



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Secretaria de Apoio Legislativo - SGP2  
SPLegis

PROJETO DE LEI 543/2016 DE 22/11/2016

Promovente:

Ver. PAULO FIORILO (PT)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A IMPLANTAÇÃO DE PONTOS DE ENERGIA ELÉTRICA NOS ÔNIBUS, E  
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

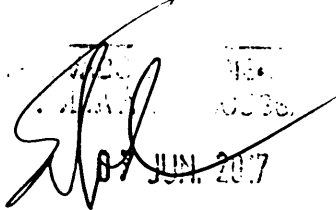
\_\_\_\_\_  
Chefe de Seção

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
*Gabinete do Vereador Paulo Fiorilo*

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar  
RF 100 406

PL  
543/2016

PROJETO DE LEI Nº /2016

  
07 JUN 2017

"Dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, e dá outras providências.

**A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:**

Art. 1º Ficam as empresas, responsáveis pelo transporte público municipal a instalar, nos ônibus, pontos de energia para fins de carregar dispositivos móveis, como celulares, tablets e outros.

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.

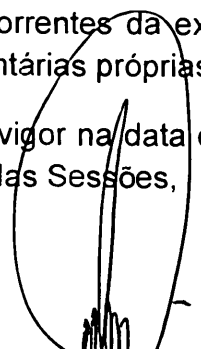
Art. 3º A fim de não comprometer a segurança financeira das empresas, a instalação poderá acontecer de maneira gradual. O prazos de implantação e conclusão das instalações serão definidos quando da regulamentação desta lei.

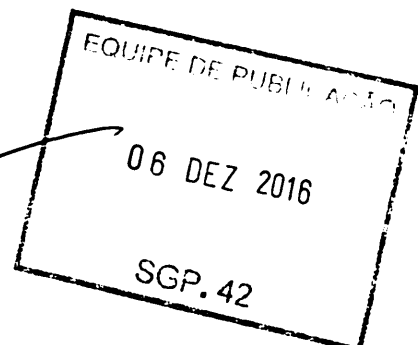
Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução da presente 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. Sala das Sessões,

Às Comissões competentes."

  
**PAULO FIORILO**  
VEREADOR



que(m) Juntado(s), nesta  
a, documento(s) e folha de  
ormação rubricados sob  
2 a 3  
7/12/16  
Assistente Parlamentar

Registro 100.406

**CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**  
*Gabinete do Vereador Paulo Fiorilo*Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar  
RF 100 406**JUSTIFICATIVA**

O presente projeto de lei visa a implantação de pontos de energia com a finalidade de atender à demanda dos cidadãos das áreas urbanas que, por incontáveis vezes ficam impossibilitados de se comunicar por conta do esgotamento da bateria de seus dispositivos móveis.

A possibilidade de recarregar celulares, tablets e notebooks, por exemplo, atenderiam demandas que por vezes podem ser fundamentais não só ao usuário, mas também ao coletivo, uma vez que permite a utilização de aplicativos que indicam as condições do trânsito, itinerários, chegadas e partidas de ônibus, bem como a resolução de pendências profissionais e/ou pessoais, que desta maneira poderiam ser realizada no trânsito, no caminho para casa, ou trabalho, deixando mais horas úteis ao cidadão no ambiente familiar.

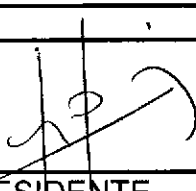


**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº .....03.....

do processo nº 01-PL - 543 de 2016, .....7.12.16 (a) .....ea.....

**Adelina Cicone**  
Assistente Parlamentar  
Registro 100.406

|                                                                                                          |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>LIDO HOJE</b>                                                                                         |  |
| <b>ÀS COMISSÕES DE: 06 DEZ 2016</b>                                                                      |  |
| <u>Const., Just. e Leg. Particla.</u>                                                                    |  |
| <u>Administração Pública.</u>                                                                            |  |
| <u>Adm., Transp., Al. Econ. Tur., Laz. e Gastron.</u>                                                    |  |
| <u>Finanças e Orçamento.</u>                                                                             |  |
| <br><b>PRÉSIDENTE</b> |  |

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

**07, DEZ 2016**

  
**Antonio Isoldi Caleari**  
 Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

|                                                                  |                 |                                                                                      |              |
|------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO        |                 |                                                                                      |              |
| SETOR DE PESQUISA E ACESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS |                 |                                                                                      |              |
| EM                                                               | <u>07/12/16</u> | AO                                                                                   | <u>08</u> HS |
| POR                                                              | <u>Raul</u>     |                                                                                      |              |
| RECEBIDA                                                         | <u>16/12/16</u> | AS                                                                                   | <u>14 H</u>  |
| ASS:                                                             |                 |  |              |



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
PROCURADORIA

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

**SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA**

**PL 0543/16**

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

- Lei Municipal nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, e dá outras providências. Com a regulamentação do Decreto nº 56.232/15;
- Lei Municipal nº 14.674, de 14 de janeiro de 2008, que dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos coletivos de transporte de passageiros na Cidade de São Paulo e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 15.962, de 10 de janeiro de 2014, que estabelece diretriz a ser observada 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;
- Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001;
- PL 0225/2014, que dispõe sobre a instalação de balcão com régua de tomadas e sobre o fornecimento de energia elétrica nos locais em que especifica, e dá outras providências.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
PROCURADORIA

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

- PL 038/15, 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.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

Foi constatada existência do PL 0225/14 e 038/15 que também trata do assunto, porém, de outra sessão legislativa.

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

São Paulo, 16 de dezembro de 2016.

Juliana Trindade von T Eberlin

Procuradora Legislativa

OAB/SP 232.414

Christiana Samara Chebib Lienert

Procuradora Supervisora do Setor de Pesquisa e Análise Prévia

OAB/SP 244.472

---

Base de dados : **legis**  
Pesquisa : **13207**  
Total de referências : **1**

---

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

1/1

Título: LEI Nº 13.207 09/11/2001 ([ver documento](#))  
Sem revogação expressa  
Ementa: Dispoe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, e da outras providências.  
Projeto: Projeto de Lei Nº 82/2001 ([ver documento](#))  
Autor(es): Alcides Amazonas; Dalton Silvano  
Alterações: Lei 16.097/2014 - Altera o art. 1º desta Lei.

---

[ [Back](#) ]

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

LEI Nº 13.207, 09 DE NOVEMBRO DE 2001

(Projeto de Lei nº 82/2001, dos Vereadores Alcides Amazonas - PC do B e Dalton Silvano - PSDB)

*Dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, 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 11 de outubro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

Art. 2º - Os funcionários em atividade nos ônibus, na forma do disposto no artigo anterior, mesmo nos veículos com cobrança automatizada de tarifa, terão, entre outras necessárias à realização do interesse público, as seguintes atribuições:

I - orientar e auxiliar os usuários, especialmente os idosos, gestantes e pessoas de mobilidade reduzida;

II - assistir o motorista nas atividades necessárias;

III - evitar a evasão de receitas;

IV - trocar bilhete de passagem ou acionar o validador mediante o recebimento do valor da tarifa para possibilitar o transporte de passageiro que não tenha adquirido o bilhete previamente.

Art. 3º - As empresas de ônibus concessionárias ou permissionárias integrantes do sistema municipal de transporte coletivo que infringirem esta lei serão passíveis de multa. A multa será fixada conforme determina o Regulamento de Sanções e Multas (RESAM), da Secretaria Municipal dos Transportes, com incurso no "Grupo g" (grupo das penalidades graves).

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

Art. 5º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 09 de novembro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretário Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 09 de novembro de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Base de dados : legis  
Pesquisa : 13241  
Total de referências : 1

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 42.423/2002 - Regulamenta o par. 2º do art. 1º desta Lei. (atividade de fretamento) ; ([ver documento](#))

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta esta Lei.; ([ver documento](#))

Decreto nº 53.887/2013 - Confere nova regulamentação a esta Lei.; ([ver documento](#))

Decreto nº 56.232/2015 - Confere nova regulamentação a esta Lei, revogando a regulamentação anterior. ([ver documento](#))

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

Notas compliem.: - Decreto nº 41.987/2002 - Dispoe sobre os Serviços Complementares de Transporte Coletivo previstos no art. 2º, inciso II, desta Lei.  
- Decreto nº 42.184/2002 - Dispoe sobre a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.  
- Decreto nº 42.781/2003 - Estabelece disposições transitorias atinentes ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, previsto nesta Lei.  
- Decreto nº 43.294/03 - Dispoe sobre o depósito e a venda dos veículos retidos, apreendidos ou removidos, em razão de sua utilização para o transporte remunerado de passageiros sem a devida autorização, e autoriza a São Paulo Transporte S/A a leiloar os veículos não retirados no prazo legal.  
- Decreto nº 46.367/2005 - Estabelece normas complementares para fiscalização e gestão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo, instituído por esta Lei.  
- Portaria nº 61/2009 - SMT.GAB. - Estabelece normas para veiculação de programação televisiva e exploração publicitária na parte interna dos veículos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.  
- Lei nº 16.010/2014 - Inclui ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, de que trata esta Lei, o Sistema de Transporte Público Hidroviário - STPHSP, e dá outras providências.

Alterações: Lei 16.211/2015 - Altera o inciso I do art. 21 desta Lei.

[ [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 a

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

Folha 9  
Materia: 010121235374275707  
PO: 9501394374275707  
ROBERTO WEY DE BRITO

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

- planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;
  - I - 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;
  - II - 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 nos 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 identificados das providências tomadas;
    - j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;
    - k) 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 e 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:
- prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
  - I - 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;
  - II - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
  - V - 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;
  - 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 atenue essa responsabilidade.

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;  
 II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:  
 I - advento do termo do contrato;  
 II - encampação;  
 III - caducidade;  
 IV - rescisão;  
 V - anulação;  
 VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º - Extinta a concessão, retomam 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 deverássem 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:

- os motivos da intervenção e sua necessidade;  
 I - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;  
 II - as instruções e regras que orientarão a intervenção;  
 V - 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 proporcionalmente ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e 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

Folha 11

**Bruno Lucchetti**

RF 11.455

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

---

Base de dados : legis

Pesquisa : 56.232

Total de referências : 1

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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](#) ]

Bruno Lucchetti  
RF 11.455



## CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### 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.

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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;

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

- 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

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### DA INTERVENÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### DA TRANSFERÊNCIA E DA EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da concessionária.

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

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

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

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

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

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

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

**ANEXOS E MAPAS INTEGRANTES DO**  
**DECRETO N° 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015**

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

**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 a 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

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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.

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](http://www.camara.sp.gov.br).

