

01-0332/2015



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

PROJETO DE LEI 332/2015 DE 30/06/2015

Promovente:

Ver. SALOMÃO PEREIRA (PSDB)

Ementa:

DISPÕE SOBRE A INTRODUÇÃO DA LEI FEDERAL 12.587 DE POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, ALTERANDO A DISTÂNCIA MÍNIMA ENTRE PONTOS DE PARADAS PARA 600 METROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Observações:

Arquivado em 11 / 01 / 2017

Chefe de Seção



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 01 de pros
Nº 01-332-15
Adelina Cic...
RF 100-408

14

PROJETO DE LEI Nº
PL
332/2015

Dispõe sobre a introdução da Lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de paradas para 600 metros no Município de São Paulo, e dá outras providências.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica estipulado em todas as linhas de transporte coletivo que circulam no Município de São Paulo, a distância de 600 metros entre um ponto de parada e outro, e no máximo 800 metros quando não for possível obedecer a distância inicial mínima estipulada.

§ 1º- A disposição descrita neste artigo não se inclui nos corredores de ônibus, que não sofrerão alterações.

§ 2º- Nas vias que compõe o denominado corredor Norte/Sul, Avenida 23 de Maio, Avenida Rubem Berta, Avenida Washington Luiz e Avenida Interlagos, a distância entre os pontos de parada será de 800 metros.

§ 3º- Serão respeitadas as distâncias entre viadutos e pontes, onde não for possível a instalação dos pontos.

Art. 2º As mudanças necessárias, conforme disposto no art. 1º, deverão ocorrer no prazo máximo de 180 dias após a regulamentação desta lei.

Art. 3º O desrespeito a alteração que dispõe o art. 1º, acarretará a empresa concessionária prestadora do serviço público multa ao patamar de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

§ 1º O órgão competente a fiscalizar o transporte público do Município de São Paulo, deverá disponibilizar um canal direto para que o munícipe possa registrar suas reclamações quanto ao descumprimento do disposto no art. 1º desta lei.

CMSP - SEP-22 - 30/06/2015 - 13:24 - 000546 - 1/1

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

01/07/2015

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documentos sob nº
2 3
sob nº 4 5 8 5
Ass: 

§ 2º As reclamações realizadas pelos munícipes deverão obrigatoriamente constar o número da linha do coletivo e a empresa ou cooperativa detentora da concessão.

§ 3º O reclamante declarará sua responsabilidade, pela falsidade da reclamação, devendo à mesma ser instruída com seus dados pessoais de identificação.

Art. 5º A arrecadação da penalidade prevista nesta lei será destinada à construção de creches e manutenção de hospitais públicos, com acompanhamento e fiscalização da Secretaria Municipal de Saúde, Habitação e por comissão de no mínimo três vereadores.

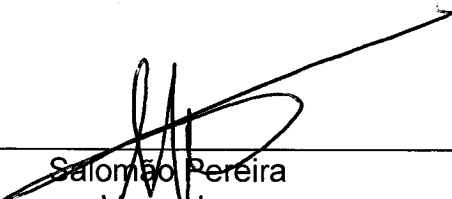
Art. 6º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas, se necessárias.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

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

Sala das Sessões. Às comissões competentes.

São Paulo, 29 de abril de 2015.



Salomão Pereira
Vereador



Folha nº 03 do Livro
Nº 01.332-15
Adelina Cicero - F. P. de Oliveira
RF 100.000

Salomão Pereira
Vereador

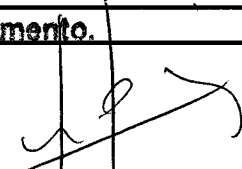


**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 64

do processo nº 01-332 de 2015., 5 / 8 / 15 (a) ca

Adelina Ciconi
Assistente Administrativo
Registro 100.406

LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: <u>Const., Just. e Leg. Particip.</u> <u>Pol. Urb., Metrop. e Meio Amb.,</u> <u>Administração Pública,</u> <u>Transp., Transp., Al. Econ., Tur., Laz. e Gastron.,</u> <u>Finanças e Orçamento.</u>  PRESIDENTE

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

06 AGO 2015

Jader Augusto Pimenta

Supervisor da Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP.22

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
RECEBIMOS DO SENHOR DELEGADO DE FISCAL PRÉVIA DAS PROPOSTURAS

RE 06108115 AS 17 hs

21/08 AS 10 HRS 135

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem, juntados nesta data, os documentos rubricados sob
Folhas de nºs 05/45 em 21/8/15

Leonardo F. M. Ribeiro
Técnico
RF 11.441



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO
PROCURADORIA**

Folha 05
Proc. nº 02.332/15
Leonardo F. de S. Ribeiro
RF 11.441

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL 0332/15

Realizada a pesquisa legislativa, observamos:

- Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 11.992, de 16 de janeiro de 1996, que dispensa a parada dos ônibus urbanos nos pontos normais de parada de embarque e desembarque de passageiros para desembarque de pessoas com deficiência física;
- Lei Municipal nº 15.914, de 16 de dezembro de 2013, que assegura aos usuários do transporte coletivo municipal, com deficiência e mobilidade reduzida, o direito de desembarque entre as paradas obrigatórias (pontos de ônibus);
- Lei Municipal nº 15.465, de 18 de outubro de 2011, que dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, visando criação, confecção, instalação e manutenção de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar, bem como de abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus;
- Lei Municipal nº 15.962, de 10 de janeiro de 2014, que estabelece diretrizes a serem observadas na implantação de abrigos e pontos de parada que integram o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da cidade de São Paulo com vistas a garantir que seus usuários tenham acesso às informações pertinentes ao serviço prestado, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.207, de 09 de novembro de 2001, que dispõe sobre a orientação e o auxílio ao usuário dos ônibus que integram o sistema de transporte coletivo do município, e dá outras providências.
- Decreto Municipal nº 56.232, de 2 de julho de 2015, que confere nova regulamentação à Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, com a alteração introduzida pela Lei nº 16.211, de 27 de maio de 2015, que dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo e autoriza o Poder Público a delegar sua execução; revoga o Decreto nº 53.887, de 8 de maio de 2013;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha 06
Proc. MP 01.332/15
Leonardo F. B. do Ribamar
RF 11.449

- PL0352/2015, que assegura aos usuários de ônibus integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, que tenham dificuldade de locomoção, o direito de embarque pela mesma porta em que se der o embarque no veículo, e dá outras providências;

- PL 0172/2014, que dispõe sobre o desembarque de mulheres usuárias do Sistema de Transporte Coletivo, e dá outras providências.

Cópias dos textos normativos acima indicados acompanham a presente informação.

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

São Paulo, 20 de agosto de 2015.

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



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha 01
Proc. Nº 01-332/15
Leonardo F. M. do Rio
RF 11.441

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

entes federativos.

CAPÍTULO III

DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

- I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;
- II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;
- III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento de pesquisas e projetos visando ao aprimoramento dos serviços e diferentes

interestadual de caráter urbano.

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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

IV – (VETADO).

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

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

CAPÍTULO V

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

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

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

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

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

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

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

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

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

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

CAPÍTULO VI

DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

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

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

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Base de dados : legis

Pesquisa : 11992

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 11.992 16/01/1996 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispensa a parada dos onibus urbanos nos pontos normais de parada de embarque e desembarque de passageiros para desembarque de portadores de deficiência fisica.

Projeto: Projeto de Lei Nº 360/1995 ([ver documento](#))

Autor(es): Mohamad Said Mourad

[[Back](#)]

LEI N. 11.992 - DE 16 DE JANEIRO DE 1996

Dispensa a parada dos ônibus urbanos nos pontos normais de parada de embarque e desembarque de passageiros para desembarque de portadores de deficiência física.

(Projeto de Lei n. 360/95, do Vereador Mohamad Said Mourad)

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

Faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 19 de dezembro de 1995, decretou e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os ônibus coletivos urbanos do Município de São Paulo não precisarão, para desembarque de passageiros portadores de deficiência física, obedecer às paradas obrigatórias dos pontos, preestabelecidas.

Art. 2º Os ônibus poderão parar, para desembarque de passageiros nos locais indicados por estes, desde que respeitado o itinerário original da linha.

Art. 3º As despesas decorrentes com a execução desta Lei correrão por dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 15914

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 15.914 16/12/2013 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Assegura aos usuários do transporte coletivo municipal com deficiência e mobilidade reduzida o direito de desembarque entre as paradas obrigatórias (pontos de ônibus), e dá outras providências.

Projeto: Projeto de Lei Nº 73/2013 ([ver documento](#))

Autor(es): Toninho Vespoli

[[Back](#)]

LEI Nº 15.914, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2013

(Projeto de Lei nº 73/13, do Vereador Toninho Vespoli – PSOL)

Assegura aos usuários do transporte coletivo municipal com deficiência e mobilidade reduzida o direito de desembarque entre as paradas obrigatórias (pontos de ônibus), 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 13 de novembro de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º Fica assegurado aos usuários do transporte coletivo municipal com deficiência e mobilidade reduzida o direito de desembarque entre as paradas obrigatórias (pontos de ônibus), desde que respeitado o itinerário da linha e as exigências do Código Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. O direito de desembarque entre as paradas obrigatórias, estabelecido na presente lei, não se aplica aos corredores exclusivos de ônibus do Sistema Público de Transporte, devendo, nestas vias, o desembarque ser feito exclusivamente nas paradas obrigatórias e estações.

Art. 2º Na impossibilidade de parada para desembarque no local indicado pelo usuário, deverá ser observado pelo condutor o local mais próximo ao indicado.

Art. 3º O Poder Executivo deverá promover campanha de esclarecimento nos meios de comunicação social divulgando amplamente ao público o direito das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, assegurado na presente lei.

Art. 4º A presente lei será regulamentada, no que couber, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

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

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

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 16 de dezembro de 2013, 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 16 de dezembro de 2013.

Base de dados : legis**Pesquisa : 15465****Total de referências : 1**

1/1**Título:** LEI Nº 15.465 18/10/2011 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, visando a criação, confecção, instalação e manutenção de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar e outras informações institucionais, bem como de abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus, com exploração publicitária.**Projeto:** Projeto de Lei Nº 47/2010 ([ver documento](#))**Autor(es):** EXECUTIVO; Gilberto Kassab**Regulamentação:** Decreto nº 52.933/2012 - 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.

[\[Back \]](#)

LEI Nº 15.465, DE 18 DE OUTUBRO DE 2011

(Projeto de Lei nº 47/2010, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, visando a criação, confecção, instalação e manutenção de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar e outras informações institucionais, bem como de abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus, com exploração publicitária.

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 21 de setembro de 2011, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

Art. 1º. Fica o Executivo autorizado a outorgar concessão, a título oneroso, mediante licitação, a empresas ou consórcio de empresas, visando a criação, confecção, instalação e manutenção, com exploração publicitária, de relógios eletrônicos digitais de tempo, temperatura, qualidade do ar e outras informações institucionais, bem como de estações de embarque e desembarque, abrigos de parada de transporte público de passageiros e de totens indicativos de parada de ônibus (pontos de parada de ônibus), elementos do mobiliário urbano de uso e utilidade pública, integrantes da paisagem urbana do Município de São Paulo, a que se refere o art. 22, incisos I, II e XIX, e §§ 1º, 2º e 15, da Lei nº 14.223, de 26 de setembro de 2006.

