL 423/13, PL 424/13, PL 463/13, PL 474/13, PL 581/13, PL 582/13, PL ~~583/13~~, PL 626/13, PL 627/13, PL 628/13, PL 652/13, PL 653/13, PL ~~840/13~~, PL 901/13, PL 902/13, PL 903/13, PL 904/13, PL 905/13, PL 906/13, PL 907/13, PL 908/13, PL 909/13, PL 911/13, PL 912/13, PL 916/13, PL 133/14, PL 206/14, PL 279/14, PL 436/14, PL 437/14, PL 440/14, PL 518/14, PL 052/15, PL 127/15, PL 183/15, PL 215/15, PL 588/15, PL 590/15, PL 591/15, PL 592/15, PL 593/15, PL 594/13, PL 595/15, PL 596/15, PL 597/15, PL 598/15, PL 600/15, PL 711/15, PL 043/16, PL 061/16, PL 076/16, PL 173/16, PL 205/16, PL 233/16, PL 319/16, PL 320/16, PL 321/16, PL 365/16, PL 366/16, PL 372/16, PL 386/16, PL 434/16, PL 490/16, PL 499/16, PL 527/16, PL 547/16 e PL 575/16, PR 018/15 E PLO 001/13 todos de autoria do **VEREADOR JAIR TATTO**.

Protocolo Legislativo - 589.22
14:17 15/02/2017 017220

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2017



Vereador Antônio Donato
Líder do PT

[Handwritten signature]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 112.

do processo nº 04-596 de 20.15.20.2.17 (a)

CIRO SOL PAVAN MONTAUD
Técnico Administrativo
RF: 11.329

À SGP.33

Sr. Supervisor,

Encaminho o presente requerimento para as providências pertinentes.

17/02/2017

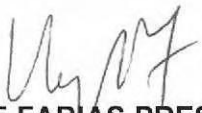

ANTONIO ISOLDI CALEARI
Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo
SGP.22

À SGP.-22

Sr. Supervisor,

Conforme solicitado pelo RDS nº 13-161/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

2012 117


UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral
SGP.33

A Comissão de JUST.

22/02/17

Tairo Batista Esperança
Técnico Administrativo
RF 11.232

RECEBIDO
Comissão de Constituição e Justiça
Em 22/02/17 às 16:30
RF

Márcia Yoshimi Taniguchi Host
Auxiliar Operacional
RF 11.328

Ao Vereador / À Vereadora

EDIR SALES

Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa
Em 15/03/2017

Presidente

Obs: O prazo para manifestação é de 8 dias nos
termos do § 3º do artigo 63 do R.I.

RECEBIDO CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SALA DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA
EM 17/03/17 às 16h
POR Karl
SAÍDA: 3/16/2017 às 16h ASS.: Karl

REDISTRIBUÍDO
Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Para Relatar,
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa
Em 02/05/2017

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

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SALA DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA
EM 04/05/17 às 19h
POR
12/05/17 às 13h ASS.: Karl

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de

Bruno Lucchetti

ativo



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

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

fls. 167

Papel para informação, rubricado como folha nº 113

do processo nº

01-596

de 20

15

15

05

17

(a)

Bruno Lucchetti

CAICO Administrativo

RF. 11.455

1305/17 17 H3
Karl
25/05/17 16 H ASS: Karl

Segue em juntado 5 nesta data documental, e papel de informação rubricado 1 sob data n° 119 x 115

Em 2 16 117

Rafael Gobles Godo
RF 11.327 - SGP.13



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0596-15

PAM

678/2017

PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0596/15.

Trata-se de projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Jair Tatto, que dispõe sobre a implantação de postos de pronto atendimento emergencial em terminais de integração do sistema urbano de transporte coletivo do Município de São Paulo, e dá outras providências.

O projeto pode prosseguir em tramitação, eis que elaborado no exercício da competência legislativa desta Casa.

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

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

Por interesse local, segundo Dirley da Cunha Junior, entende-se não aquele interesse exclusivo do Município, mas seu interesse predominante, que o afete de modo mais direto e imediato (*In*, Curso de Direito Constitucional, 2ª edição, Salvador: Juspodivm, 2008, p. 841).

No campo material, a promoção de medidas de cuidado à saúde da população é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos termos do art. 23, II, da Constituição Federal.

Por sua vez, o art. 213, I, da Lei Orgânica dispõe que o Município deve garantir o direito à saúde mediante políticas que visem ao bem estar físico, mental e social do indivíduo e da coletividade, a redução e a busca da eliminação do risco de doenças e outros agravos, abrangendo o ambiente natural, os locais públicos e de trabalho.

No caso, a implantação de postos de pronto atendimento emergencial em terminais de integração do sistema urbano de transporte coletivo é medida importante de prevenção e tratamento da saúde dos munícipes que transitam por esses locais.

Saliente-se que o art. 3º, III, da Lei Municipal n. 13.241/01 estabelece como diretriz do Poder Público a "*boa qualidade do serviço* [de transporte coletivo], *envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência,*



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0596-15

Folha nº 115 do Proc.
Nº 596 de 2015
Rafael Robles Godoy
RF 11.327-SGP-12

atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes", dever repetido na redação do art. 8º, III, h, dessa mesma lei, que estabelece em seu art. 9º, VI o dever dos operadores do serviço de transporte urbano de "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".

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

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

Pelo exposto, somos pela **LEGALIDADE**.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 31/05/17

MÁRIO COVAS NETO

REIS

EDIR SALES

SANDRA TADEU

ZÉ TURIN

JANAINA LIMA

RINALDI D'AGILIO

CAIO MIRANDA

CLAUDINHO DE SOUZA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 21/06/17
Pág. 23 Col. 3
Conferido ✓

Rafael Gobles Godoi
RF 11.327 - SGP.13

A Comissão de URB
Em 05/06/17
Rafael Robles Godoi
RF 11.327-SGP-12

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

05 JUN. 2017

Secretário RP RF

Aparecido Ferreira
RF 101.075-SGP.12

Ao Vereador / À Vereadora
Eduardo Duplacy
Para Relatar.
Sala da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e Meio Ambiente
Em 12 JUN 2017

Presidente
Obs: Prazo de 8 dias para manifestação, nos
termos do § 3º do artigo 63 RI

Segue — lido —, nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado — sob folha(s)
nº 116 Em 29/09/17

Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197 - SGP-11



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

1360/17

PARECER DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 596/15

Trata-se do Projeto de Lei nº 596/15, de autoria do Vereador Jair Tatto 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".

O autor, em sua Justificativa, esclarece que a necessidade de postos de atendimento onde profissionais capacitados possam atender as ocorrências de mal súbito nos terminais se justifica pelo número de ocorrências diárias, cerca de 25, e que no ano de 2013 chegaram a 4.588.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela legalidade desta proposição por meio do Parecer 678/2017.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, considerando os aspectos relativos às suas atribuições, manifesta-se **favoravelmente** à aprovação do Projeto de Lei 596/15.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em

24/09/2017

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE

Souza Santos
Presidente

Camilo Cristófar

Dalton Silvano

Edir Sales

Eduardo Matarazzo Suplicy
Relator

Fabio Riva

Paulo Frange

Relatório 1364/2017

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 29/09/2017
Pág. 118 Col. 019
Conferido _____

Carmen Cristina Malavazzi
RF 11.197

A Comissão de SAÚDE

Em 02/10/2017
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197