SS 17 Câmara Municipal de São Paulo

Secretaria de Documentação  
Disponibilizado pela Equipe de Documentação do Legislativo

Decreto 56.232 de 02/07/2015

Página 10 de 10

Proc. Nº 01-543 / 2016

Folha 19

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

fls. 30

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.;

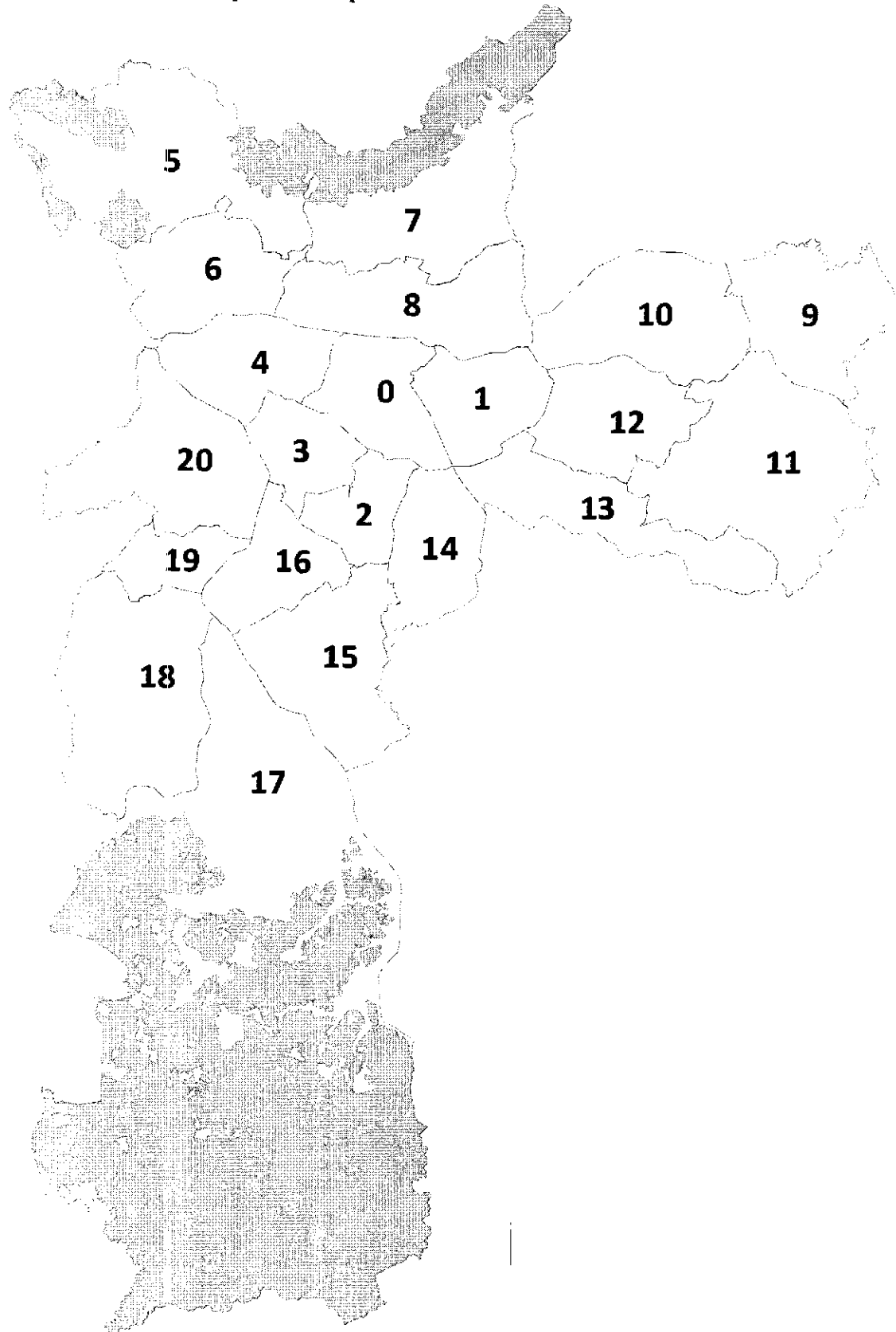
Bruno Lucchetti

RF 11.455

**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.

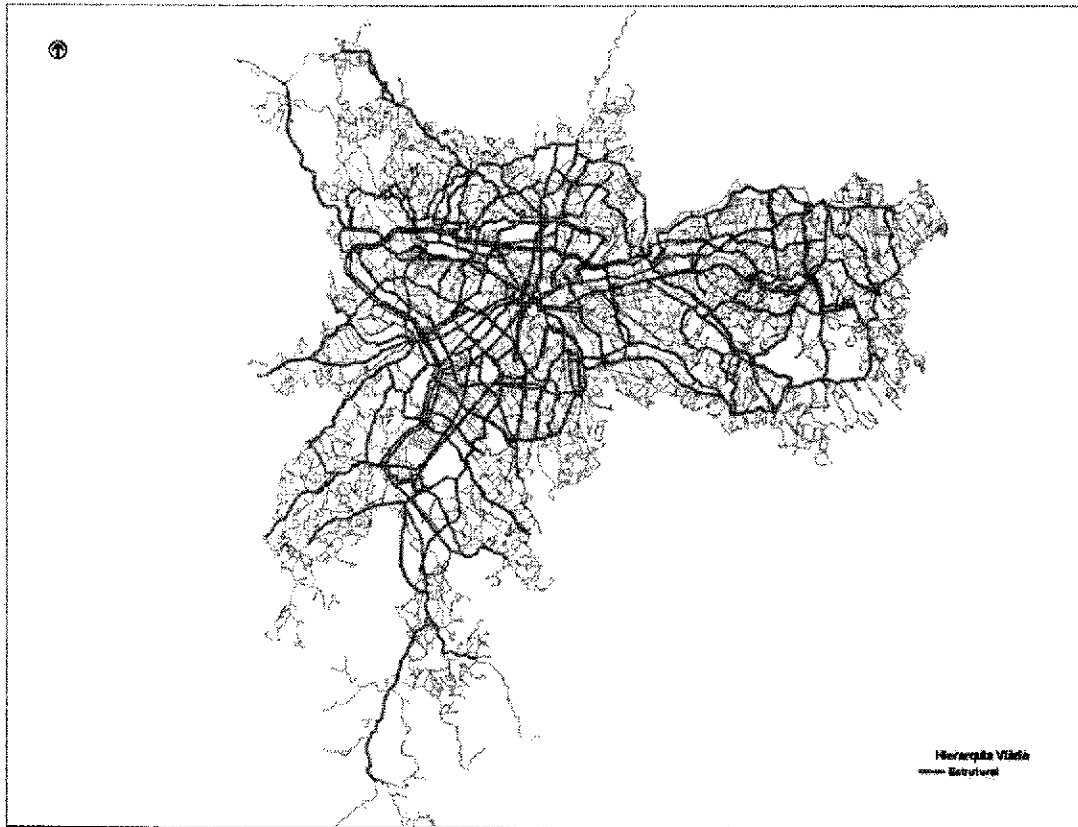
**Mapa IA – Mapa dos limites dos Setores de Ônibus**



Bruno Lucchetti

RF 11.455

### 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  |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Estrutural</b>                                 |                                                                                                           |                    |
| 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. |                    |
| <b>Local de Articulação Regional</b>              |                                                                                                           |                    |
| 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                 |

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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 |
|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| <b>Local de Distribuição</b>        |                             |                   |
| 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 Ribciro, à direita na Rua Barão de Ladário e Rua João Teodoro, à esquerda na Rua Silva Teles, à direita na Rua Bresser, à esquerda na Rua Santa Rita até via Marginal do Rio Tietê. Segue por esta via até o acesso da ponte da Casa Verde em direção Oeste pela Av. Pacaembu até Av. Doutor Arnaldo, à esquerda nesta via até Av. Paulista, segue por esta via em direção ao Sul até Viaduto Paraíso, Rua do Paraíso, à direita na Rua Batista Cepelos, à esquerda na Rua Cel. Diogo e Rua dos Patriotas até o Viaduto Cap. Pacheco Chaves com Linha 10 Turquesa da CPTM (marco inicial).

### 2.2 Limites do Setor de Ônibus 1

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

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

### 2.3 Limites do Setor de Ônibus 2

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

### 2.4 Limites do Setor de Ônibus 3

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

### 2.5 Limites do Setor de Ônibus 4

Começa na Praça Charles Miller, Av. Pacaembu segue por esta via em direção ao Norte até 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

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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'Aglum, 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'Aglum, 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 Souza Guerra e Av. Sapopemba, seguindo pela Rua Manoel Quirino de Mattos, à direita na Rua Francesco Usper, segue pela Rua Barra do Caeté, à esquerda na Rua São José do Divino, à direita na Rua Douradoquara e Av. Arraias do Araguaia, à esquerda na Av. da Barreira Grande, à direita na Av. Sapopemba e Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Abel Ferreira, à esquerda na Rua Eng. Cestari, à esquerda na Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Padre Maurício, até a Av. Adutora do Rio Claro, por onde segue até a Rua do Orfanato, seguindo por ela até a Rua Cap. Pacheco Chaves e Viaduto

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

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 Itapeperica 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 Itapeperica e Av. João Dias até Via Marginal do Rio Pinheiros com Ponte João Dias (marco inicial).