Parágrafo único. Competirão à São Paulo Obras - SPObras, nos termos previstos na Lei nº 15.056, de 8 de dezembro de 2009, a outorga e a gestão das concessões decorrentes desta lei, incumbindo-lhe a realização de licitação, na modalidade concorrência, bem como a respectiva contratação e fiscalização da execução dos serviços e dos ajustes contratuais.

**DOS RELÓGIOS
ELETRÔNICOS DIGITAIS**

Art. 2º. Os relógios eletrônicos digitais deverão ter marcação sincronizada de hora, indicação de temperatura local e de qualidade do ar, bem como veicular informações de interesse da Cidade, por meio de painéis de mensagens.

Art. 3º. Poderão ser instalados até 1.000 (mil) relógios, distribuídos por toda a área do Município, conforme diretrizes constantes de Plano de Implantação, a ser estabelecido por ato do Executivo.

§ 1º. O equipamento deverá dispor de 2 (duas) faces de painel publicitário, cada qual com área máxima de 2m² (dois metros quadrados), admitindo-se apenas 1 (um) painel publicitário por face.

§ 2º. O equipamento poderá contar com câmeras de monitoramento do entorno, que possibilitem a utilização de imagens, em tempo real e de maneira remota, pelos diversos órgãos públicos municipais, estaduais e federais, na forma e número estabelecidos no edital de licitação.

Art. 4º. A concessão de que tratam os arts. 2º e 3º desta lei será outorgada pelo prazo de até 30 (trinta) anos, incluídas eventuais prorrogações.

**DAS ESTAÇÕES DE EMBARQUE
E DESEMBARQUE, DOS ABRIGOS DE
PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
E DOS TOTENS INDICATIVOS DE PARADA DE ÔNIBUS**

Art. 5º. As estações de embarque e desembarque, os abrigos de parada de transporte público de passageiros e os totens indicativos de parada de ônibus

(pontos de parada de ônibus) poderão ter marcação sincronizada de hora, indicação das linhas e previsão de chegada dos veículos, bem como divulgar informações de interesse da Cidade, por meio de painéis de mensagens.

Art. 6º. Além dos equipamentos (pontos, abrigos e estações) objeto da concessão ora autorizada, poderão ser instalados até 16.000 (dezesesseis mil) pontos e abrigos sem câmeras de monitoramento e painéis eletrônicos, distribuídos por toda a área do Município, conforme diretrizes que serão estabelecidas por ato do Executivo.

Art. 7º. Os abrigos a serem instalados deverão ser compostos por estrutura e painéis publicitários, ocupando, no solo, o menor espaço possível.

§ 1º. O equipamento deverá dispor de 2 (duas) faces de painel publicitário, totalizando, no conjunto, até 4m² (quatro metros quadrados), admitindo-se apenas 1 (um) painel publicitário por face.

§ 2º. O equipamento poderá contar com câmeras de monitoramento do entorno, que possibilitem a utilização de imagens, em tempo real e de maneira remota, pelos diversos órgãos públicos municipais, estaduais e federais, na forma e número estabelecidos no edital de licitação.

Art. 8º. Serão instalados totens indicativos de parada de ônibus (pontos de parada de ônibus), os quais não poderão veicular publicidade.

Parágrafo único. A instalação dos totens indicativos de parada de ônibus será efetuada de acordo com a necessidade definida pelo Poder Concedente.

Art. 9º. A implantação, supressão ou remanejamento dos abrigos e totens indicativos de parada de ônibus somente serão realizados por determinação da Secretaria Municipal de Transportes - SMT.

Parágrafo único. Os contratos de concessão deverão conter cláusula prevendo a inexistência de qualquer pagamento ou indenização ao concessionário pelas alterações necessárias previstas no "caput" deste artigo.

Art. 10. A concessão de que tratam os arts. 6º a 9º desta lei será outorgada pelo prazo de até 30 (trinta) anos, incluídas eventuais prorrogações.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 11. Os relógios eletrônicos digitais poderão ser objeto de concessões distintas daquelas destinadas aos abrigos de parada de transporte público de passageiros, compreendendo-se nestas últimas os totens indicativos de parada de ônibus.

Art. 12. As características, dimensões, quantidades e localização dos equipamentos de que trata esta lei, as normas atinentes à exploração publicitária e as condições de participação na licitação, dentre outras regras, serão definidas no respectivo edital de licitação.

Art. 13. As futuras concessões deverão contemplar solução para os equipamentos e mobiliários urbanos - relógios, abrigos e pontos de ônibus - atualmente existentes na Cidade.

Art. 14. Findo o contrato de concessão, os equipamentos de que trata esta lei ficarão definitivamente incorporados ao patrimônio do Município de São Paulo, sem qualquer direito de indenização às concessionárias.

Art. 15. Os valores obtidos em decorrência do pagamento do ônus das concessões objeto desta lei deverão ser geridos pela SPObras, devendo ser aplicados, de forma prioritária, na conservação, manutenção e ampliação do número de equipamentos.

§ 1º. A SPObras receberá um valor mensal, a ser pago pelas empresas concessionárias, a título de remuneração pelos serviços prestados, relativos ao planejamento, implementação, gestão e fiscalização das concessões dos serviços públicos aprovadas por esta lei.

§ 2º. O valor da remuneração de que trata o parágrafo anterior deverá ser fixado por meio de Decreto Municipal.

Art. 16. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 18 de outubro de 2011, 458º da fundação de São Paulo.

GILBERTO KASSAB, PREFEITO

Base de dados : legis

Pesquisa : 15962

Total de referências : 1

1/1

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

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

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

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

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

[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 19
Proc. Nº 01.332/15
Leonardo F. M. do Rio Ribeiro
RF 11.441

LEI Nº 15.962, DE 10 DE JANEIRO DE 2014

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

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

FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 12 de dezembro de 2013, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

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

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

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

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

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

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

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

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

FERNANDO HADDAD, PREFEITO

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

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

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

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 13241

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder 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 complet.: - 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. ([ver documento](#))[[Back](#)]

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

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

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

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

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

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

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

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

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

I - Sistema Integrado composto por:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

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

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

normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

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

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

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

CAPÍTULO III

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

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

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

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

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

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

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

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

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

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

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

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

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

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

- V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;
- VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
- VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;
- VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;
- IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;
- X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;
- XI - os bens reversíveis;
- XII - os casos de rescisão;
- XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;
- XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

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

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

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

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

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

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

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma

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

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

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

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

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

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

Art. 19 - A permissão será revogada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

- I - os motivos da intervenção e sua necessidade;
 - II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;
 - III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;
 - IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.
- Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.
- Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA

DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

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

I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

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

I - imediata apreensão dos veículos;

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

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

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

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

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

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

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

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

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

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MARTA SUPPLY, PREFEITA

ANNA EMÍLIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

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

Base de dados : legis

Pesquisa : 13207

Total de referências : 1

1/1

Título: LEI Nº 13.207 09/11/2001 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre a orientacao e o auxilio ao usuario dos onibus que integram o sistema de transporte coletivo do municipio, e da outras providencias.

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. ([ver documento](#))

[[Back](#)]

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 SUPPLY, 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 SUPPLY, 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 : 56232

Total de referências : 1

1/1

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

Sem revogação expressa

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

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

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

[[Back](#)]



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

29
Folha _____
Proc. Nº 01.332/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

DECRETO Nº 56.232, DE 2 DE JULHO DE 2015

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

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

D E C R E T A:

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

DA DELEGAÇÃO E DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Poderão, ainda, ser previstos bens reversíveis, de quais constitui-se, ao, 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, reservadas os bens relacionados no § 1º 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 4.587, 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 Vário 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 média ou curta no território, interligando em cada um dos Setores de Ônibus ou articulando setores vizinhos em uma mesma região da cidade.

Folha 30
FOLHA Nº 01/30/15
Leandro Ribeiro

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

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 metropolitana;

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Lote Estrutural 1 (E1): Área Operacional Norte;

b) Lote Estrutural 2 (E2): Área Operacional Leste;

c) Lote Estrutural 3 (E3): Área Operacional Sul;

d) Lote Estrutural 4 (E4): Área Operacional Oeste;

e) Lote Estrutural 5 (E5): Lote Especial Trólebus;

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

a) Lote Local de Articulação Regional 0 (AR0): Área Operacional Central

b) Lote Local de Articulação Regional 1 (AR1): Área Operacional Noroeste;

c) Lote Local de Articulação Regional 2 (AR2): Área Operacional Norte;

d) Lote Local de Articulação Regional 3 (AR3): Área Operacional Nordeste;

e) Lote Local de Articulação Regional 4 (AR4): Área Operacional Leste;

f) Lote Local de Articulação Regional 5 (AR5): Área Operacional Sudeste;

g) Lote Local de Articulação Regional 6 (AR6): Área Operacional Sudoeste;

h) Lote Local de Articulação Regional 7 (AR7): Área Operacional Oeste;

i) Lote Local de Articulação Regional 8 (AR8): Área Operacional Oeste;

j) Lote Local de Articulação Regional 9 (AR9): Área Operacional Oeste;

k) Lote Local de Articulação Regional 10 (AR10): Área Operacional Oeste;

l) Lote Local de Articulação Regional 11 (AR11): Área Operacional Oeste;

m) Lote Local de Articulação Regional 12 (AR12): Área Operacional Oeste;

n) Lote Local de Articulação Regional 13 (AR13): Área Operacional Oeste;

o) Lote Local de Articulação Regional 14 (AR14): Área Operacional Oeste;

p) Lote Local de Articulação Regional 15 (AR15): Área Operacional Oeste;

q) Lote Local de Articulação Regional 16 (AR16): Área Operacional Oeste;

r) Lote Local de Articulação Regional 17 (AR17): Área Operacional Oeste;

s) Lote Local de Articulação Regional 18 (AR18): Área Operacional Oeste;

t) Lote Local de Articulação Regional 19 (AR19): Área Operacional Oeste;

u) Lote Local de Articulação Regional 20 (AR20): Área Operacional Oeste;

v) Lote Local de Articulação Regional 21 (AR21): Área Operacional Oeste;

w) Lote Local de Articulação Regional 22 (AR22): Área Operacional Oeste;

x) Lote Local de Articulação Regional 23 (AR23): Área Operacional Oeste;

y) Lote Local de Articulação Regional 24 (AR24): Área Operacional Oeste;

z) Lote Local de Articulação Regional 25 (AR25): Área Operacional Oeste;

aa) Lote Local de Articulação Regional 26 (AR26): Área Operacional Oeste;

ab) Lote Local de Articulação Regional 27 (AR27): Área Operacional Oeste;

ac) Lote Local de Articulação Regional 28 (AR28): Área Operacional Oeste;

ad) Lote Local de Articulação Regional 29 (AR29): Área Operacional Oeste;

ae) Lote Local de Articulação Regional 30 (AR30): Área Operacional Oeste;

af) Lote Local de Articulação Regional 31 (AR31): Área Operacional Oeste;

ag) Lote Local de Articulação Regional 32 (AR32): Área Operacional Oeste;

ah) Lote Local de Articulação Regional 33 (AR33): Área Operacional Oeste;

ai) Lote Local de Articulação Regional 34 (AR34): Área Operacional Oeste;

aj) Lote Local de Articulação Regional 35 (AR35): Área Operacional Oeste;

ak) Lote Local de Articulação Regional 36 (AR36): Área Operacional Oeste;

al) Lote Local de Articulação Regional 37 (AR37): Área Operacional Oeste;

am) Lote Local de Articulação Regional 38 (AR38): Área Operacional Oeste;