### 2.21 Limites do Setor de Ônibus 20

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

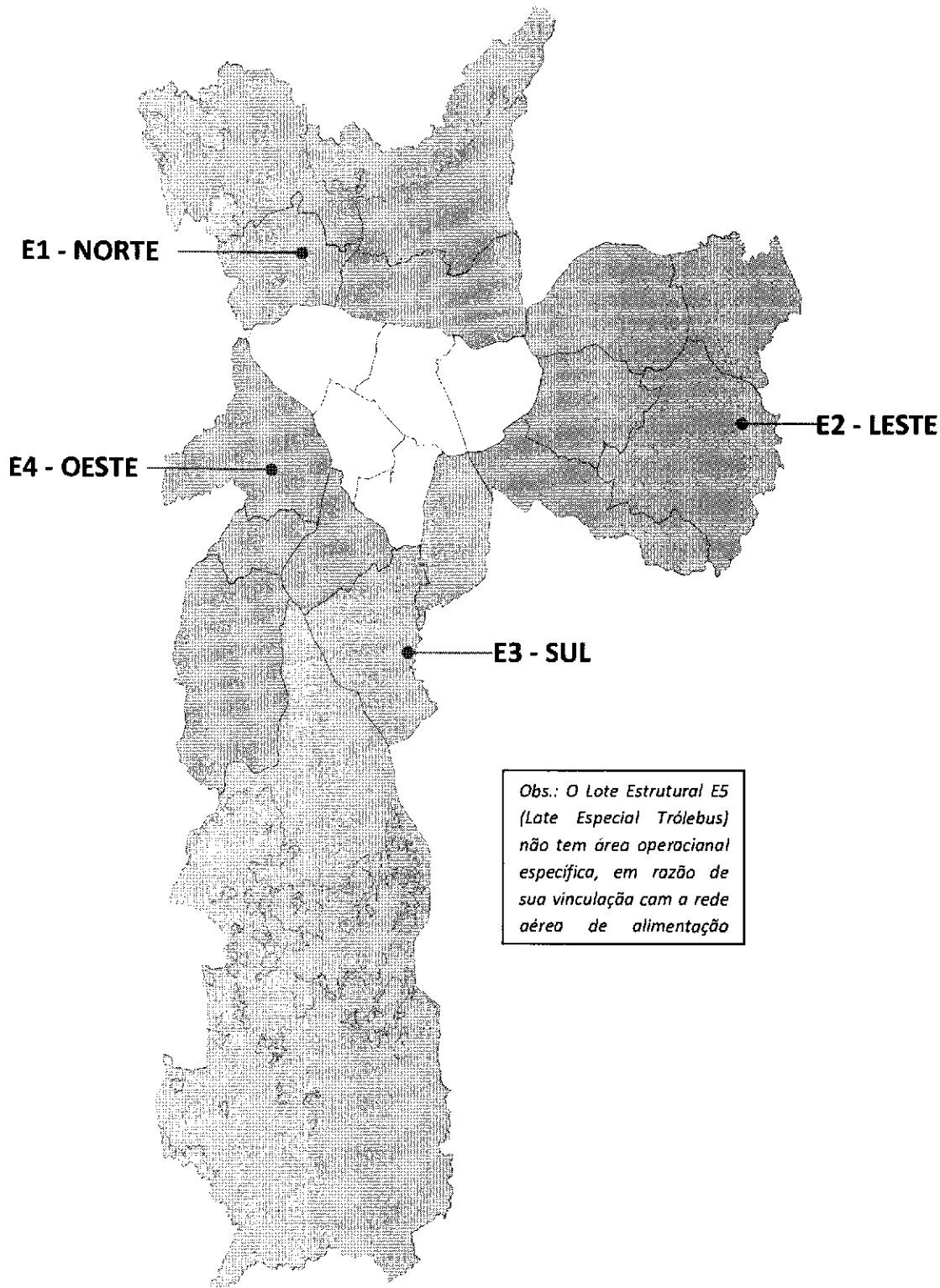
Bruno Lucchetti

RF 11.455

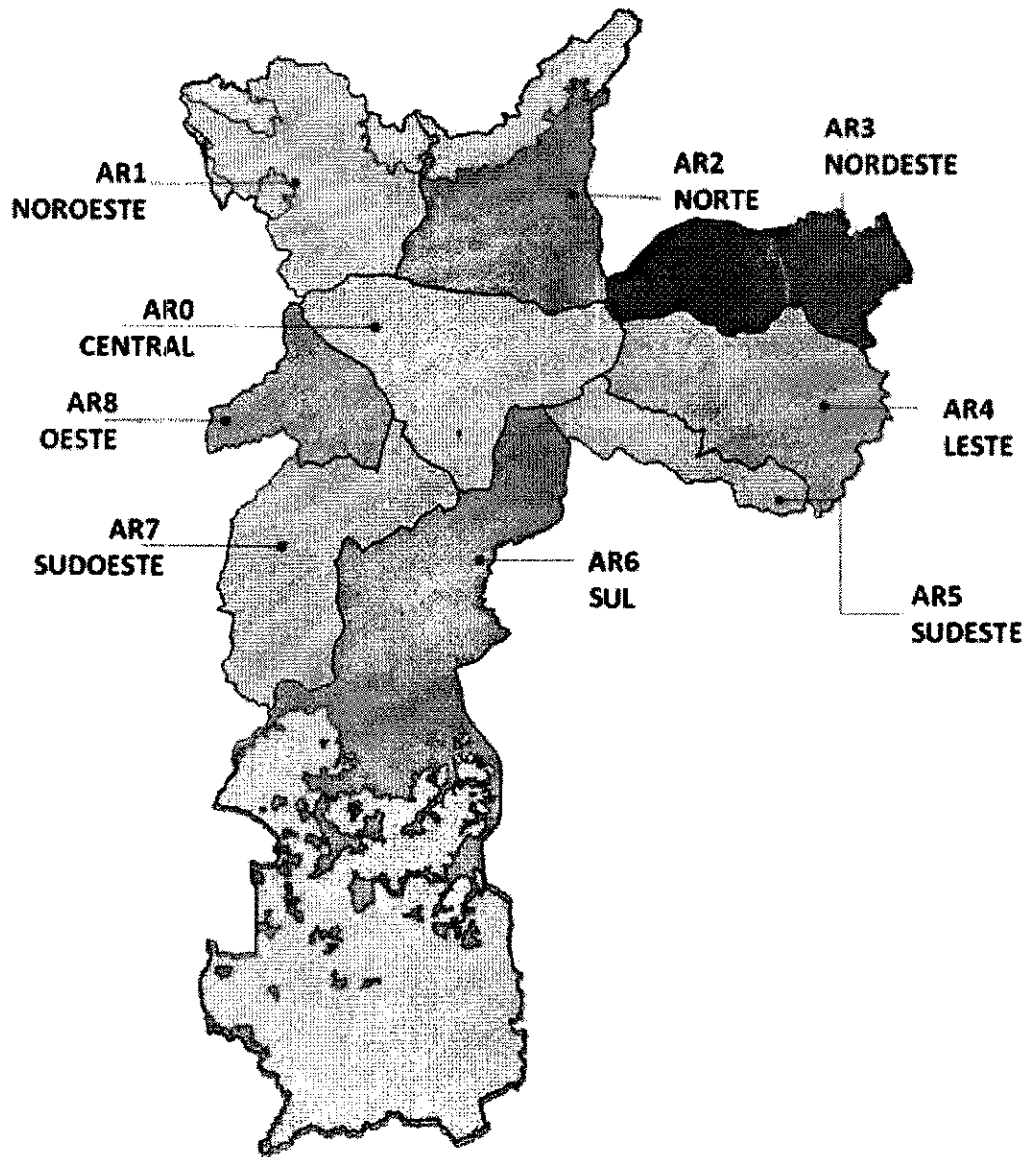
### Anexo III – MAPAS DAS ÁREAS DE OPERAÇÃO ASSOCIADAS AOS LOTES DE SERVIÇOS

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



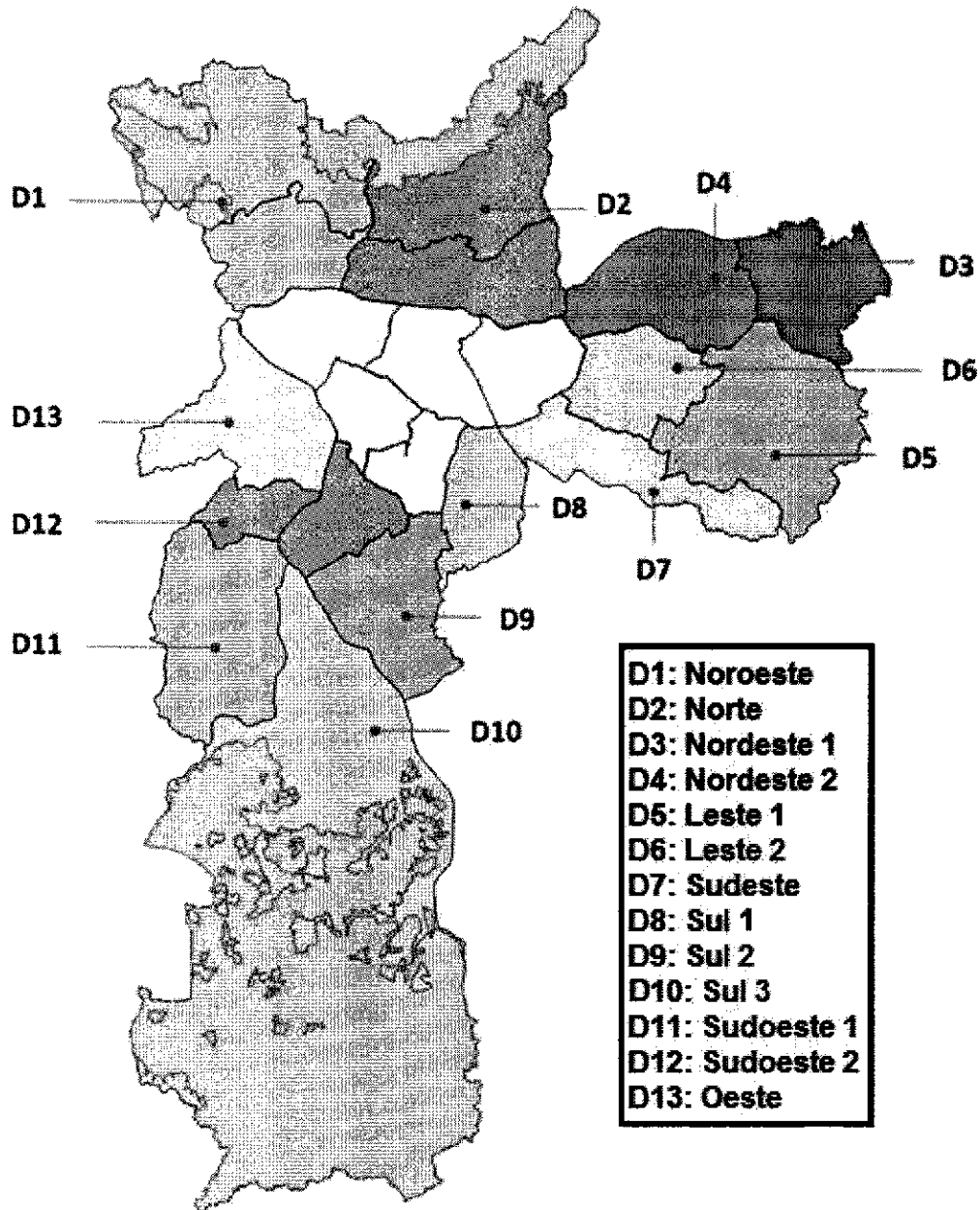
**Mapa III-B – Mapa da Área de Abrangência dos lotes de serviços do Grupo Local de Articulação Regional**



Bruno Lucchetti

RF 11.455

**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 |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|------------------|-------------------------------------|-----------------------------|
| <b>Sistema Integrado</b>    |                                                          |                  |                                     |                             |
| 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         |                  |                                     | •                           |
| <b>Serviço Complementar</b> |                                                          |                  |                                     |                             |
| Serviço Atende              |                                                          |                  |                                     | •                           |
| Linhas Rurais               |                                                          |                  |                                     | •                           |

## Anexo V – CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DOS VEÍCULOS

| TABELA DE CAPACIDADE MÉDIA DE VEÍCULOS |                 |                   |                               |                            |                                      |                    |                                                                                    |
|----------------------------------------|-----------------|-------------------|-------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Tipo de Veículo                        | Características |                   | Passageiros Sentados (médias) | Área para cadeira de rodas | Área para passageiros em pé (médias) | Passageiros por m² | Capacidade Total Média (passageiros sentados + em pé + área para cadeira de rodas) |
|                                        | Construção      | Comprimento Total |                               |                            |                                      |                    |                                                                                    |
| Minibúbus                              | Piso Normal     | ≤ 9,0 m           | 20 (ref. 8,6 m)               | 1                          | 3,40                                 | 4                  | 35                                                                                 |
| Midiobúbus                             | Piso Normal     | 9,6 a 11,5 m      | 25 (ref. 9,6 m)               | 1                          | 4,90                                 | 6                  | 55                                                                                 |
|                                        |                 |                   | 33 (ref. 11,2 m)              | 1                          | 5,00                                 | 6                  | 69                                                                                 |
| Básico                                 | Piso Normal     | 11,5 a 12,5 m     | 35 (ref. 12,5 m)              | 1                          | 5,50                                 | 5                  | 75                                                                                 |
|                                        | Piso Baixo      |                   |                               |                            |                                      |                    |                                                                                    |
| Padron                                 | Piso Baixo      | 12,2 a 15,0 m     | 32 (ref. 13,3 m)              | 1                          | 5,90                                 | 6                  | 86                                                                                 |
|                                        |                 |                   | 38 (ref. 15,0 m)              | 1                          | 16,00                                | 6                  | 99                                                                                 |
| Articulado                             | Piso Baixo      | 18,6 a 23,0 m     | 37 (ref. 18,5 m)              | 1                          | 15,20                                | 9                  | 126                                                                                |
|                                        |                 |                   | 57 (ref. 23,8 m)              | 1                          | 18,80                                | 5                  | 171                                                                                |
| Biarticulado                           | Piso Baixo      | ≤ 27,6 m          | 67 (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 : **14674**

Total de referências : **1**

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

**1/1**

Título: LEI Nº 14.674 14/01/2008 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos ônibus e lotações, nos coletivos de transporte de passageiros na Cidade de São Paulo.