an) Lote Local de Articulação Regional 39 (AR39): Área Operacional Oeste;

ao) Lote Local de Articulação Regional 40 (AR40): Área Operacional Oeste;

ap) Lote Local de Articulação Regional 41 (AR41): Área Operacional Oeste;

aq) Lote Local de Articulação Regional 42 (AR42): Área Operacional Oeste;

ar) Lote Local de Articulação Regional 43 (AR43): Área Operacional Oeste;

as) Lote Local de Articulação Regional 44 (AR44): Área Operacional Oeste;

at) Lote Local de Articulação Regional 45 (AR45): Área Operacional Oeste;

au) Lote Local de Articulação Regional 46 (AR46): Área Operacional Oeste;

av) Lote Local de Articulação Regional 47 (AR47): Área Operacional Oeste;

aw) Lote Local de Articulação Regional 48 (AR48): Área Operacional Oeste;

ax) Lote Local de Articulação Regional 49 (AR49): Área Operacional Oeste;

ay) Lote Local de Articulação Regional 50 (AR50): Área Operacional Oeste;

az) Lote Local de Articulação Regional 51 (AR51): Área Operacional Oeste;

ba) Lote Local de Articulação Regional 52 (AR52): Área Operacional Oeste;

bb) Lote Local de Articulação Regional 53 (AR53): Área Operacional Oeste;

bc) Lote Local de Articulação Regional 54 (AR54): Área Operacional Oeste;

bd) Lote Local de Articulação Regional 55 (AR55): Área Operacional Oeste;

be) Lote Local de Articulação Regional 56 (AR56): Área Operacional Oeste;

bf) Lote Local de Articulação Regional 57 (AR57): Área Operacional Oeste;

bg) Lote Local de Articulação Regional 58 (AR58): Área Operacional Oeste;

bh) Lote Local de Articulação Regional 59 (AR59): Área Operacional Oeste;

bi) Lote Local de Articulação Regional 60 (AR60): Área Operacional Oeste;

bj) Lote Local de Articulação Regional 61 (AR61): Área Operacional Oeste;

bk) Lote Local de Articulação Regional 62 (AR62): Área Operacional Oeste;

bl) Lote Local de Articulação Regional 63 (AR63): Área Operacional Oeste;

bm) Lote Local de Articulação Regional 64 (AR64): Área Operacional Oeste;

bn) Lote Local de Articulação Regional 65 (AR65): Área Operacional Oeste;

bo) Lote Local de Articulação Regional 66 (AR66): Área Operacional Oeste;

bp) Lote Local de Articulação Regional 67 (AR67): Área Operacional Oeste;

bq) Lote Local de Articulação Regional 68 (AR68): Área Operacional Oeste;

br) Lote Local de Articulação Regional 69 (AR69): Área Operacional Oeste;

bs) Lote Local de Articulação Regional 70 (AR70): Área Operacional Oeste;

bt) Lote Local de Articulação Regional 71 (AR71): Área Operacional Oeste;

bu) Lote Local de Articulação Regional 72 (AR72): Área Operacional Oeste;

bv) Lote Local de Articulação Regional 73 (AR73): Área Operacional Oeste;

bw) Lote Local de Articulação Regional 74 (AR74): Área Operacional Oeste;

bx) Lote Local de Articulação Regional 75 (AR75): Área Operacional Oeste;

by) Lote Local de Articulação Regional 76 (AR76): Área Operacional Oeste;

bz) Lote Local de Articulação Regional 77 (AR77): Área Operacional Oeste;

ca) Lote Local de Articulação Regional 78 (AR78): Área Operacional Oeste;

cb) Lote Local de Articulação Regional 79 (AR79): Área Operacional Oeste;

cc) Lote Local de Articulação Regional 80 (AR80): Área Operacional Oeste;

cd) Lote Local de Articulação Regional 81 (AR81): Área Operacional Oeste;

ce) Lote Local de Articulação Regional 82 (AR82): Área Operacional Oeste;

cf) Lote Local de Articulação Regional 83 (AR83): Área Operacional Oeste;

cg) Lote Local de Articulação Regional 84 (AR84): Área Operacional Oeste;

ch) Lote Local de Articulação Regional 85 (AR85): Área Operacional Oeste;

ci) Lote Local de Articulação Regional 86 (AR86): Área Operacional Oeste;

cj) Lote Local de Articulação Regional 87 (AR87): Área Operacional Oeste;

ck) Lote Local de Articulação Regional 88 (AR88): Área Operacional Oeste;

cl) Lote Local de Articulação Regional 89 (AR89): Área Operacional Oeste;

cm) Lote Local de Articulação Regional 90 (AR90): Área Operacional Oeste;

cn) Lote Local de Articulação Regional 91 (AR91): Área Operacional Oeste;

co) Lote Local de Articulação Regional 92 (AR92): Área Operacional Oeste;

cp) Lote Local de Articulação Regional 93 (AR93): Área Operacional Oeste;

cq) Lote Local de Articulação Regional 94 (AR94): Área Operacional Oeste;

cr) Lote Local de Articulação Regional 95 (AR95): Área Operacional Oeste;

cs) Lote Local de Articulação Regional 96 (AR96): Área Operacional Oeste;

ct) Lote Local de Articulação Regional 97 (AR97): Área Operacional Oeste;

cu) Lote Local de Articulação Regional 98 (AR98): Área Operacional Oeste;

cv) Lote Local de Articulação Regional 99 (AR99): Área Operacional Oeste;

cw) Lote Local de Articulação Regional 100 (AR100): Área Operacional Oeste;

cx) Lote Local de Articulação Regional 101 (AR101): Área Operacional Oeste;

cy) Lote Local de Articulação Regional 102 (AR102): Área Operacional Oeste;

cz) Lote Local de Articulação Regional 103 (AR103): Área Operacional Oeste;

ca) Lote Local de Articulação Regional 104 (AR104): Área Operacional Oeste;

cb) Lote Local de Articulação Regional 105 (AR105): Área Operacional Oeste;

cc) Lote Local de Articulação Regional 106 (AR106): Área Operacional Oeste;

cd) Lote Local de Articulação Regional 107 (AR107): Área Operacional Oeste;

ce) Lote Local de Articulação Regional 108 (AR108): Área Operacional Oeste;

cf) Lote Local de Articulação Regional 109 (AR109): Área Operacional Oeste;

cg) Lote Local de Articulação Regional 110 (AR110): Área Operacional Oeste;

ch) Lote Local de Articulação Regional 111 (AR111): Área Operacional Oeste;

ci) Lote Local de Articulação Regional 112 (AR112): Área Operacional Oeste;

cj) Lote Local de Articulação Regional 113 (AR113): Área Operacional Oeste;

ck) Lote Local de Articulação Regional 114 (AR114): Área Operacional Oeste;

cl) Lote Local de Articulação Regional 115 (AR115): Área Operacional Oeste;

cm) Lote Local de Articulação Regional 116 (AR116): Área Operacional Oeste;

cn) Lote Local de Articulação Regional 117 (AR117): Área Operacional Oeste;

co) Lote Local de Articulação Regional 118 (AR118): Área Operacional Oeste;

cp) Lote Local de Articulação Regional 119 (AR119): Área Operacional Oeste;

cq) Lote Local de Articulação Regional 120 (AR120): Área Operacional Oeste;

cr) Lote Local de Articulação Regional 121 (AR121): Área Operacional Oeste;

cs) Lote Local de Articulação Regional 122 (AR122): Área Operacional Oeste;

ct) Lote Local de Articulação Regional 123 (AR123): Área Operacional Oeste;

cu) Lote Local de Articulação Regional 124 (AR124): Área Operacional Oeste;

cv) Lote Local de Articulação Regional 125 (AR125): Área Operacional Oeste;

cw) Lote Local de Articulação Regional 126 (AR126): Área Operacional Oeste;

cx) Lote Local de Articulação Regional 127 (AR127): Área Operacional Oeste;

cy) Lote Local de Articulação Regional 128 (AR128): Área Operacional Oeste;

cz) Lote Local de Articulação Regional 129 (AR129): Área Operacional Oeste;

ca) Lote Local de Articulação Regional 130 (AR130): Área Operacional Oeste;

cb) Lote Local de Articulação Regional 131 (AR131): Área Operacional Oeste;

cc) Lote Local de Articulação Regional 132 (AR132): Área Operacional Oeste;

cd) Lote Local de Articulação Regional 133 (AR133): Área Operacional Oeste;

ce) Lote Local de Articulação Regional 134 (AR134): Área Operacional Oeste;

cf) Lote Local de Articulação Regional 135 (AR135): Área Operacional Oeste;

cg) Lote Local de Articulação Regional 136 (AR136): Área Operacional Oeste;

ch) Lote Local de Articulação Regional 137 (AR137): Área Operacional Oeste;

ci) Lote Local de Articulação Regional 138 (AR138): Área Operacional Oeste;

cj) Lote Local de Articulação Regional 139 (AR139): Área Operacional Oeste;

ck) Lote Local de Articulação Regional 140 (AR140): Área Operacional Oeste;

cl) Lote Local de Articulação Regional 141 (AR141): Área Operacional Oeste;

cm) Lote Local de Articulação Regional 142 (AR142): Área Operacional Oeste;

cn) Lote Local de Articulação Regional 143 (AR143): Área Operacional Oeste;

co) Lote Local de Articulação Regional 144 (AR144): Área Operacional Oeste;

cp) Lote Local de Articulação Regional 145 (AR145): Área Operacional Oeste;

cq) Lote Local de Articulação Regional 146 (AR146): Área Operacional Oeste;

cr) Lote Local de Articulação Regional 147 (AR147): Área Operacional Oeste;

cs) Lote Local de Articulação Regional 148 (AR148): Área Operacional Oeste;

ct) Lote Local de Articulação Regional 149 (AR149): Área Operacional Oeste;

cu) Lote Local de Articulação Regional 150 (AR150): Área Operacional Oeste;

cv) Lote Local de Articulação Regional 151 (AR151): Área Operacional Oeste;

cw) Lote Local de Articulação Regional 152 (AR152): Área Operacional Oeste;

cx) Lote Local de Articulação Regional 153 (AR153): Área Operacional Oeste;

cy) Lote Local de Articulação Regional 154 (AR154): Área Operacional Oeste;

cz) Lote Local de Articulação Regional 155 (AR155): Área Operacional Oeste;

ca) Lote Local de Articulação Regional 156 (AR156): Área Operacional Oeste;

cb) Lote Local de Articulação Regional 157 (AR157): Área Operacional Oeste;

cc) Lote Local de Articulação Regional 158 (AR158): Área Operacional Oeste;

cd) Lote Local de Articulação Regional 159 (AR159): Área Operacional Oeste;

ce) Lote Local de Articulação Regional 160 (AR160): Área Operacional Oeste;

cf) Lote Local de Articulação Regional 161 (AR161): Área Operacional Oeste;

cg) Lote Local de Articulação Regional 162 (AR162): Área Operacional Oeste;

ch) Lote Local de Articulação Regional 163 (AR163): Área Operacional Oeste;

ci) Lote Local de Articulação Regional 164 (AR164): Área Operacional Oeste;

cj) Lote Local de Articulação Regional 165 (AR165): Área Operacional Oeste;

ck) Lote Local de Articulação Regional 166 (AR166): Área Operacional Oeste;

cl) Lote Local de Articulação Regional 167 (AR167): Área Operacional Oeste;

cm) Lote Local de Articulação Regional 168 (AR168): Área Operacional Oeste;

cn) Lote Local de Articulação Regional 169 (AR169): Área Operacional Oeste;

co) Lote Local de Articulação Regional 170 (AR170): Área Operacional Oeste;

cp) Lote Local de Articulação Regional 171 (AR171): Área Operacional Oeste;

cq) Lote Local de Articulação Regional 172 (AR172): Área Operacional Oeste;

cr) Lote Local de Articulação Regional 173 (AR173): Área Operacional Oeste;

cs) Lote Local de Articulação Regional 174 (AR174): Área Operacional Oeste;

ct) Lote Local de Articulação Regional 175 (AR175): Área Operacional Oeste;

cu) Lote Local de Articulação Regional 176 (AR176): Área Operacional Oeste;

cv) Lote Local de Articulação Regional 177 (AR177): Área Operacional Oeste;

cw) Lote Local de Articulação Regional 178 (AR178): Área Operacional Oeste;

cx) Lote Local de Articulação Regional 179 (AR179): Área Operacional Oeste;

cy) Lote Local de Articulação Regional 180 (AR180): Área Operacional Oeste;

cz) Lote Local de Articulação Regional 181 (AR181): Área Operacional Oeste;

ca) Lote Local de Articulação Regional 182 (AR182): Área Operacional Oeste;

cb) Lote Local de Articulação Regional 183 (AR183): Área Operacional Oeste;

cc) Lote Local de Articulação Regional 184 (AR184): Área Operacional Oeste;

cd) Lote Local de Articulação Regional 185 (AR185): Área Operacional Oeste;

ce) Lote Local de Articulação Regional 186 (AR186): Área Operacional Oeste;

cf) Lote Local de Articulação Regional 187 (AR187): Área Operacional Oeste;

cg) Lote Local de Articulação Regional 188 (AR188): Área Operacional Oeste;

ch) Lote Local de Articulação Regional 189 (AR189): Área Operacional Oeste;

ci) Lote Local de Articulação Regional 190 (AR190): Área Operacional Oeste;

cj) Lote Local de Articulação Regional 191 (AR191): Área Operacional Oeste;

ck) Lote Local de Articulação Regional 192 (AR192): Área Operacional Oeste;

cl) Lote Local de Articulação Regional 193 (AR193): Área Operacional Oeste;

cm) Lote Local de Articulação Regional 194 (AR194): Área Operacional Oeste;

cn) Lote Local de Articulação Regional 195 (AR195): Área Operacional Oeste;

co) Lote Local de Articulação Regional 196 (AR196): Área Operacional Oeste;

cp) Lote Local de Articulação Regional 197 (AR197): Área Operacional Oeste;

cq) Lote Local de Articulação Regional 198 (AR198): Área Operacional Oeste;

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 equilíbrio econômico do contrato; ou

II - compartilhadas com o Poder Concedente, conforme previsto na alínea "a" do inciso III do artigo 27 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.

Folha
Proc. Nº 013327/15
Leonardo F. Ribeiro
RF 444
39

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

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

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

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

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

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

DA TRANSFERÊNCIA E DA EXTINÇÃO DA DELEGAÇÃO

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

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

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

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

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

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da concessionária.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DAS PENALIDADES

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

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

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

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

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

DA GESTÃO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

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

I - acompanhamento e fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais;

II - avaliação do desempenho operacional das concessionárias;

III - avaliação do desempenho econômico-financeiro dos contratos;

IV - avaliação da qualidade dos serviços prestados aos usuários;

V - análise da revisão periódica prevista no artigo 21 deste decreto e dos pedidos de reequilíbrio;

VI - análise das alterações dos serviços envolvendo aspectos de planejamento, operacionais e econômicos.

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

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

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

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

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

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

Colha
Proc. Nº 01.332.1/15
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.44

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

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

1. PRINCÍPIOS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO

- 1.1. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, estabelecido na Lei nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, é formado por um conjunto organizado de linhas, de diferentes funções, articuladas na forma de uma rede de serviços totalmente integrados, baseada no uso dos meios eletrônicos de pagamento de passagens no âmbito do Bilhete Único.
- 1.2. O conjunto de linhas do Sistema Integrado de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo está organizado com base nos seguintes princípios:
 - I. organização com o conceito de rede única, de forma a garantir melhor atendimento às necessidades dos usuários, pelo menor custo e com mínimos impactos negativos na estrutura urbana, o que pressupõe a complementaridade entre todas as modalidades e a integração entre os serviços de transporte coletivo ofertados na cidade;
 - II. extensão e aplicação do conceito de rede de transporte unificada a todos os serviços prestados no Município, inclusive aqueles sob jurisdição de outras esferas de governo, exigindo a adequada gestão institucional e regulamentação dos serviços de transporte coletivo intervenientes;
 - III. integração e complementaridade dos serviços de transporte coletivo urbano com outras modalidades de transporte motorizadas e não motorizadas, em especial com as bicicletas;
 - IV. prevalência do interesse público na organização dos serviços de transporte coletivo, independentemente da natureza e da diversidade das suas concessionárias, evitando tanto a segregação dos espaços de atuação quanto 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;

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. 1º a 3º e 6º a 7º, todas.

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

- 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;

II. 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;

II. 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;

II. estímulo à participação das concessionárias na busca de eficiência e qualidade dos serviços.

UNIDADES DE PLANEJAMENTO – SETORES DE ÔNIBUS

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.

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.

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.

IPOLOGIA DE LINHAS

As linhas da rede de transporte coletivo por ônibus da cidade têm as seguintes definições para todos os fins deste decreto, do edital de licitação e contrato de concessão:

I. **Linhas Estruturais Radiais (LER):** são as linhas do Subsistema Estrutural, que atendem as ligações dos Setores de Ônibus com a Região Central da Cidade, bem como aquelas que

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

II. **Linhas Estruturais Perimetrais (LEP):** são as linhas do Subsistema Estrutural, que articulam as ligações radiais estruturais de ônibus, ligam as centralidades urbanas regionais e Setores de Ônibus, com trajetos não radiais, sem passar pelo Centro Histórico da Cidade, ligando regiões dispostas nos anéis viários da cidade;

III. **Linhas Locais de Articulação Regional (LLA):** são as linhas que ligam os Setores de Ônibus às centralidades urbanas de alcance regional, que interligam os Setores de Ônibus situados em Áreas Operacionais distintas, que atendem à ligação com a Região Central com percurso predominantemente fora do VEIO, e as linhas cuja função da ligação se configure como de atendimento de natureza regional;

IV. **Linhas Locais de Distribuição (LLD):** são as linhas que realizam as ligações internas aos Setores de Ônibus, atendendo as centralidades de bairro e centralidades urbanas de alcance regional inseridas no Setor de Ônibus ou que realizam algumas ligações externas ao Setor de Ônibus, cumprindo a função de alimentação do Subsistema Estrutural, mediante atendimento aos terminais de ônibus e às estações da rede metroferroviárias localizadas em outro Setor, desde que observem características complementares, como:

- a) os Terminais e Estações de Metrô não estejam inseridos na área de influência de uma centralidade urbana de alcance regional;
- b) possuam traçados com maior capilaridade, com abrangência de atendimento típica de áreas residenciais;
- c) possuam traçados que requeiram o uso de veículos de pequena capacidade em razão das características geométricas das vias e topográficas dos traçados;

V. **Linhas Locais Rurais (LLR):** são as linhas enquadradas na categoria de Serviços Complementares que atendem as regiões da Macroárea de Contenção Urbana e Uso Sustentável e Macroárea de Preservação de Ecossistemas Naturais, definidas no Plano Diretor Estratégico.

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

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

Leonardo F. M. B. Ribeiro
RF 11441

Folha
Proc. Nº 07.332.1/5

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.

TIPOLOGIA DE REDES

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:

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;

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;

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;

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.

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:

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);

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;

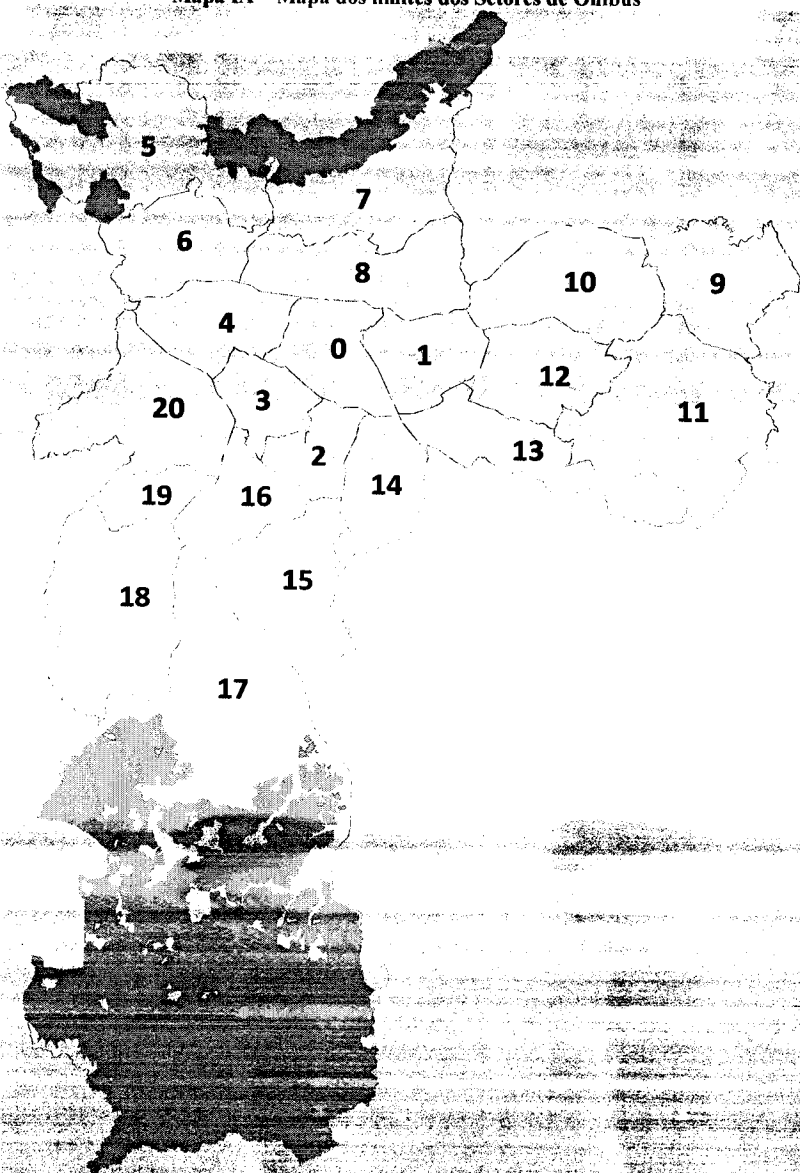
Linhas Especiais: toda linha que seja estabelecida em caráter permanente ou transitório, para atendimento de demandas pontuais de comunidades ou de polos de atração em horários específicos do dia, bem como em eventos da Cidade.