Projeto: Projeto de Lei Nº 667/2006 ([ver documento](#))

Autor(es): João Antonio

Regulamentação: Decreto nº 49.805/2008 - 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](#) ]

Bruno Lucchetti

RF 11.455

**LEI Nº 14.674, DE 14 DE JANEIRO DE 2008**

(Projeto de Lei nº 667/06, do Vereador João Antonio - PT)

Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de adesivo do itinerário completo nos ônibus e lotações, nos coletivos de transporte de passageiros na cidade de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 6 de dezembro de 2007, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica obrigatória a colocação de adesivos completos dos itinerários dos ônibus e lotações dos transportes de passageiros na cidade de São Paulo, para permitir o acesso a informações sobre:

I - o adesivo deve ser confeccionado utilizando-se caracteres de fácil compreensão e leitura;

II - o nº e nome da linha;

III - (VETADO)

IV - (VETADO).

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de janeiro de 2008, 454º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de janeiro de 2008.

CLOVIS DE BARROS CARVALHO, Secretário do Governo Municipal

---

Base de dados : legis

Pesquisa : 15962

Total de referências : 1

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

### LEI N° 15.962, DE 10 DE JANEIRO DE 2014

(Projeto de Lei n° 11/10, dos Vereadores Mara Gabrilli - PSDB, Goulart - PSD,  
Florianio 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](http://www.camara.sp.gov.br).

---

Base de dados : legis

Pesquisa : 53887

Total de referências : 1

---

Bruno Lucchetti

RF 11.455

1/1

Título: DECRETO Nº 53.887 08/05/2013 ([ver documento](#))

Revogado(a)

Ementa: 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.

Revogação: Revoga o Decreto nº 42.736/2002.; ([ver documento](#))

Revoga o Decreto nº 47.139/2006.; ([ver documento](#))

Decreto nº 56.232/2015 - Revoga este Decreto. ([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](#))

Decreto nº 42.736/2002 - Regulamenta 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.; ([ver documento](#))

Decreto nº 47.139//2006 - Altera o artigo 45 do Decreto nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, que regulamenta a Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, para o fim de criar a Comissão de Acompanhamento da "Conta Sistema", estabelecendo suas competências. ([ver documento](#))

---

[ [Back](#) ]

PUBLICADO DOC 09/05/2013, p. 1, 3-6 c. todas

# **DECRETO Nº 53.887, DE 8 DE MAIO DE 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.

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei,  
D E C R E T A:

## **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

Art. 2º O serviço de transporte coletivo público de passageiros compreende os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros e os equipamentos de transferência, devendo satisfazer, como tal, as condições de continuidade, eficiência, segurança, universalidade, atualidade, cortesia e modicidade tarifária na sua prestação.

Art. 3º Para os fins do disposto neste decreto, consideram-se:

I - área central: região do centro expandido cuja responsabilidade da operação será compartilhada pelos concessionários e que representa o limite de atuação da permissão, conforme Anexos I e II deste decreto;

II - área de concessão: limite geográfico que constitui a base de operação da concessão, comportando um conjunto de serviços dos subsistemas estrutural e local, conforme Anexo I deste decreto;

III - área de operação: tem por objetivo organizar, controlar e coordenar os serviços operados pelos concessionários e permissionários;

IV - área de permissão: limite geográfico que constitui a base de operação da permissão, comportando o conjunto de serviços do subsistema local, conforme Anexo II deste decreto;

V - atualidade: compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço, a fim de que sejam atendidos os atributos de conforto dos usuários e preservação do meio ambiente;

VI - autarquia reguladora de transportes: autarquia sob o regime especial, vinculada à Secretaria Municipal de Transportes, com função reguladora do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, incumbida das atribuições definidas em lei;

VII - bens reversíveis: 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 Público, 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;

VIII - continuidade: a prestação do serviço de transporte coletivo público de passageiros de forma regular, atendidos os padrões de serviço estipulados legal, regulamentar e contratualmente;

IX - cortesia: a prestação adequada do serviço com amplo respeito aos direitos do usuário;

X - empresa gestora: sociedade de economia mista, da qual participam os concessionários, com a finalidade específica de gerir as receitas e pagamentos comuns ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, incumbida das atribuições definidas na lei de sua criação;

XI - equipamentos de transferência: conjunto de bens móveis e imóveis destinados a permitir a integração das viagens nos subsistemas estrutural e local e entre estes, compreendendo terminais e estações de transferência;

XII - modicidade tarifária: política tarifária que garanta a sustentabilidade econômico-financeira do sistema com o menor ônus aos seus usuários;

XIII - operador: pessoa jurídica a quem for delegada, por concessão ou permissão, os serviços de operação de transporte coletivo de passageiros, incluindo-se ou não equipamentos de transferência;

XIV - passageiro transportado: o usuário do serviço contabilizado em cada passagem pelos equipamentos de validação e bilhetagem;

XV - receitas adicionais: receitas provenientes de qualquer outra fonte que não a remuneração com base no passageiro transportado, tais como as advindas da exploração de projetos, atividades ou empreendimentos associados à concessão ou à permissão, o uso remunerado dos bens vinculados à concessão ou à permissão, ou a veiculação de mensagens publicitárias, mediante prévia e expressa autorização do Poder Público;

XVI - sistema integrado: articulação funcional dos subsistemas estrutural e local, caracterizado pelos seguintes atributos: regionalização, estruturação, conectividade, personalização e coordenação;

XVII - universalidade: disponibilização do serviço à população do Município, sem restrições geográficas, etárias, sociais, econômicas ou de acessibilidade.

Parágrafo único. No que se refere ao disposto no inciso III deste artigo, foram definidas 3 (três) áreas operacionais, nas quais estão inseridas as respectivas áreas de concessão e permissão, a saber:

I - Noroeste: composta pelas áreas de concessão 1, 2 e 8 e pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 8.1;

II - Leste: composta pelas áreas de concessão 3, 4 e 5 e pelas áreas de permissão 3.0, 3.1, 4.0, 4.1 e 5.0;

III - Sul: composta pelas áreas de concessão 6 e 7 e pelas áreas de permissão 6.0, 6.1 e 7.0.

## **DA DELEGAÇÃO E DA ORGANIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO**

Art. 4º A prestação dos serviços de operação de transporte coletivo de passageiros será outorgada, conforme o caso, do seguinte modo:

I - concessão à pessoa jurídica do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema estrutural e/ou no subsistema local, a ser explorada por empresa na forma isolada, de consórcio de empresas ou de sociedade de propósito específico, nos termos do conteúdo no edital.

II - permissão à pessoa jurídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas formado por até 3 (três), do serviço de operação de transporte coletivo no subsistema local, nos termos do conteúdo no edital.

Parágrafo único. O operador responde integralmente pelos danos material, corporal e moral à passageiros e terceiros na prestação do serviço, devendo apresentar, como condição para assinatura do contrato, a comprovação da contratação de seguro de responsabilidade civil objetiva.

Art. 5º Os bens públicos vinculados ao serviço de transporte coletivo público de passageiros, a que se refere o artigo 7º da Lei nº 13.241, de 2001, poderão ser alocados às concessões nas condições estabelecidas pelo respectivo edital licitação.

Bruno Lucchetti

RF 11.455

Folha 32  
Materia 01-55-37/2016  
BRUNO LUCCHETTI  
Nº 01-55-37/2016  
BRUNO LUCCHETTI

§ 1º Além dos bens públicos já vinculados, o Poder Público poderá vincular ao serviço de transporte coletivo público de passageiros novos próprios municipais para fins da concessão objeto do "caput" deste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo não impede a concessão do uso de bens públicos vinculados ao serviço 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. 6º As características básicas do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros são as seguintes:

I – características da infraestrutura viária: são aquelas descritas na Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002 – Plano Diretor Estratégico;

II – características dos veículos a serem utilizados na prestação dos serviços do subsistema estrutural e local: aquelas descritas e discriminadas no Anexo III deste decreto e no edital de licitação.

Art. 7º O prazo da concessão será de 15 (quinze) anos, contados da assinatura do contrato.

Art. 8º No subsistema estrutural poderão ser prestados serviços complementares pelos próprios concessionários ou por terceiros, nos termos do inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.241, de 2001.

Parágrafo único. O número de veículos destinados à prestação do serviço complementar fica limitado a 20% (vinte por cento) da frota que o licitante vincular à área.

Art. 9º A permissão terá como objeto a prestação do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros em uma área do subsistema local, por pessoa jurídica, na forma de cooperativa ou consórcio de cooperativas, com regras e condições estabelecidas em contrato de adesão.

§ 1º O prazo do contrato de permissão será de até 7 (sete) anos, prorrogáveis por até 3 (três) anos, quando houver interesse público, o que deverá ser justificado para cada permissão.

§ 2º A prorrogação prevista no § 1º deste artigo deixará de ser efetivada na hipótese do permissionário não apresentar satisfatório padrão de desempenho na prestação do serviço ao longo do período contratual, devidamente aferido em avaliações periódicas pelo Poder Permitente.

§ 3º A experiência como operador de veículos de transporte coletivo público de passageiros, além de outras formas de prestação de serviços no setor público ou privado, desde que devidamente atestadas por estes, poderá ser um dos critérios de pontuação no procedimento licitatório.

Art. 10. Constará do edital de licitação para outorga da permissão, além de outras determinações consideradas convenientes e oportunas, a especificação do material rodante que deverá ser utilizado exclusivamente para a prestação do serviço público, os equipamentos de bilhetagem, fiscalização, comunicação e segurança.

Art. 11. É vedada a qualquer pessoa jurídica, direta ou indiretamente, a participação no contrato de concessão em mais de 3 (três) áreas.

Art. 12. Na permissão, no caso de cooperativa na forma isolada ou consórcio de cooperativas, observada a regra de composição contida no inciso II do artigo 4º deste decreto, somente é admitida a participação na licitação e no contrato em até 2 (duas) áreas referenciadas no Anexo II deste decreto.

Parágrafo único. A participação de que trata o "caput" deste artigo deverá ser obrigatoriamente em uma única área de operação, definida no parágrafo único do artigo 3º, conforme Anexos I e II deste decreto.