5. VIÁRIO ESTRUTURAL DE INTERESSE DOS ÔNIBUS - VEIO

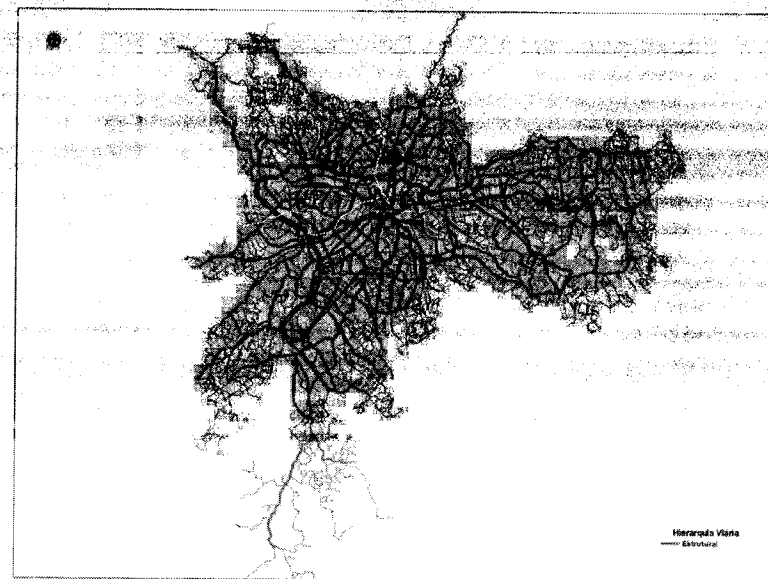
- 5.1. O conjunto de vias do sistema viário principal da cidade, mostrado no Mapa IB deste Anexo, cujas características das vias, de inserção geográfica, de função de ligação do território, de presença de infraestrutura específica para priorizar a circulação dos ônibus, configuram-se como as vias principais,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

Folha
Proc. Nº 07-332118
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

Mapa IA - Mapa dos limites dos Setores de Ônibus



Mapa IB - Mapa ilustrativo do VEIO



Anexo II – DELIMITAÇÃO DE ÁREAS OPERACIONAIS

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 Lotes

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

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

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

2. Os limites geográficos dos Setores de Ônibus estão descritos a seguir.
- 2.1 Limites do Setor de Ônibus 0 (zero)

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

- 2.2 Limites do Setor de Ônibus 1

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

começa 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).

2.1 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).

2.2 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).

2.3 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).

2.4 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 Caxambu do Sul e Av. Elisio 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).

2.5 Limites do Setor de Ônibus 6

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

2.6 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).

2.7 Limites do Setor de Ônibus 8

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

2.8 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).

2.9 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).

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. Arraías 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).

Limites do Setor de Ônibus 12

Começa na Av. do Contorno com Estação Corinthians-Itaquera linha 3 Vermelha do Metrô, segue pela Radial leste em direção ao Centro, à esquerda na Av. Aricanduva, à direita na Rua Ajiru, à esquerda na Rua Comendador Gil Pinheiro, à direita acompanhando o Córrego Rapa-dura, 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. Arraías 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).

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. Arraías do Araguaia, à esquerda na Av. da Barreira Grande, à direita na Av. Sapopemba e Rua Miranda Jordão, à esquerda na Av. Abel Ferreira, à esquerda na Rua Eng. Cestari, à esquerda na Rua Plácido de Castro, à direita na Rua Padre Maurício, até a Av. Adutora do Rio Claro, por onde segue até a Rua do Orfanato, seguindo por ela até a Rua Cap. Pacheco Chaves e Viaduto

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

2.15 Limites do Setor de Ônibus 14

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

2.16 Limites do Setor de Ônibus 15

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

2.17 Limites do Setor de Ônibus 16

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

2.18 Limites do Setor de Ônibus 17

Começa no "Canal Rio Grande" com o Rio Pinheiros, segue ao sul pela Represa Guarapiranga acompanhando o limite do Distrito da Capela do Socorro, até a divisa com o Município de Embu-Guaçu, seguindo pelos limites do extremo sul do Município com os municípios de Embu-Guaçu, Jujutiba, 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.

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 Av. João Dias Av. Das Belezas, esquerda na Av. Carlos Caldeira Filho em direção ao Sudeste, 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 Itapeverica 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).

Limites do Setor de Ônibus 19

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

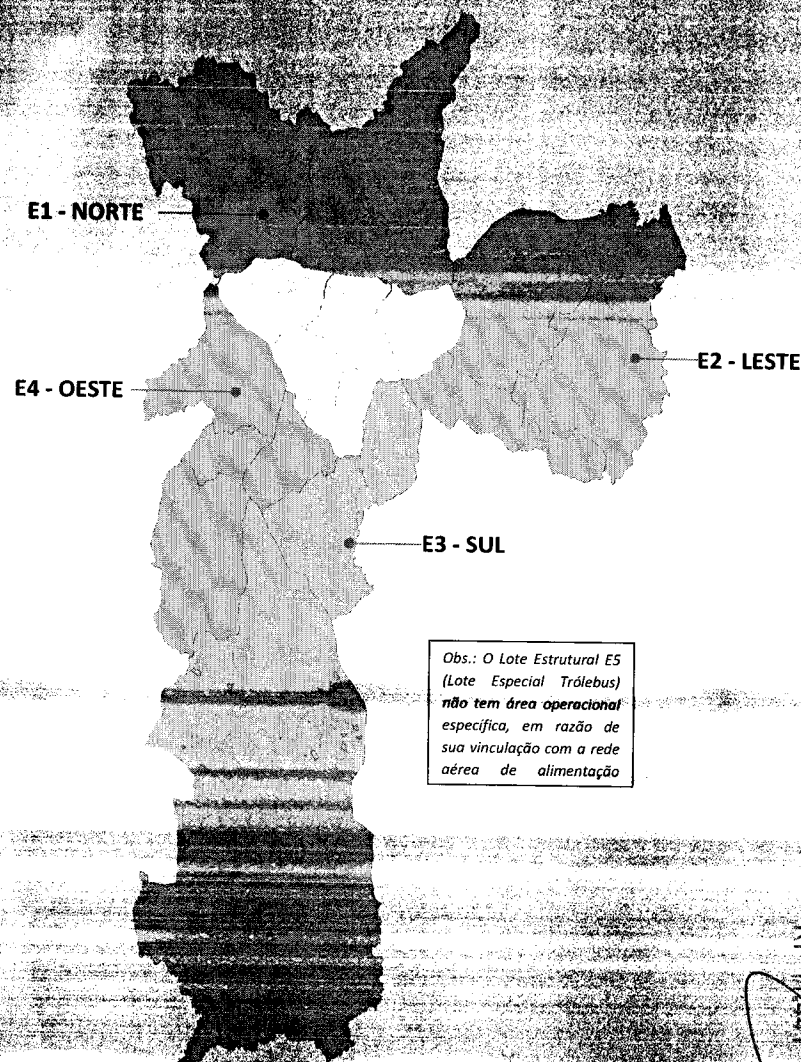
Limites do Setor de Ônibus 20

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

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

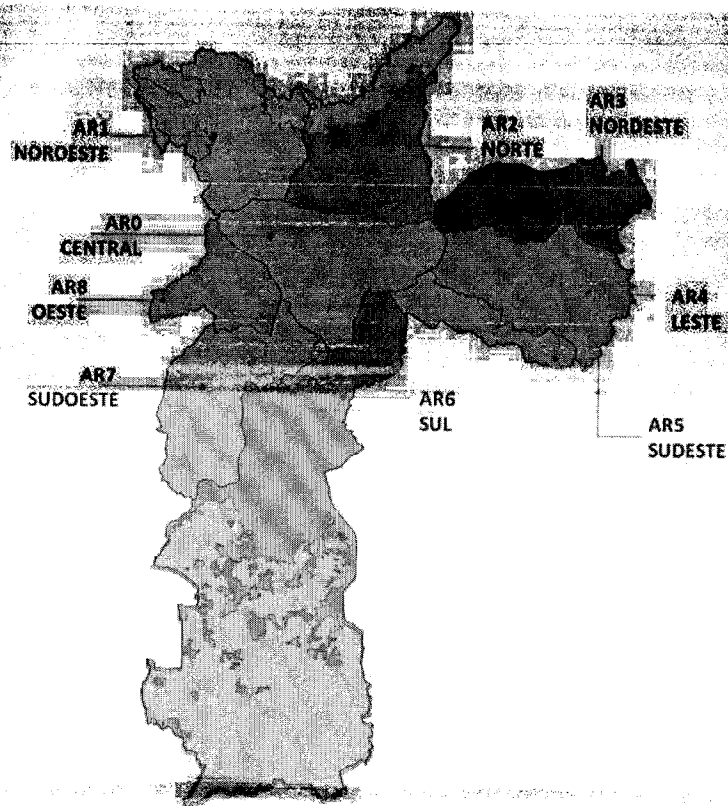
As Áreas de Operação correlacionadas aos lotes de serviços estabelecidos neste Decreto estão ilustradas nos mapas a seguir.

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

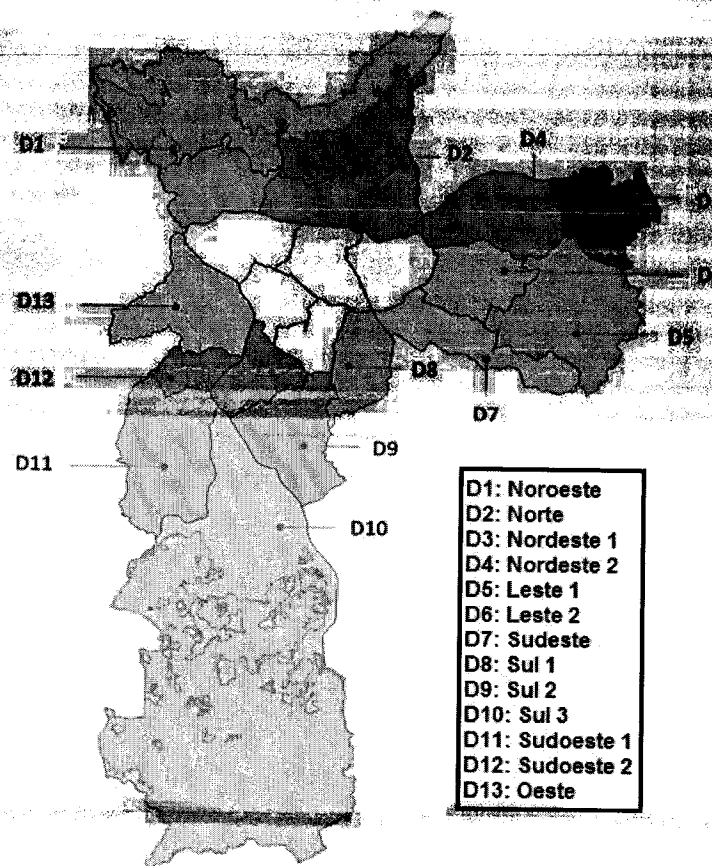


Folha 111
Proc. N° 01-3321/5
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11441

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



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



Folha
Proc. Nº 01.332.115
Leonardo F. M. Silva
Assessor
42

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

De acordo com este decreto, a vinculação dos lotes de serviços, áreas de operação e tipos de linhas é sendo na forma da tabela a seguir.

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

ANEXO V – CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DOS VEÍCULOS

TABELA DE CAPACIDADE MÉDIA DE VEÍCULOS							
Tipo de Veículo	Características		Parâmetros de Referência (metros)	Área para pedestres (m²)	Área para passageiros em pé (m²)	Passageiros por m²	Capacidade Total Média (passageiros em pé + área em cada tipo de veículo)
	Comprimento	Comprimento Total					
Minibús	Piso Normal	≤ 9,0 m	20 (ref. 8,6 m)	1	3,40	4	35
Microônibus	Piso Normal	9,6 a 11,5 m	25 (ref. 9,6 m)	1	4,90	6	55
	Piso Baixo		30 (ref. 11,2 m)	1	6,70	8	69
Ônibus Básico	Piso Normal	11,5 a 12,5 m	36 (ref. 12,5 m)	1	6,50	8	75
	Piso Baixo						
Ônibus Padrão	Piso Normal	12,5 a 15,0 m	32 (ref. 12,3 m)	1	8,00	6	86
	Piso Baixo		36 (ref. 15,0 m)	1	10,00	6	99
Ônibus Articulado	Piso Normal	18,0 a 20,0 m	37 (ref. 18,3 m)	1	10,20	6	129
	Piso Baixo		40 (ref. 20,0 m)	1	12,00	6	139
Ônibus Articulado	Piso Baixo	≥ 27,0 m	47 (ref. 26,6 m)	1	20,00	12	196

Folha 48
Proc. Nº 01-320/18
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 17.441



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

Folha 44
Proc. Nº 01-332-145
Leonardo F. M. Bispo Ribeiro
RF 11.441

PROJETO DE LEI 01-00352/2015 do Vereador Aníbal de Freitas (PSDB)

"Assegura aos usuários de ônibus integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, que tenham dificuldade de locomoção, o direito de embarque pela mesma porta em que se der o embarque no veículo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica assegurado aos usuários de ônibus integrantes do sistema público de transporte coletivo municipal que tenham dificuldades de locomoção, ainda que transitória, que tornem impossível ou muito custosa a passagem pela roleta, a utilização da mesma porta para entrar e sair do veículo, a ser indicada pelo condutor conforme o caso.

Art. 2º O disposto nesta Lei não implica em isenção ou gratuidade da tarifa.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Art. 4º As despesas decorrentes da Lei correrão por conta das dotações próprias consignadas no orçamento v se necessário.

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

Sala das Sessões, em Às Comissões competentes."

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 05/08/2015, p. 81

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

PROJETO DE LEI 01-00172/2014 do Vereador Natalini (PV)

"Dispõe sobre o desembarque de mulheres usuárias do Sistema de Transporte Coletivo e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DECRETA:

Art. 1º A partir das 21:00 horas e até às 05:00 horas, do dia seguinte, as mulheres que usam o Transporte Coletivo Urbano de Passageiros podem optar pelo local mais seguro e acessível para desembarque.

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

Art. 3º O Executivo regulamentará esta lei, no que couber, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação.

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

Sala das Sessões, 31 de março de 2014. Às Comissões competentes".

RECEBIDO

Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa

Em 21/08/15 às 16h

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Eduardo Tuma
Para Relatar.
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa.

Em 24/08/2015

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
nos termos do § 3º do Artigo 63 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 24/08/2015 AS 15 h

POR Conrado

SAÍDA: 04/09 AS: 16 h ASS.: de

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SETOR DO PROCESSO LEGISLATIVO

EM 15/10/15 AS 18 h

POR de

SAÍDA: 23/10 AS: 11 h ASS.: de

m... S... documento(s)
... sob firma(s)
46 a 48 de 18/11/15



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 46 do
Processo nº 01 - 332/15
Carmen Cristina Malavazzi
RF. 11.197

PAR

2065/2015

pl0332-15

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA
E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0332/15.**

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Salomão Pereira, que dispõe sobre a introdução da Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), alterando a distância mínima entre pontos de paradas do transporte coletivo para 600 (seiscentos) metros no Município de São Paulo, e dá outras providências.

Nos termos do substitutivo ao final proposto, o projeto reúne condições para prosseguir.

A propositura atende à competência municipal para legislar sobre assuntos de interesse local, bem como organizar e prestar os serviços públicos de transporte coletivo (art. 30, I e V, da Constituição Federal e art. 172 e seguintes da Lei Orgânica do Município).

No aspecto formal subjetivo, o projeto atende à regra geral do *caput* do art. 37 da Lei Orgânica do Município, de acordo com o qual a iniciativa legislativa é atribuída a qualquer membro desta Casa.

O conteúdo do projeto, por sua vez, atende às exigências do art. 175, IV, da Lei Orgânica do Município, segundo o qual a regulamentação do transporte público de passageiros deve contemplar os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos.

Isso porque, de acordo com a justificativa apresentada pelo nobre proponente, o estabelecimento da distância entre os pontos de parada reduzirá o tempo das viagens, o desgaste físico do motorista e os custos com combustível e manutenção da frota que atende à população.

Essa finalidade atende às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana preconizadas pela Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estatui como princípio a "eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano" (art. 5º, IV) e como objetivo "proporcionar a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade" (art. 7º, III).

Ressalte-se que os pontos para embarque e desembarque de passageiros são infraestruturas de mobilidade urbana, devendo a sua disciplina constituir mecanismo para atingir os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 3º, § 3º, IV, da Lei Federal n. 12.587/12).

Deve ser apresentado substitutivo somente a fim de adequar a redação do projeto às exigências técnicas da Lei Complementar n. 95/98, bem como para prever a atualização monetária do valor da multa estipulado no art. 3º do projeto.

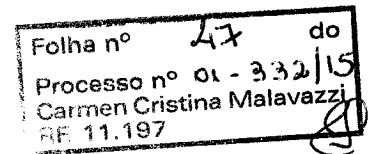
Para ser aprovado, o projeto depende do voto da maioria absoluta dos membros desta Casa, conforme art. 40, § 3º, V e XII, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

Pelo exposto, na forma do substitutivo que segue, somos **PELA LEGALIDADE**.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0332-15



SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA AO PROJETO DE LEI Nº 0332/15.

Dispõe sobre a introdução da Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de parada para 600 metros no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º Fica estipulada em todas as linhas de transporte coletivo que circulam no Município de São Paulo a distância de 600 metros entre um ponto de parada e outro, e no máximo 800 metros quando não for possível obedecer à distância inicial mínima estipulada.

§ 1º - O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos corredores de ônibus, que não sofrerão alterações.

§ 2º - Nas vias que compõem o denominado corredor Norte/Sul – Avenida 23 de Maio, Avenida Rubem Berta, Avenida Washington Luiz e Avenida Interlagos –, a distância entre os pontos de parada será de 800 metros.

§ 3º - Serão respeitadas as distâncias entre viadutos e pontes onde não for possível a instalação dos pontos.

Art. 2º As mudanças necessárias, conforme disposto no art. 1º, deverão ocorrer no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias após a regulamentação desta lei.

Art. 3º O desrespeito ao disposto nesta lei acarretará à empresa concessionária prestadora do serviço público multa no valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

§ 1º O órgão competente para fiscalizar o transporte público do Município de São Paulo deverá disponibilizar um canal direto para que o munícipe possa registrar suas reclamações quanto ao descumprimento do disposto nesta lei.

§ 2º Nas reclamações realizadas pelos munícipes deverão obrigatoriamente constar o número da linha do coletivo e a empresa ou cooperativa detentora da concessão.

§ 3º O reclamante declarará sua responsabilidade pela falsidade da reclamação, que deverá ser instruída com seus dados pessoais de identificação.

§ 4º O valor da multa prevista no *caput* deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, acumulada no exercício anterior, sendo que, no caso de extinção desse índice, será adotado outro criado por legislação federal, que reflita a perda do poder aquisitivo da moeda.

Art. 5º A arrecadação da penalidade prevista nesta lei será destinada à construção de creches e manutenção de hospitais públicos, com acompanhamento e fiscalização da Secretaria Municipal de Saúde, Habitação e por comissão de no mínimo três vereadores.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0332-15

Folha nº	48	do
Processo nº	01-332/15	
Carmen Cristina Malavazzi		
RF. 11.197		

Art. 6º As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas se necessário.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação.

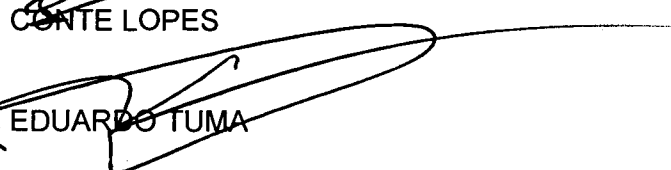
Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 18/11/2015.


ALERDINHO

ARI FRIEDENBACH

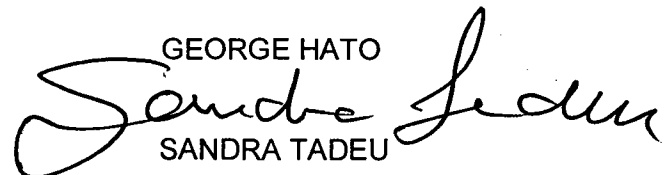

CONTE LOPES


X EDUARDO TUMA

RICARDO TEIXEIRA


ARSELINO TATTO

DAVID SOARES

GEORGE HATO

SANDRA TADEU

RELCOM
2216/2015

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 20 / 11 / 15

Pág. 202 Col. 3

Conferido

Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

A Comissão de URB

Em 24 / 11 / 15
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF. 11.335

RECEBIDO, na Comissão de Política Urbana
Metropolitana e Meio Ambiente.

24 NOV. 2015

Secretário RF

Aparecido Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 101.075

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Aurelio Miguel

Para relatar

Sede da Comissão de Política Urbana Metropolitana e Meio Ambiente.

Em

01/12/2015

Presidente

Obs: o prazo para manifestação é de 8 dias, nos termos do § 3º,
artigo 63 do R.I.

Redistribuído ao Vereador

George Hato

Para relatar:

da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e

Meio Ambiente

Em 04/03/16

Presidente

Segue ☒ juntado ☒ nesta data documento(s)
e papel de informação rubricado ☒ sob folha(s)
nº 49/10 Em 23/05/16

Aparecido Ferreira
RF 101.075 - SGP-12

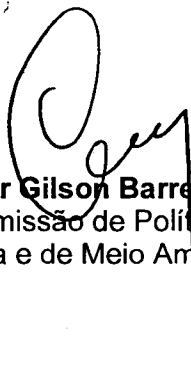
EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Senhor Presidente,

Solicito a V. Ex^a que encaminhe pedido de informações ao Executivo a respeito do **Projeto de Lei nº 332/15**, de autoria do Nobre Vereador Salomão Pereira, que *dispõe sobre a introdução da Lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de paradas para 600 metros no Município de São Paulo e dá outras providências.*

O objetivo é que aquele Poder se manifeste, por meio de seus órgãos competentes, acerca do teor completo do projeto de lei, considerando o Substitutivo aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Reitero que tais informações são necessárias ao seguro pronunciamento desta Comissão na supracitada iniciativa, e saliento a importância de se enviar, junto ao ofício, cópia do projeto de lei.



Vereador Gilson Barreto
Presidente da Comissão de Política Urbana,
Metropolitana e de Meio Ambiente

Autorizo o encaminhamento, nos termos do artigo 46
do inciso VIII do Regimento Interno



Vereador Antonio Donato
Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 17 de maio de 2016.

Ofício SGP.12
275/2016,

Senhor Prefeito,

CÓPIA

Em atenção ao requerido pela Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, nos termos do art. 68 do Regimento Interno e nos termos do art. 32, § 2º, inciso III, da Lei Orgânica do Município, encaminho a Vossa Excelência pedido de informações sobre o **Projeto de Lei nº 332/15**, de autoria dos Vereadores Salomão Pereira, que **DISPÕE SOBRE A INTRODUÇÃO DA LEI FEDERAL 12.587 DE POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA, ALTERANDO A DISTÂNCIA MÍNIMA ENTRE PONTOS DE PARADAS PARA 600 METROS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

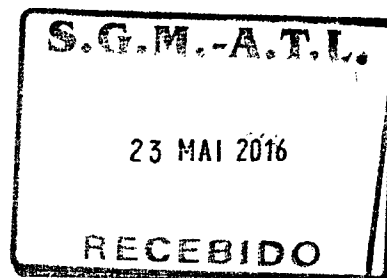
Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.