Art. 13. 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.

## TARIFA E REMUNERAÇÃO

Art. 14. A remuneração dos concessionários e permissionários terá como fonte de recursos:

I – tarifa de utilização paga pelos usuários e os créditos eletrônicos não passíveis de utilização;

II – recursos do orçamento da Prefeitura do Município de São Paulo;

III – parcela das receitas adicionais dos concessionários e permissionários, geradas a partir de atividades previamente aprovadas pelo Poder Público;

IV – outras fontes de receitas.

Art. 15. Os concessionários e permissionários do serviço de transporte coletivo público de passageiros serão remunerados com base nos seguintes elementos:

I – o número de passageiros transportados e registrados no sistema de bilhetagem eletrônica, vinculados a um determinado nível de integração tarifária, incluindo-se os titulares de isenções e reduções tarifárias;

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

III – os investimentos realizados em frota, exceto aqueles destinados à manutenção da idade média estabelecida em contrato, e os de atualização da tecnologia embarcada e desembarcada, autorizados pelo Poder Público.

§ 1º O aumento de número de embarques sem geração adicional de receita tarifária e sem impacto de custos operacionais não aumentará a remuneração total do operador.

§ 2º Todos os veículos poderão ser equipados com sistemas de contagem de passageiros transportados.

§ 3º O edital poderá estabelecer que a remuneração da operação em corredores será por valores fixos mensais, observada a efetiva prestação dos serviços programados.

§ 4º O edital poderá prever valores diferenciados de remuneração para os serviços prestados em horário de baixa demanda.

§ 5º A remuneração do Serviço Atende na concessão será estabelecida no edital.

§ 6º O Poder Público não oferecerá garantia de demanda mínima de passageiros, cabendo aos proponentes, futuros concessionários e permissionários, a sua estimativa.

Art. 16. O edital poderá prever em favor dos concessionários dos serviços de operação de transporte no subsistema estrutural receitas adicionais, sejam elas alternativas, complementares, acessórias ou provenientes de empreendimentos associados, com ou sem exclusividade, as quais deverão ser consideradas para a formulação da proposta comercial.

§ 1º As receitas previstas no "caput" deste artigo deverão ser consideradas para determinar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 2º Caberá ao licitante avaliar, por sua conta e risco, as receitas adicionais mencionadas no "caput" deste artigo, quando da elaboração de sua proposta.

Art. 17. Outras atividades geradoras de fontes de receitas adicionais, não previstas nos instrumentos convocatórios, poderão ser exploradas, mediante prévia autorização do Poder Público, desde que não comprometam a atividade primária objeto da concessão e permissão.

Parágrafo único. Da autorização para a exploração das atividades tratadas no "caput" deste artigo constará a contrapartida do interessado.

Art. 18. As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes no dia 12 de dezembro de 2001, deverão dispor de fontes específicas de recursos aptas a garantir a remuneração do serviço prestado, conforme disciplinado neste decreto.

Art. 19. O montante da receita proveniente da arrecadação tarifária, incluídas as receitas adicionais e extratarifárias, será destinado para pagamentos na seguinte ordem:

I – permissionário e concessionário do serviço de operação de transporte coletivo de passageiros;

II – despesas de comercialização;

III – parcela de até 3,5%, referida no § 3º do artigo 27 da Lei nº 13.241, de 2001.

Art. 20. A remuneração do operador sofrerá reajuste para atualização de sua expressão numérica com base em fórmula constituída de índices de preços, que deverá constar do respectivo contrato.

Art. 21. Dada a dinâmica do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a remuneração dos operadores será objeto de revisão a cada período de 4 (quatro) anos de vigência contratual ou por ocasião da ocorrência de fatos relevantes, tais como a implantação de novos corredores e terminais e a inauguração de linhas ou trechos de linhas metroferroviárias.

Art. 22. Parcela dos ganhos de eficiência e produtividade obtidos pelos concessionários e permissionários deverá ser transferida ao Poder Concedente.

#### DA INTERVENÇÃO

Art. 23. O Poder Concedente deverá assegurar a adequada prestação do serviço, 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. 24. A formalização da intervenção far-se-á por meio de decreto do Poder Concedente que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção, os seus objetivos e limites.

Art. 25. 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, não excedendo o prazo de 30 (trinta) dias após o encerramento da intervenção.

Art. 26. A intervenção se dará 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 ao concessionário, precedida de prestação de contas pelo interventor.

Art. 27. O Poder Concedente poderá, antes de decretada a intervenção na prestação do serviço público, determinar que os demais operadores prestem o serviço na área desatendida.

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

Art. 28. O Poder Público poderá intervir nas permissões, aplicando-se, no que couber, as disposições deste Capítulo.

#### DA TRANSFERÊNCIA E EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

Art. 29. A transferência da concessão ou do controle acionário do operador, 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 fins da 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 obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias e estipuladas.

Art. 30. Somente será admitida a transferência da permissão com autorização prévia do Poder Permitente, sob pena de caducidade.

Parágrafo único. Para fins da autorização de que trata o "caput" deste artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 29 deste decreto.

Art. 31. A concessão será extinta nos seguintes casos, previstos no 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 do concessionário.

§ 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 pelo operador, desde que devidamente auditada 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 do concessionário;

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. 32. Extinta a concessão, haverá imediata assunção do serviço 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 pelo concessionário, desde que devidamente auditada por auditor independente.

Art. 33. Extinta a concessão em determinada área, o Poder Concedente poderá determinar que os demais operadores nela prestem o serviço para evitar sua interrupção.

Art. 34. A permissão será extinta nos seguintes casos:

I – advento do termo do contrato;

II – revogação por interesse público, conforme previsto no artigo 40 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e em suas alterações;

III – caducidade pela inexecução total ou parcial do contrato;

IV – extinção do operador.

§ 1º A revogação da permissão por interesse público é ato discricionário do Poder Público, devendo ser precedida de processo administrativo, observados os princípios administrativos da razoabilidade e proporcionalidade.

§ 2º A caducidade da permissão poderá ser decretada mediante a constatação, por meio de processo administrativo, de uma das seguintes situações, sem prejuízo da aplicação das pertinentes sanções contratuais a critério do Poder Público:

I – inadequada prestação do serviço, por exclusiva culpa do permissionário;

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.

Bruno Lucchetti

RF nº. 455

Folha 33  
Materiais: 1906.19492/2016  
1906.19492/2016

Art. 35. Extinta a permissão em determinada área, o Poder Permitente poderá determinar que os demais operadores nela prestem serviço para evitar sua interrupção.

#### PENALIDADES

Art. 36. A realização dos investimentos, quando exigidos, é considerada essencial para a prestação do serviço e sua inexecução poderá ensejar e rescisão do contrato.

Art. 37. No Regulamento de Sanções e Multas editado pela Autarquia Reguladora prevista no artigo 30 da Lei nº 13.241, de 2001, ou, na sua falta, pela Secretaria Municipal de Transportes, serão estipuladas as infrações e as respectivas penalidades, observadas as modalidades dispostas no artigo 35 da mesma lei.

Parágrafo único. Compete à Secretaria Municipal de Transportes, até a criação da Autarquia Reguladora, 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. 38. 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 a imediata apreensão do veículo, bem como a 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 da penalidade a que se refere o "caput" deste artigo.

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 39. Na implantação das novas delegações disciplinadas por este decreto, até que seja criada a empresa gestora prevista no artigo 31 da Lei nº 13.241, de 2001, ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A., com a participação de representantes dos concessionários e permissionários, 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 Planejamento, Orçamento e Gestão - SEMPLA;

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

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

V – 2 (dois) representantes indicados, por unanimidade, pelos concessionários do Subsistema Estrutural;

VI – 1 (um) representante indicado, por unanimidade, pelos permissionários do Subsistema Local;

VII – 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.

Art. 40. 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. 41. Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogados os Decretos nº 42.736, de 19 de dezembro de 2002, e nº 47.139, de 27 de março de 2006.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 8 de maio de 2013, 460º da fundação de São Paulo.

FERNANDD HADDAD, PREFEITO

JILMAR AUGUSTINHO TATTO, Secretário Municipal de Transportes

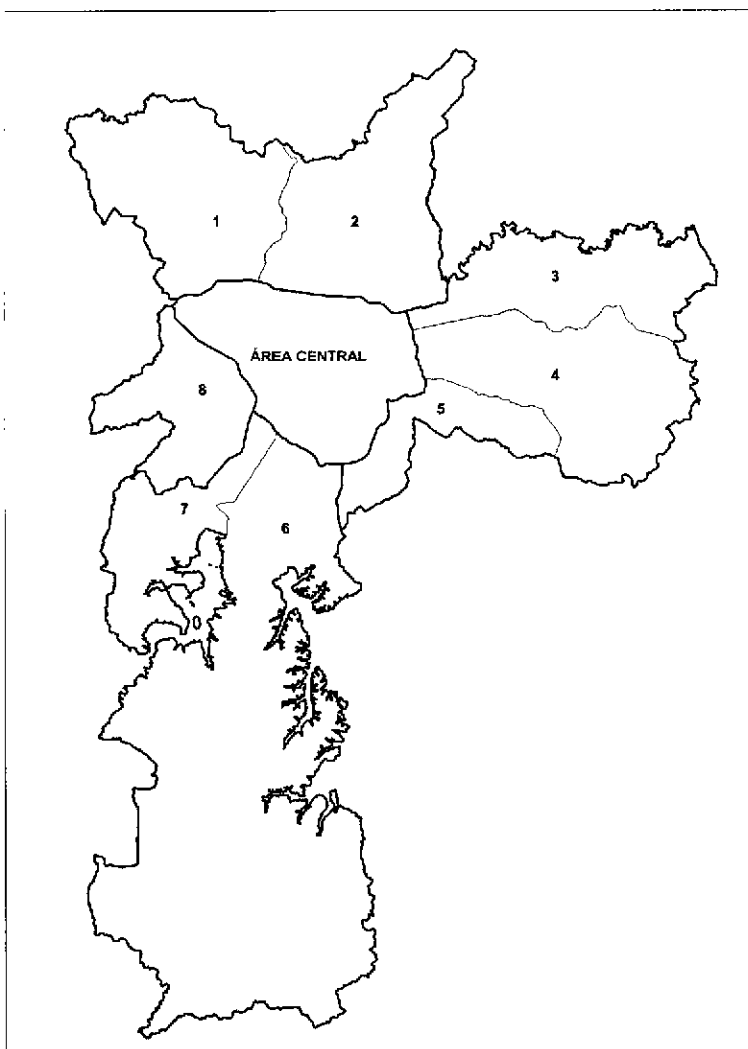
ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário do Governo Municipal

Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 8 de maio de 2013.

Anexo I Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Descrição dos limites das áreas de concessão no Sistema Integrado que estabelecem a abrangência espacial dos serviços de concessão.

Mapa ilustrativo



Descrição dos limites físicos das três áreas de operação (Noroeste, Leste e Sul), que comportam as oito áreas de concessão e da área central.

#### Área de operação Noroeste

(A área de operação Noroeste é composta pelas áreas de concessão 1, 2 e 8).

##### • Limites da Área de Concessão 1

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Osasco, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Osasco, Barueri, Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras, direita no Rio Itaguaçu, segue pelo Rio Cabuçu de Baixo, pela Avenida Inajar de Souza, Avenida Comendador Martinelli, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

##### • Limites da Área de Concessão 2

Começa na cabeceira do Rio Itaguaçu, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Caieiras, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Caieiras, Mairiporã e Guarulhos, direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Avenida Comendador Martinelli, segue pela Avenida Inajar de Souza, e rios Cabuçu de Baixo e Itaguaçu até o ponto inicial.

##### • Limites da Área de Concessão 8

Começa na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra e Osasco, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA) e o ponto inicial.

#### Área de operação Leste

(A área de operação Leste é composta pelas áreas de concessão 3, 4 e 5).

Bruno Lucchetti  
RF 11.455

Folha 34  
MATERIAL  
PROCESO 01.9192/37574  
PABLO DE NEY OTTONI DE BRITO

- **Limites da Área de Concessão 3**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, direita na linha da CPTM (desde a divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos até a estação Guaianazes), segue pelo leito ferroviário desativado da CPTM (entre as estações Guaianazes e Itaquera), segue pela linha E da CPTM (Expresso Leste) entre a estação Itaquera e o ponto sobre a Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Salim Farah Maluf, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 4**

(A área 4 tem contrato vigente até o ano de 2017).

Começa na linha da CPTM, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Ferraz de Vasconcelos e Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, segue pela Praça Felisberto Fernandes da Silva, segue pela Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf, direita na linha E da CPTM (Expresso Leste) até a estação Itaquera, segue pelo leito ferroviário desativado da CPTM (entre as estações Itaquera e Guaianazes), e segue pela linha da CPTM, a partir da estação Guaianazes, até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 5**

Começa na Avenida Adélia Chohfi, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Mauá, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mauá, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema, direita na Rodovia dos Imigrantes, direita no Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, segue pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Rua Malvina Ferrara Samarone, Praça Altemar Dutra, Rua Cipriano Siqueira, Rua das Juntas Provisórias, direita na Avenida do Estado, segue pelo Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello,

esquerda na Avenida Salim Farah Maluf, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Avenida da Barreira Grande, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Avenida Mateo Bei, segue pela Praça Felisberto Fernandes da Silva, e Avenida Adélia Chohfi até o ponto inicial.

#### Área de operação Sul

(A área de operação Sul é composta pelas áreas de concessão 6 e 7).

- **Limites da Área de Concessão 6**

Começa na Rodovia dos Imigrantes, na divisa Município de São Paulo com o Município de Diadema, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Diadema, São Bernardo do Campo, São Vicente, Itanhaém, Juquitiba, Embu-Guaçu e Itapeccica da Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo ao cruzamento das Avenidas Robert Kennedy e João de Barros, segue pela Avenida Robert Kennedy, Largo do Socorro, Ponte do Socorro, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida Padre José Maria, segue pelo Largo Treze de Maio, Avenida Adolfo Pinheiro, Avenida Santo Amaro, direita na Avenida dos Bandeirantes, segue pela Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

- **Limites da Área de Concessão 7**

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapeccica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaperica da Serra, Embu e Taboão da Serra, direita altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), esquerda na Avenida Carlos Lacerda, direita na Rua Cabaxi, esquerda Rua Santiago Remesal, esquerda na Rua Piaga, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, direita na Estrada do Campo Limpo, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida João Dias, esquerda na Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida dos Bandeirantes, direita na Avenida Santo Amaro, segue pela Avenida Adolfo Pinheiro, Largo Treze de Maio, Avenida Padre José Maria, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e

local), direita na Ponte do Socorro, segue pelo Largo do Socorro, Avenida Robert Kennedy até o seu cruzamento com a Avenida João de Barros, e direita na Represa de Guarapiranga até o ponto inicial.

### Área Central

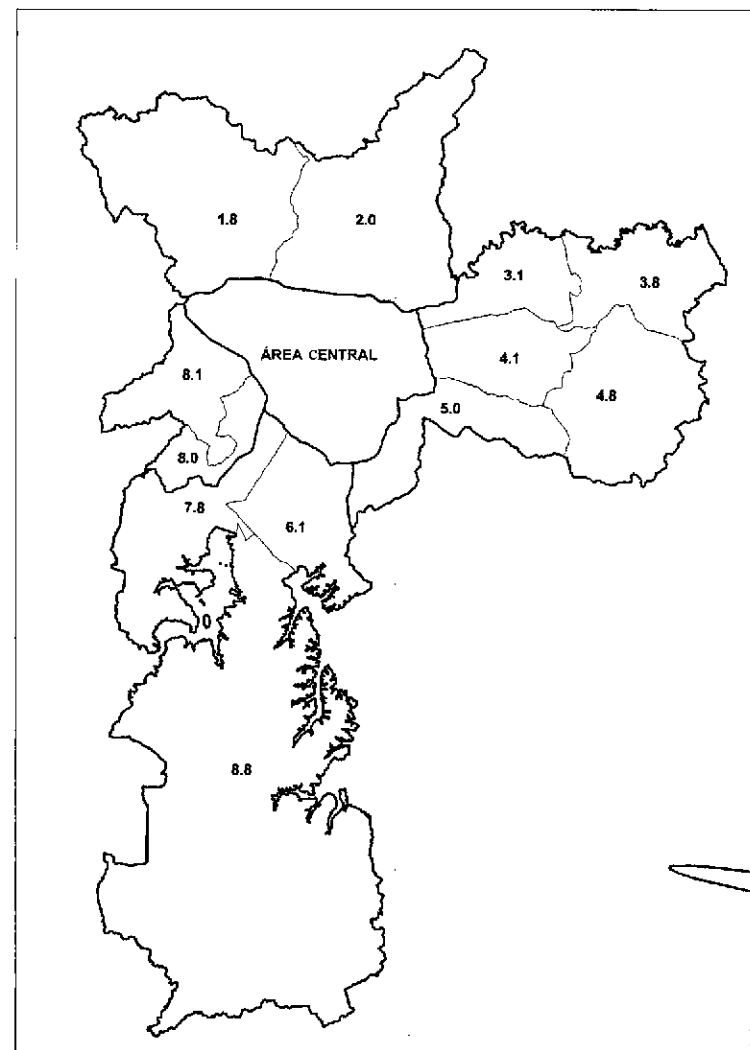
(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

Começa na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, segue pelas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Ponte do Tatuapé, segue pela Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, segue pela Avenida do Estado, Viaduto José Colassuono, Avenida das Juntas Provisórias, Rua Cipriano Siqueira, Praça Altemar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escagnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

### Anexo II Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

**Descrição dos limites das áreas de permissão no sistema integrado que estabelecem a abrangência espacial dos serviços da permissão.**

Mapa ilustrativo



Rf-11.455

Bruno Lucchetti

Matéria nº 102.586-1903-1903/795.746

Folha 35

BRUNO WEY DE BRITO

**Descrição dos limites físicos das três áreas de operação (Noroeste, Leste e Sul), que comportam as doze áreas de permissão, e da Área Central.**

#### **Área de operação Noroeste**

**(A área de operação Noroeste é composta pelas áreas de permissão 1.0, 2.0, 8.0 e 8.1).**

- **Área de permissão - 1.0**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Osasco, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Osasco, Barueri, Santana de Parnaíba, Cajamar e Caieiras, direita no Rio Itaguaçu, segue pelo Rio Cabuçu de Baixo, pela Avenida Inajar de Souza, Avenida Comendador Martinelli, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

- **Limites da Área de permissão – 2.0**

Começa na cabeceira do Rio Itaguaçu, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Caieiras, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Caieiras, Mairiporã e Guarulhos, direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Avenida Comendador Martinelli, segue pela Avenida Inajar de Souza, e rios Cabuçu de Baixo e Itaguaçu até o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 8.0**

Começa na altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa até a Rua Alfredo Mendes da Silva, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, esquerda na Rua Doutor Amando Franco Soares Caiuby, linha reta até a Rua Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue na Rua Itamira, direita na Rua Jamanari, direita na Rua Itapemirum, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Deputado João Sussumo Hirata, segue em linha reta até a Rua Cliperton, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, Rua Professor Benedito Montenegro, Rua Colégio Pio XII, esquerda na Avenida Morumbi, esquerda na Rua Doutor Flávio Américo Maurano, segue pela Rua Francisco Tomás de Carvalho,

direita na Avenida Giovanni Gronchi, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Jorge João Saad, direita na Avenida Professor Francisco Morato, Praça Jorge de Lima, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida João Dias, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Estrada do Campo Limpo, Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Piaga, direita na Rua Santiago Remesal, direita na Rua Cabaxi, e segue até altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA) e o ponto inicial.

- **Limites da área de permissão – 8.1**

Começa na Rua Alfredo Mendes da Silva, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Taboão da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Taboão da Serra e Osasco, direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Ponte Eusébio Matoso, Praça Jorge de Lima, esquerda na Avenida Professor Francisco Morato, esquerda na Avenida Jorge João Saad, Praça Roberto Gomes Pedrosa, Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Rua Francisco Tomás de Carvalho, segue pela Rua Doutor Flávio Américo Maurano, direita na Avenida Morumbi, direita na Rua Colégio Pio XII, Rua Professor Benedito Montenegro, direita na Rua Doutor José Gustavo Bush, esquerda na Rua Cliperton, segue em linha reta até a Rua Deputado João Sussumo Hirata, esquerda na Rua Itajara, direita na Rua Janga, esquerda na Rua Itapemirum, direita na Rua Jamanari, esquerda na Rua Itamira, Rua Deputado João Sussumo Hirata, direita na Avenida Giovanni Gronchi, linha reta até a Rua Doutor Amando Franco Soares Caiuby, direita na Avenida Guilherme Dumont Villares, e Rua Alfredo Mendes da Silva até o ponto inicial.

#### **Área de operação Leste**

**(A área de operação Leste é composta pelas áreas de permissão 3.0, 3.1, 4.0, 4.1 e 5.0)**

- **Limites da área de permissão – 3.0**

Começa a altura da Avenida Paranaguá, em linha reta, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos, direita na

Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, esquerda no Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, direita na Rua Copenhague, direita na Rua José Pinheiro Borges, direita na Rua Doutor Luís Aires, direita na Rua Barão de Tromai, esquerda na Avenida Águia de Haia, direita na Estrada do Imperador, esquerda na Avenida Augusto Antunes, esquerda na Avenida Manuel dos Santos Braga, esquerda na Avenida São Miguel, e direita na Avenida Paranaguá, em linha reta, até a divisa com o Município de Guarulhos e o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 3.1**

Começa nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), divisa do Município de São Paulo com o Município de Guarulhos, segue em linha reta até altura da Avenida Paranaguá, Avenida Paranaguá, esquerda na Avenida São Miguel, direita na Avenida Manuel dos Santos Braga, direita na Avenida Augusto Antunes, direita na Estrada do Imperador, esquerda na Avenida Águia de Haia, direita na Rua Barão de Tromai, direita na Rua Doutor Luís Aires, segue na Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Avenida Conde de Frontin, Rua Melo Freire, direita na Avenida Salim Farah Maluf, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 4.0**

Começa na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu, divisa do Município de São Paulo com o Município de Ferraz de Vasconcelos, segue pela divisa do Município de Mauá, direita na Avenida Adélia Chohfi, Praça Felisberto Fernandes da Silva, direita na Avenida Mateo Bei, esquerda na Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Rua Padre Luiz Rossi, direita na Avenida Engenho Novo, Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Líder, Avenida Itaquera, esquerda na Rua Flores do Piauí, direita na Avenida José Pinheiro Borges, Rua Copenhague, esquerda na Rua Capitão Pucci, sob o Viaduto Deputado Antonio Sylvio Cunha Bueno, e direita na Rua Professor Cosme Deodato Tadeu até o inicial.