Antonio Donato
Presidente

Anexo: Cópia do requerimento.

A Sua Excelência o Senhor
Doutor Fernando Haddad
Digníssimo Prefeito da Cidade de São Paulo.



Luciana Andréia dos Santos
Chefe de Seção II
RF: 794.875.1

Segue 12 juntado 1 nesta data documento(s)
e papel de informação rubricada 1 sob folha
nº 51.462

01.08.15
Gabriel S. M. Ribeiro
RF 11.317 - SGP.12



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 21 de julho de 2016.

Folha nº 51 de

Processo nº 0-332/15

DOCRECGabriel S. M. Ribeiro

583/2016 RF. 11.317 -- SGP-12

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. I. L. nº 333/16-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 275/2016

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício epigrafado, em atendimento ao pedido de subsídios da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente acerca do Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Vereador Salomão Pereira, que objetiva alterar a distância mínima entre os pontos de parada dos ônibus, encaminho a essa Presidência, por cópia, os elementos fornecidos pela Secretaria Municipal de Transportes.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

FRANCISCO MACENA DA SILVA
Secretário do Governo Municipal

Ao

Excelentíssimo Senhor

ANTONIO DONATO

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MTGS/lcgs
Resp 332-15

ONG - SGP-22 - 22/07/2016 - 15:15 - 003245 - 1/1

A Comissão de:
URB
22, 07, 16

~~Antonio Isoldi Caleari~~
Supervisor - SGP. 22
RF 11.300

CÓPIA



DT/SES – Pontos e Abrigos AVALIAÇÃO TÉCNICA – 1601/2016

INTERESSADO : Câmara Municipal de São Paulo

ASSUNTO : Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a introdução da Lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre os pontos de parada para 600 metros no Município de São Paulo. Pedido de Subsídios.

ANÁLISE TÉCNICA : O PL 01-00332/2015, do Vereador Salomão Pereira (PSDB), estabelece em seu Art. 1º "Fica estipulado em todas as linhas de transporte coletivo que circulam no Município de São Paulo, a distância de 600 metros entre um ponto de parada e outro, e no máximo 800 metros quando não for possível obedecer à distância mínima estipulada".

O parágrafo 1º exclui os corredores de ônibus e o 2º estabelece a distância de 800 metros entre os pontos de parada do Corredor Norte/Sul, respeitando as distâncias entre os viadutos e pontes, onde não for possível a instalação de pontos.

Considerações sobre o mérito do distanciamento entre paradas:

O texto do PL 01-00332 contraria a boa norma e know how tradicional adotado pelo setor. A norma técnica "ST.PO.04 – "Pontos de Parada do Sistema de Transporte" estabelecida pela São Paulo Transporte – SPTrans, foi consolidada pela prática, método de trabalho e observações de campo. A ST.PO.04 define, há muitos anos, o seguinte padrão para os espaçamentos entre os pontos de parada:

- Vias comuns – de 250 a 300 metros;
- Corredores com faixa exclusiva à esquerda – no mínimo 500 metros;
- Corredores comuns – de 350 a 500 metros.

Nota: Em locais ermos, não urbanizados e sem grandes polos de interesse, o distanciamento é estabelecido de acordo com o perfil da região.

Da forma como foi definida a proposta para que seja adotada a distância mínima de 600 metros entre os pontos de parada no Município de São Paulo, podemos destacar alguns aspectos que a inviabilizam:

- A enorme extensão do município, que apresenta variações significativas quanto ao relevo, sistema viário, densidade demográfica e ocupação do solo;
- Em todas as regiões do município há diversos pontos de parada que apresentam grande quantidade de usuários, por vezes sequenciais e, a unificação dos pontos, na proporção proposta, poderá trazer diversos problemas quanto às áreas disponíveis nas calçadas para a acomodação de tantos usuários, prejudicando o acesso aos imóveis lindeiros e a circulação dos demais pedestres;

CÓPIA

DT/SES – Pontos e Abrigos AVALIAÇÃO TÉCNICA – 1601/2016

- Atualmente muitos pontos de parada são desmembrados em dois ou três locais, com distâncias que variam entre 60 e 100 metros um do outro, com a finalidade de dividir a concentração de usuários e frequência de ônibus;
- A redução da quantidade de pontos de parada provocaria excesso de demanda na maioria dos pontos remanescentes, com consequente demora no atendimento de embarque e desembarque dos usuários, provocando comboios de coletivos, com reflexos no trânsito e por vezes nos cruzamentos, o que prejudicaria o tempo de viagem;
- O maior distanciamento entre os pontos de parada vai contra o desejo da maioria dos usuários que reclamam quando este é maior que os atualmente adotados;
- O usuário do transporte coletivo tem como cultura adotar a "linha", "ponto de parada", "abrigo" como sua conquista, muitas vezes tão aguardadas, e a supressão de mais da metade dos pontos de parada causaria revolta;
- A distância de 0 a 300 metros citada para que as pessoas caminhem até o ponto de parada só deve ser considerada para aquelas que moram ou trabalham na mesma via, porém, a grande maioria dos usuários vem através das vias transversais.

Além das considerações anteriores, é necessário reafirmar que a cidade não é homogênea, nem no tempo, nem no espaço. Enquanto um produto social historicamente definido, que está sujeito a alterações ao longo de sua história, ou seja, o que é verdade para a cidade de hoje, pode não ser mais a médio e longo prazo. Analogamente, a conformação atual (desenho urbano e uso do solo) não é rígida, podendo variar ao longo do tempo, como mostra o Plano Diretor Estratégico – Lei 16.050/14 – visto que a cidade é um produto social sujeito a alterações. Dessa forma, pelas razões apontadas, não cabe adotar um parâmetro rígido de espaçamento.

Considerações sobre a aplicação prática das medidas propostas:

O PL estabelece ainda, em seu Art. 2º "As mudanças necessárias, conforme disposto no Art. 1º, deverão ocorrer no prazo máximo de 180 dias após a regulamentação desta lei".

Cabe salientar que a cidade tem hoje cerca de 20 mil pontos de parada e para a proporção de redução dos pontos de parada, conforme apresentado na justificativa do presente PL, seria necessária a desmobilização de aproximadamente 7.500 pontos, ou seja, quarenta e duas supressões de equipamentos por dia, com recomposição do local, piso e sinalização horizontal do viário, onde houver, pelo período de 180 dias consecutivos.

CÓPIA

Folha nº 54 do
Processo nº 01-332/15
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12
SPTans

DT/SES – Pontos e Abrigos AVALIAÇÃO TÉCNICA – 1601/2016

O Art. 3º estabelece valor de multa para a concessionária no caso de desrespeito a alteração estabelecida.

O Art. 4º inexistente.

O Art. 5º estabelece a destinação da arrecadação prevista em função da aplicação do Art. 3º.

O Art. 6º estabelece: "As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, que serão suplementadas, se necessárias".

O Art. 7º estabelece: "O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados de sua publicação".

O Art. 8º estabelece: "Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário".

CONCLUSÃO : Considerando que as linhas de ônibus do município são classificadas em Estrutural e Local, sendo as estruturais em sua maioria responsáveis pela ligação dos terminais de integração, localizados nos bairros, com a área central, através de corredores segregados ou com faixas exclusivas, cujo distanciamento entre pontos já está conforme mencionado acima na norma ST.PO.04, e as locais responsáveis pela ligação dos bairros com os terminais, pelo viário comum, onde se localiza a maioria dos pontos de parada, com distanciamento respeitando também a norma da SPTrans em vigor, e ainda que estas linhas são as responsáveis pela microacessibilidade das regiões, captando e distribuindo os passageiros para as diversas atividades diárias, não concordamos com a proposta para alteração no distanciamento entre as paradas.

Pelo exposto, entendemos que a aprovação do Projeto de Lei nº 332/15 é totalmente contrária aos interesses dos usuários do transporte coletivo por ônibus, e que as justificativas apresentadas não são garantidas, como a redução pela metade do tempo de percurso, nem a atração dos usuários do transporte individual, os quais estão acostumados com o transporte porta a porta, motivo pelo qual somos favoráveis ao veto total ao projeto apresentado.

Em 10 de 06 /2016

MUCE KALIL NETO

Administrador Técnico de Projetos III
DT/SES - PA

De acordo

ROSILDA M. V. DOMINGUES

Superintendência de Especificação dos Serviços
DT/SES

Do EE nº 2016/6068 em 10.10.2016

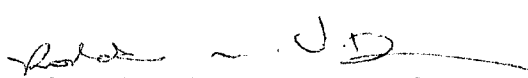
(a)

Ass. Planej. M. M. J. 37
Téc. de Proj. M. J. Silva Paul
Processo nº 01-332/15
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

INTERESSADO: Câmara Municipal de São Paulo – Universidade de São Paulo – USP**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a introdução da Lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de parada para 600 metros no Município de São Paulo. Pedido de Subsídios.**CÓPIA****À**
DP/GAB

Em atenção ao assunto, encaminhamos Anexa Avaliação Técnica DT/SES 1601/2016 – Área Pontos e Abrigos, com as considerações desta Superintendência, propondo o VETO TOTAL do Projeto de Lei nº 332/15.

Em 10 de junho de 2016.


ROSILDA M. V. DOMINGUES
Superintendência de Especificação dos Serviços
DT/SES


MKN/mssm



Do PA 2016-0.118.330-1
FE 2016/6068

em 15/06/2016

(a)

Interessado: Prefeitura do Município de São Paulo.

Assunto: Ofício SGP.12 275/2016, de 17/05/2016 – Projeto de Lei nº 332/15 – Vereador Salomão Pereira – Introdução da Lei Federal 12.587, de política nacional de mobilidade urbana, alterando distância mínima entre pontos de parada de ônibus para 600 metros. Pedidos de Subsídios.

CÓPIA

URGENTE

DP/DJ

Sra. Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos

Trata o presente de pedido de subsídios da Câmara Municipal de São Paulo – CMSP referente ao Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Legislativo, o qual dispõe sobre o quanto supraepigrafo.

Em fl. 02, foi encartado o Ofício SGP-12 nº 275/2016 oriundo da Presidência da CMSP, a pedido da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente daquela casa, a qual solicita manifestação do Executivo quanto ao *teor completo do projeto de lei em comento*.

Foi juntada cópia do Projeto de Lei em fl. 04, seguida da justificativa deste à fl. 05.

O Projeto de Lei, em suma, estabelece a distância de 600 metros entre um ponto de parada de ônibus e outro, nas linhas de transporte coletivo público de passageiros desta capital bandeirante, podendo ser de 800 metros o limite máximo, não se lhes aplicando aos pontos dispostos ao longo dos corredores. Impõe ainda a penalidade respectiva pela infração e os procedimentos concernentes às reclamações dos usuários, bem como destina especificamente o valor arrecadado para atendimento de determinada finalidade. O Parecer nº 2065/2015 da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa sobre o Projeto de Lei nº 0332/15, bem como o substitutivo ao PL foram encartados às fls. 07/08.

Encaminha os presentes autos à Secretaria Municipal de Transportes – SMT a Assessoria Técnico-Legislativa da Secretaria de Governo Municipal, a qual solicita ater-se à dicação dada em fls. 07/08.