• **Limites da área de permissão – 4.1**

Começa na confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, segue pela Rua Melo Freire, Avenida Conde de Frontin, Avenida Antônio Estêvão de Carvalho, Rua Doutor Luís Aires,

esquerda na Avenida José Pinheiro Borges, direita na Avenida Itaquera, esquerda na Avenida Líder, esquerda na Avenida Maria Luiza Americano, direita na Avenida Afonso de Sampaio e Sousa, esquerda na Avenida Arquiteto Vilanova Artigas, direita na Avenida da Barreira Grande, direita na Avenida Sapopemba, Praça Galiano Jacomossi, Avenida Sapopemba, direita na Rua Rhone, direita na Avenida Salim Farah Maluf até a confluência da Rua Melo Freire e Avenida Alcântara Machado, tendo como referência o Viaduto Pires do Rio, e o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 5.0**

Começa na Avenida Adélia Chohfi, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Mauá, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Mauá, Santo André, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e Diadema, direita na Rodovia dos Imigrantes, direita no Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, segue pelo Complexo Viário Maria Maluf, Avenida Presidente Tancredo Neves, Rua Malvina Ferrara Samarone, Complexo Viário Escola de Engenharia Mackenzie, Rua Cipriano Siqueira, Rua das Juntas Provisórias, direita na Avenida do Estado, segue pelo Viaduto Grande São Paulo, Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, esquerda na Avenida Salim Farah Maluf, direita na Rua Rhone, Avenida Adutora do Rio Claro, direita na Avenida Sapopemba, esquerda na Avenida da Barreira Grande, segue pela Rua Padre Luiz Rossi, Rua Coronel Ernesto Duprat, direita na Avenida Mateo Bei, direita na Praça Felisberto Fernandes da Silva, e Avenida Adélia Chohfi até o ponto inicial.

**Área de operação Sul**

(A área de operação Sul é composta pelas áreas de permissão 6.0, 6.1 e 7.0)

• **Limites da área de permissão – 6.0**

Começa na Represa Billings, divisa Município de São Paulo com o Município de São Bernardo do Campo, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de São Vicente, Itanhaém, Jquitiba, Embu-Guaçu e Itapeverica da Serra, segue pela Represa de Guarapiranga até o ponto próximo à Avenida Antônio Veríssimo Alves, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Rua Guaratiba, linha reta até a Praça Camafeu, Avenida

Bruno Lucchetti  
RF 1.455

Octalles Marcondes Ferreira, direita na Avenida das Nações Unidas, segue pela Avenida Miguel Yunes, Avenida Nossa Senhora do Sabará, e segue até a Represa Billings e o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 6.1**

Começa na Rodovia dos Imigrantes, na divisa Município de São Paulo com o Município de Diadema, segue pela Represa Billings, direita na Avenida Nossa Senhora do Sabará, esquerda na Avenida Miguel Yunes, segue pela Avenida das Nações Unidas, direita na Avenida Padre José Maria, segue pelo Largo Treze de Maio, Avenida Adolfo Pinheiro, Avenida Santo Amaro, direita na Avenida dos Bandeirantes, segue pela Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, e direita na Rodovia dos Imigrantes até o ponto inicial.

• **Limites da área de permissão – 7.0**

Começa na Represa de Guarapiranga, na divisa do Município de São Paulo com o Município de Itapeccrica da Serra, segue pela divisa do Município de São Paulo com os municípios de Itapeccrica da Serra, Embu e Taboão da Serra, direita altura da Rua Um (Jd. Iracema – S. AMA), esquerda na Avenida Carlos Lacerda, direita na Rua Cabáxi, esquerda na Rua Santiago Remesal, esquerda na Rua Piaga, direita na Avenida Carlos Lacerda, esquerda na Rua Louis Brea, direita na Rua Doutor Joviano Pacheco de Aguirre, direita na Estrada do Campo Limpo, esquerda na Avenida Carlos Caldeira Filho, direita na Avenida Giovanni Gronchi, esquerda na Avenida João Dias, esquerda nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local), direita na Avenida dos Bandeirantes, direita na Avenida Santo Amaro, segue pela Avenida Adolfo Pinheiro, Largo Treze de Maio, Avenida Padre José Maria, esquerda na Avenida das Nações Unidas, direita na Avenida Octalles Marcondes Ferreira, Praça Camafêu, linha reta até a Rua Guaratiba, direita na Rua Olivia Guedes Penteado, esquerda na Avenida Atlântica, direita na Avenida Antônio Veríssimo Alves, e Represa de Guarapiranga até o ponto inicial.

Começa na confluência dos rios Tietê e Pinheiros, segue pelas Avenidas Marginais do Rio Tietê (pistas expressa e local), direita na Ponte do Tatuapé, segue pela Avenida Salim Farah Maluf, direita na Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, segue pela Avenida do Estado, Viaduto José Colassuono, Avenida das Juntas Provisórias, Rua Cipriano Siqueira, Praça Altemar Dutra, Rua Malvina Ferrara Samarone, Avenida Presidente Tancredo Neves, Complexo Viário Maria Maluf, Viaduto Ministro Aliomar Baleeiro, Avenida Afonso D'Escragnolle Taunay, Avenida dos Bandeirantes, Ponte Engenheiro Ary Torres, e direita nas Avenidas Marginais do Rio Pinheiros (pistas expressa e local) até o ponto inicial.

**Área Central**

(Os limites da Área Central coincidem com o Mini Anel Viário do Município de São Paulo)

Anexo III Integrante do Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013

Veículos

| Típa de Veículo | Características |                   | Passageiros       | Passageiros por m² |
|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|--------------------|
|                 | Construtivas    | Comprimento Total | Sentados (Média)  |                    |
| Miniônibus      | Piso Normal     | < 9,0 m           | 20 (ref. 8,6 m)   | 4                  |
| Midiônibus      | Piso Normal     | 9,6 a 11,5 m      | 25 (ref. 9,6 m)   | 6                  |
| Básico          | Piso Normal     | 11,5 a 12,5 m     | 35 (ref. 12,5 m)  | 6                  |
|                 | Piso Baixo      |                   | 32 (ref. 13,3 m)  | 6                  |
| Padron          | Piso Baixo      | 12,2 a 15,0 m     | 38 (ref. 15,0 m)  | 6                  |
|                 |                 |                   | 37 ( ref. 18,6 m) | 6                  |
| Articulado      | Piso Baixo      | 18,6 a 23,0 m     | 57 (ref. 23,0 m)  | 6                  |
|                 |                 |                   | 47 (ref. 26,6 m)  | 6                  |
| Biarticulado    | Piso Baixo      | ≤ 27,0 m          | 47 (ref. 26,6 m)  | 6                  |

|              |             |   | Área para         | Capacidade Total        |
|--------------|-------------|---|-------------------|-------------------------|
|              |             |   | passageiros em pé | Média (passag.          |
|              |             |   | (média)           | sentados + em pé + área |
|              |             |   |                   | p/ cadeira de rodas)    |
| Miniônibus   | Piso Normal | 1 | 3,40              | 35                      |
| Midiônibus   | Piso Normal | 1 | 4,90              | 55                      |
| Básico       | Piso Normal | 1 | 6,50              | 75                      |
|              | Piso Baixo  |   |                   |                         |
| Padron       | Piso Baixo  | 1 | 8,90              | 86                      |
|              |             | 1 | 10,00             | 99                      |
| Articulado   | Piso Baixo  | 1 | 12,10             | 111                     |
|              |             | 1 | 18,80             | 171                     |
| Biarticulado | Piso Baixo  | 1 | 25,00             | 198                     |

Obs:

- i - Todos os tipos de veículos são acessíveis.  
2 - A capacidade total poderá variar de acordo com o comprimento total e com a quantidade de portas.

Folha 37  
PROJ. Nº 06.1912/375,74  
Matéria  
Bruno Lucchetti  
RF 11.455

Bruno Lucchetti

RF 11.455

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."

Bruno Lucchetti

RF 11.455



## **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)**

#### **Autores atualizados por requerimento:**

Ver. PAULO FIORILO (PT)

Ver. ADILSON AMADEU (PTB)

"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](http://www.camara.sp.gov.br).

Pl. 543/2016  
Comissão de Constituição e Justiça  
Em 16/12/16 às 18:50  
Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi  
Auxiliar Operacional  
RF 11.328

PL. 543/2016 PARA APROVAÇÃO  
Art. 275 do Regimento Interno  
Em 22/12/16 às 17:10  
CÁRIO DE GUSTO NATA, SÉRGIO  
RF 11.120  
Secretário

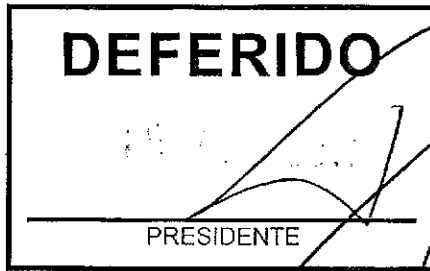
11359  
39  
31/11/17  
JH  
11.124

Segue(m) juntado(s), nesta data,  
documento(s) rubricado(s) sob  
nº 40 e folha de informação  
sob nº 41 21/10/2017  
André

Assinatura de Oliveira Leonardo  
Técnico Administrativo  
RF 11.226

RDS

163/2017



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

## REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

**REQUEIRO**, nos termos do art. 275, § 2º, do Regimento Interno, o retorno à tramitação da(s) proposição(ões) elencada(s) a seguir: PR 018/06, PL 708/07, PR 08/08, PR 011/08, PL 074/08, PL 195/08, PL 251/13, PL 518/13, PL 686/13, PL 859/13, PL 861/13, PL 886/13, PL 095/14, PL 096/14, PL 133/14, PL 142/14, PL 040/15, PL 044/15, PL 627/15, PL 656/15, PL 008/16, PL 069/16, PL 093/16, ~~PL 018/16~~, PL 112/16, PL 163/16, PL 217/16, PL 262/16, PL 288/16, PL 289/16, PL 309/16, PL 331/16, PL 332/16, PL 344/16, PL 390/16, PL 396/16, PL 427/16, PL 428/16, PL 430/16, PL 531/16, PL 532/16, PL 543/16 e PL 572/16 todos de autoria do **VEREADOR PAULO FIORILO**

Sala das Sessões, 08 de fevereiro de 2017

  
\_\_\_\_\_  
**Vereador Antônio Donato**  
Líder do PT

14:18 15/02/2017 017224 - Protocolo Legislativo - 58.22



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO ULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 41

do processo nº 01-543 de 20 16 21, 02, 2017 (a) André

**André de Oliveira**  
Técnico Administrativo  
DE 11.226

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 13-163/2017, segue o presente expediente para volta à tramitação.

20, 02 2017

  
**UBIRAJARA DE FARIAS PRESTES FILHO**  
Supervisor da Equipe de Arquivo Geral  
SGP.33

A Comissão de:

JUST

02,03,17

*[Signature]*

Antonio Isoldi Caleari  
Supervisor - SGP. 22  
RF 11.300

**RECEBIDO**

Comissão de Constituição e Justiça

Em 02/03/17 às 17:00

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi  
Auxiliar Operacional  
RF 11.328

Ao Vereador / À Vereadora

EDR 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 RI

16/03/17 às 16 h

Karel

24/03/17 às 16 h ACC: Karel

28/03/17 às 17 h

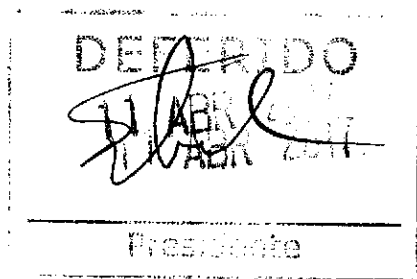
POR Karel

DATA: 04/04/17 AS: 14 h ASS: Karel

Folha nº 42 do Proj.  
nº 543 de 2016

fls. 68

Márcia Yoshimi Taniguchi Hosi  
R.T. 11.328 - SGP. 12



# REQUERIMENTO

RDS

463/2017

Senhor Presidente,

**REQUEIRO**, nos termos regimentais, a minha inclusão como coautor do Projeto de Lei nº 543/16, de autoria do Ver. Paulo Fiorilo – Dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, e dá outras providências.

De acordo:

Ver. Paulo Fiorilo

De acordo:

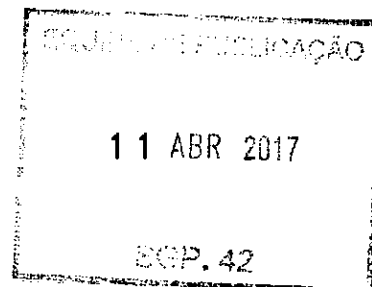
Ver. Senival Moura

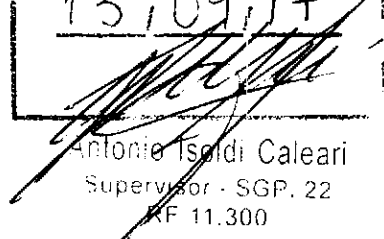
Sala das Sessões, em

Ver. Antônio Donato  
Líder da Bancada do PT

CMSP - SGP. 22 - 06/04/2017 - 16:41 - 004604 - 2/2

Matéria PL 543/2016. JOSE ROBERTO WEY DE BRITO



Comissão de:  
JUST  
13,04,17  
  
Antonio Isoldi Caleari  
Supervisor - SGP. 22  
RF 11.300

Segue ~ juntado 5, nesta data, documento(s)  
e papel de informação rubricado 5 sob folha(s)  
nº 43, 44. Em 08/05/17.

Daniel Roberto Godoi

**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Folha nº 43 do Proc.  
Nº 543 de 2016  
Rafael Robles Godoi  
RF 11.327-SGP/12

PAR

405/2017

pl0543-16

**PARECER Nº** DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E  
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0543/16.

Trata-se de projeto de lei, de autoria da nobre Vereador Paulo Fiorilo, que dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, e dá outras providências.

O projeto prevê que as empresas responsáveis pelo transporte público municipal ficam obrigadas a instalar nos ônibus pontos de energia para o fim de carregar dispositivos móveis, como celulares, tablets e outros.

A propositura dispõe, ainda, que 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.

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 caso deste projeto, a instalação de pontos de energia nos ônibus resultará em maior conforto para os passageiros, que poderão carregar seus aparelhos móveis durante seus deslocamentos diários.

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, 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 “promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas,



# CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

pl0543-16

Folha nº 44 do Proc.  
Nº 543 de 20 16  
Rafael Robles Godoy  
RF 11.327-SGP-17

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, em 03/05/17.

MARIO COVAS NETO

REIS

EDIR SALES

SANDRA TADEU

ZÉ TURIN

JANAINA LIMA

RINALDI DIGÍLIO

CAIO MIRANDA

CLAUDINHO DE SOUZA

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 06 / 05 / 17

Pág. 98 Col. 3

Conferido \_\_\_\_\_

Rafael Gobles Godol  
RF 11.327 - SGP.13

A Comissão de BDM  
Em 15-05-2017 às 12:14  
Rafael Robles Godol  
RF 11.327-SGP-17

RECEBIDO

Comissão de Administração Pública

Em 15-05-2017 às 13:31

Ana Lucia de O. Sousa RF \_\_\_\_\_

Ana Lúcia de O. Sousa  
RF. 100.823 - SGP-12

**Ao Vereador / A Vereadora**

QUITO FARIAS

Para relatar  
Sala da Comissão de Administração Pública.

Em 23 mar, 17  
Tamires Presidente

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

que 45 e 46 juntado 5, nesta data, documento(s)  
de informação rubricado 5 sob folha(s)  
Em 06 / 06 / 17.

Carlos Dias Chaves  
RF 11.327 - SGP-12



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

PAH

650/2017

016

Folha nº 45 do Proc. 73

Nº 01-643 de 20 16

João Carlos Dias Chaves

RF 11.236 SGP.12

**PARECER CONJUNTO DAS COMISSÕES REUNIDAS DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA; E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 543/2016.**

Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do nobre Vereador Paulo Fiorilo e coautoria do nobre Vereador Senival Moura, que "*dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus e dá outras providências*". Os pontos de energia, para uso gratuito dos cidadãos, poderão ser implantados de forma gradual e servirão para carregar dispositivos móveis, tais como celulares, tablets e outros.

Dentre os argumentos que acompanham o Projeto de Lei em comento, o nobre proponente afirma que "*a possibilidade de recarregar celulares, tablets e notebooks, por exemplo, atenderiam demandas que por vezes podem ser fundamentais não só ao usuário, mas também ao coletivo, uma vez que permite a utilização de aplicativos que indicam as condições do trânsito, itinerários, chegadas e partidas de ônibus, bem como a resolução de pendências profissionais e/ou pessoais, que desta maneira poderiam ser realizada no trânsito, no caminho para casa, ou trabalho, deixando mais horas úteis ao cidadão no ambiente familiar*".

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa exarou parecer pela **legalidade**.

A Comissão de Administração Pública, no âmbito de sua competência, entende que a propositura é meritória e deve prosperar, sendo, portanto, **favorável** o parecer.

A Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, no âmbito de sua competência, consigna parecer **favorável** por considerar os méritos da propositura.

Quanto ao aspecto financeiro, a Comissão de Finanças e Orçamento nada tem a opor, tendo em vista que a matéria não ofende os dispositivos da lei orçamentária, bem como está condizente com os referendos legais de conduta fiscal. **Favorável**, portanto, é o parecer.

Sala das Comissões Reunidas,

30/05/17.

**COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Gilson Barreto

Toninho Paiva

Antonio Donato

Fernando Holiday

Andre Santos

Alfredinho

Patricia Bezerra

HELCUM

655/2017



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

PL nº 543/2016

Folha nº 46 do Proc.  
Nº PL 543 de 2016  
João Carlos dos Chaves  
RF 11.336/SGP.12

**COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E  
GASTRONOMIA**

João Jorge

Senival Moura

Adilson Amadeu

Ricardo Teixeira

Conte Lopes

Abou Anni

Alessandre Guedes

**COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO**

Aurélio Nomura

Jáir Tatto

Isac Felix

Rodrigo Goulart

Atilio Francisco

Ricardo Nunes

Ota

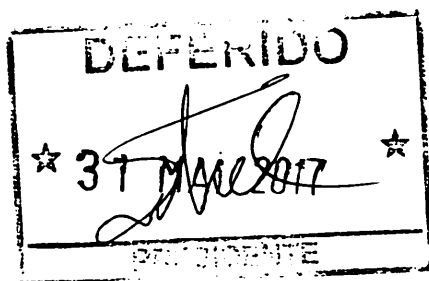
Soninha Francine

Reginaldo Tripoli

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL  
De 31/05/17  
Pág. 72 Col. 2  
João Carlos Dias Chaves  
RF. 11.336 - 36P-12

Segue(m) juntado(s), nesta  
data, documento(s) rubricado(s)  
sob nº(s) 47 a 50  
e  
folha de informação sob  
nº 01.06.17

Marcia Gazzi  
Auxiliar Técnico Administrativo  
RF 51.519



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**  
Vereador Alessandro Guedes  
4º GV

Folha nº 47 do processo nº 543 de 2016 fls. 76  
Marcia Gaziotti  
RF 51/139

# REQUERIMENTO

RDS

729/2017

Senhor Presidente,

**REQUEIRO**, nos termos regimentais, a minha inclusão como coautor do Projeto de Lei nº 543/2016, de autoria dos Vereadores: Paulo Fiorilo e Senival Moura - Dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, e dá outras providências.

De acordo:

Ver. Alessandro Guedes

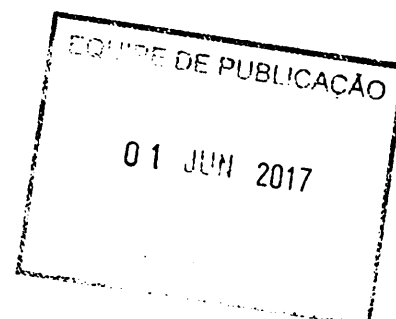
Sala das Sessões, em

De acordo:

Ver. Senival Moura

De acordo:

Ver. Antônio Donato (Líder da Bancada do PT)



17:31 31/05/2017 018650 - Protocolo Legislativo - 587.22

A SGP - 21  
01, 06, 17

Antonio Isoldi Caleari  
Supervisor - SGP. 22  
RF 11.300

Segue(s) por \_\_\_\_\_, nesta  
data, com \_\_\_\_\_, comunicado(s)  
sob nº(s) 48 \_\_\_\_\_ e  
folha de \_\_\_\_\_ no sob  
nº 13.06.17

Marcia Gaioli  
Auxiliar Técnico Administrativo  
RF 51.539

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP-4

NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO FINAL

Folha nº 48 do processo  
nº 543 de 2016Marcia Szpiti  
RF 51339

SESSÃO: 030-SE

DATA: 07/06/2017

FL: 33 DE 59

fls. 78

“PL 543/2016, do Vereador PAULO FIORILO (PT), SENIVAL MOURA (PT), ALESSANDRO GUEDES (PT). Dispõe sobre a implantação de pontos de energia elétrica nos ônibus, e dá outras providências. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara”.

O SR. PRESIDENTE (Eduardo Tuma – PSDB) – Em discussão. Não há oradores inscritos; está encerrada a discussão. A votos o PL 543/16. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Aprovado em primeira discussão, volta em segunda.