Em fls. 13/15, encontra-se a Avaliação Técnica nº 1601/2016, exarada no âmbito da Superintendência de Especificação de Serviços – DT/SES desta São Paulo Transporte S.A. A área técnica, tendo exaustivamente fundamentado seu posicionamento, conclui “*que a aprovação do Projeto de Lei nº 332/15 é totalmente contrária aos interesses dos usuários do transporte coletivo por ônibus, e que as justificativas apresentadas não são garantidas, como a redução pela metade do tempo de percurso, nem a atração dos usuários do transporte individual, os quais estão acostumados com o transporte porta a porta, motivo pelo qual somos favoráveis ao veto total ao projeto apresentado*”.



SPTrans

CÓPIA

Folha nº 57

Folha de informação nº

Bárbara Ribeiro

Pront.: 1234567

RF. 11.317 - SGP-12

Juridicamente compete-nos lembrar o que é disposto na Lei Orgânica do Município de São Paulo – LOM, à qual as leis ordinárias devem obediência e coesão:

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

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

Art. 173 - O sistema de transporte urbano compreende:

IV - mecanismos de regulamentação;

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

I - o planejamento e o regime de operação;

IV - os direitos e os deveres dos usuários e das operadoras, considerando o conforto e a segurança dos usuários e operadores dos veículos;

V - normas relativas à fiscalização da prestação do serviço adequado de transporte e o trânsito estabelecendo penalidades para operadores e usuários;

VIII - padrão de operação do serviço de transportes, incluindo integração física, tarifária e operacional;

[...]

Assim, percebe-se que hialina e indubitavelmente a competência para planejar, controlar, regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte coletivo público de passageiros na Cidade de São Paulo é do Executivo. Do que se depreende que o Projeto de Lei nº 332/15 é dotado de **vício de iniciativa**.

Ainda mais se considerarmos o quanto disposto na Lei Municipal nº 13.241/01, mencionada no parágrafo único do art. 172 da LOM. Diz o art. 8º, incisos I e II, que compete ao Poder Público, aí entendido o Executivo, fazendo-se uso da interpretação sistêmica, planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como 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, **disciplinando a sua inserção no espaço urbano** do Município. Diante disto e da leitura do art. 29 da LM 13.241/01, tem-se a competência institucional da SPTrans para a regulamentação e organização das linhas municipais de ônibus, bem como a disposição das paradas (pontos) dentro do território citadino.

Mesmo que seja superável o entrave formal quanto à iniciativa do PL ora em exame, há que considerar que o seu objeto, isto é, o aumento da distância entre os pontos de parada, conforme bem fundamentado no parecer da área técnica, contraria o interesse público, indo de encontro ao que é administrativamente conhecido por "serviço público adequado", previsto na Lei Federal nº 8.987/95, em seus art. 6º, caput e § 1º; art. 7º, inc. I; art. 31, inc. I; bem como na Lei Municipal nº 13.241, art. 8º, inc. III, alínea "h". As consequências danosas à boa qualidade do serviço, conforme antevisto por DT/SES são capazes de elidir as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez do serviço, além do conforto do usuário do serviço de transporte coletivo público de passageiros na



SPTTrans

CÓPIA

Processo nº 01-332/15

Folha de informação nº 12

Câmara S. M. Ribeiro

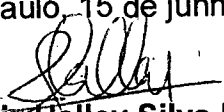
Barbara Bulhões Schenck

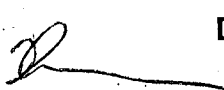
Pront.: 122.674-1

cidade de São Paulo, com o que o Poder Executivo não pode coadunar. Por fim, o PL contraria os ditames do Plano Diretor Estratégico, promulgado pela Lei Municipal nº 16.050/14, a Lei Federal nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana desta procedente.

Diante do supra e retroexposto, considerando a Avaliação Técnica nº 1601/2016 e a legislação federal e municipal em vigor, bem como a leitura do substitutivo ao Projeto de Lei, recomendamos que o Executivo posicione-se **contrariamente** ao PL nº 332/15, em razão dos motivos exaustivamente abalizados. Ademais, consideramos respondidas as informações solicitadas em fls. 02/03, nos termos do CDP nº 040/15, estando apto o presente PA a retornar à Secretaria de Governo Municipal para as providências cabíveis.

São Paulo, 15 de junho de 2016.


André Luiz Halley Silva Rodrigues
Assessor Jurídico – DJ/SJU
OAB/SP nº 319.439


Izabel Camargo Lopes Monteiro
Superintendente Jurídica – DJ/SJU
OAB/SP nº 83.003

De acordo.

EE 2016/6068
PA 2016-0.118.330-1

em 16/06/2016

(a)

Processo nº 01-332/15
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

Interessado: Prefeitura do Município de São Paulo – Gabinete do Prefeito.

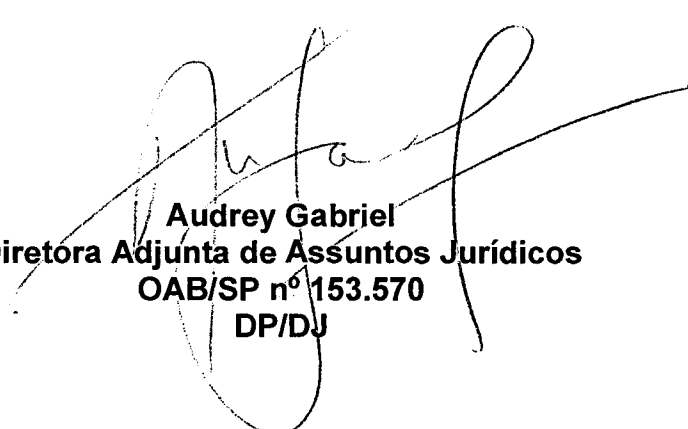
Assunto: Ofício SGP.12 275/2016, de 17/05/2016 – Projeto de Lei nº 332/15 – Vereador Salomão Pereira – Introdução da Lei Federal 12.587, de política nacional de mobilidade urbana, alterando distância mínima entre pontos de parada de ônibus para 600 metros. Pedido de subsídios.

PRAZO DP/GAB: URGENTE

Sr. Roberto Vitorino dos Santos - DP/GAB

Encaminho o presente PA com a Manifestação Jurídica de lavra do Dr. André Luiz Halley Silva Rodrigues às fls. 19/21, acolhida pela Superintendente Jurídica, a qual acompanho.

Em, 16 de junho de 2016.



Audrey Gabriel
Diretora Adjunta de Assuntos Jurídicos
OAB/SP nº 153.570
DP/DJ

CÓPIA

Folha nº 60
Processo nº 01-332/15
br SPTTrans
FF. 11.317 - SGP.12

Do PA 2016-0.118.330-1
Registro SPTTrans: EE 2016/6068

em 17/06/16

a).....

Alice Maria dos S. Menon
Pront. 492.029-1
SPTTrans

Interessado: Câmara Municipal de São Paulo - Universidade de São Paulo - USP

Assunto: Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a introdução da Lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de paradas para 600 metros no Município de São Paulo. Pedido de Subsídios.

SMT/GAB

Restituo o presente com as manifestações apresentadas pelas Áreas Técnica e Jurídica desta Empresa, às fls. 13/22.

Em 16 de junho de 2016

Roberto Vitorino dos Santos
Chefe de Gabinete

17 JUN 2016

SMT.001
17 JUN 2016
SMT.GAB

RECEBIDO - SMT. AJ

Data 20/06/16

Horas 14h30

Ass. [assinatura]

/laci

PA 2016-0.118.330-1 em 23/06/2016 (a).....

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

CÓPIA

ASSUNTO

Ref. ao Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a introdução da lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de paradas para 600 metros no Município de São Paulo – Pedido de subsídios.

SMT.CH.GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

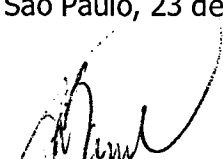
O presente processo foi encaminhado pela SGM/ATL-Chefia, solicitando, em suma, desta Pasta, pronunciamento conclusivo a respeito da Propositura, nos termos de fl. 10.

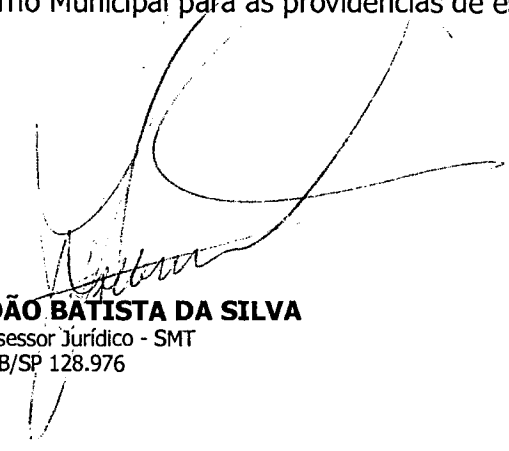
Nesse sentido, objetivando atender à solicitação, o processo foi encaminhado a São Paulo Transporte - SPTrans– que se manifestou, em suma, pelo veto total do Projeto de Lei em apreço, fls. 13/23.

Pelo exposto, ante o parecer da SPTrans, o qual corroboramos, encaminhamos o presente a Vossa Senhoria para ciência e, na oportunidade, sugerimos, s.m.j., o encaminhamento à Secretaria do Governo Municipal para as providências de estilo.

Atenciosamente,

São Paulo, 23 de junho de 2016.


THIAGO SOUSA BARRETO
Assessor Jurídico – SMT/AJ
OAB/SP 236.229


JOÃO BATISTA DA SILVA
Assessor Jurídico - SMT
OAB/SP 128.976

25
um
Claudie P. Pontes
A.G.P./SMT/AJ

PA 2016-0.118.330-1 em 23/06/2016 (a).....

INTERESSADO

Secretaria de Governo Municipal – SGM/ATL

CÓPIA

ASSUNTO

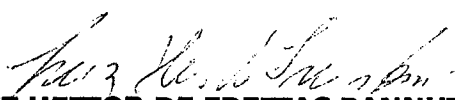
Ref. ao Projeto de Lei nº 332/15, de autoria do Legislativo, que dispõe sobre a introdução da lei Federal 12.587 de Política Nacional de Mobilidade Urbana, alterando a distância mínima entre pontos de paradas para 600 metros no Município de São Paulo – Pedido de subsídios.

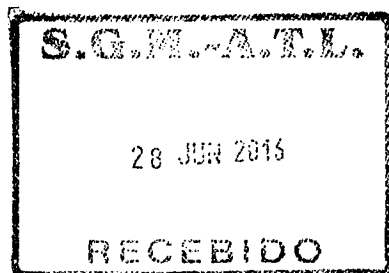
SGM/ATL - Chefia
Sra. Assessora Especial,

Ante os pareceres da São Paulo Transporte – SPTrans S/A - e da Assessoria Jurídica deste Gabinete, somos favoráveis ao VETO ao referido Projeto de Lei.

Atenciosamente,

São Paulo, 23 de junho de 2016.


LUIZ HEITOR DE FREITAS PANNUTI
Chefe de Gabinete - SMT



SGP-33, PARA ARQUIVAMENTO nos
termos do artigo 275 do Regimento Interno.

São Paulo, 03 / 01 / 17

Nome _____

25

SGP-12

Aparecido Pereira
Assistente Parlamentar
RF 1.075

118535

SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com _____

(63)

fls

Arquivado em

14/01/2017

RENES Bentes

O Func.º

RF 11.009