

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI 01 - 0312 / 2013 DE 2013

MATÉRIA LEGISLATIVA: PL 01 - 0312 / 2013 DE 09/05/2013

NUM. OFÍCIO A.T.L.: 70 / 2013

PROMOVENTE: EXECUTIVO FERNANDO HADDAD

EMENTA: DISPÕE SOBRE A CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO, PRECEDIDA DE
EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA, PARA EXPLORAÇÃO DE
ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS EM ÁREAS PÚBLICAS DA CIDADE DE
SÃO PAULO.

ARQUIVADO EM / /

CHEFE DE SEÇÃO



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº 01 do proc.

Nº 312/13

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

São Paulo, 8 de maio de 2013

RE 100.406

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 10/13

PL 312/13

Senhor Presidente

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, a fim de ser submetido ao exame e deliberação dessa Egrégia Câmara, o incluso projeto de lei que dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, precedida de execução de obra pública, visando a exploração de estacionamentos de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

O estacionamento, como se sabe, apresenta estreita relação com os modos motorizados individuais de locomoção, notadamente os automóveis, e em razão disso se apresenta como instrumento de mobilidade urbana, a demandar uma gestão mais eficiente e sua integração com os demais componentes do Sistema de Transporte.

Com efeito, a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao fixar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classificou os estacionamentos como infraestrutura de mobilidade (artigo 3º, § 3º, da lei) e instituiu, como peças do Plano de Mobilidade Urbana, as infraestruturas do sistema (artigo 24, inciso III), a integração dos modos de transporte públicos e destes com os privados e os não motorizados (artigo 24, inciso V) e as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (artigo 24, inciso VIII), possibilitando, inclusive, o estabelecimento de uma política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como ferramenta de gestão (artigo 23).

1

Segue(m) juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob nº
2 a 6 e folha de informação
sob nº 7. ...10...15...13...
Ass: Ad

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



De maneira semelhante, o Plano Diretor Estratégico – PDE (Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002), em seu artigo 84, inciso XIII, define como ação estratégica da política de Circulação Viária e de Transportes “disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais, facilitando o estacionamento de veículos junto a terminais e estações de transporte público”.

No mesmo sentido, o Plano Integrado de Transportes Urbanos para 2020 – PITU, ao estipular as metas no que diz respeito ao planejamento dos transportes em regiões metropolitanas, prevê a implantação de garagens subterrâneas na área do centro expandido e de estacionamentos próximos ao sistema de trilhos nas regiões periféricas da Cidade.

À luz dessas disposições, o projeto de lei ora apresentado objetiva conferir ao Executivo a necessária autorização legislativa para a outorga de concessão tendo por objeto a exploração do serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens.

Para tanto, a propositura contempla os requisitos essenciais a serem observados na implantação dessa infraestrutura, deixando ao Executivo a competência para definição exata dos locais, como forma de compatibilizar, de acordo com as constantes alterações da Cidade, a legislação de uso e ocupação do solo, as características específicas de cada região, a demanda existente e a integração com os demais modais de transporte.

O prazo máximo das concessões será de 30 anos, incluídas eventuais prorrogações, e a remuneração dos concessionários consistirá basicamente na cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço.

Acresça-se, ademais, que as regras atinentes às condições de participação na licitação, à cobrança de tarifa, dentre outras matérias, serão definidas no respectivo edital de licitação, competindo ao órgão concedente, a ser definido pelo Poder Executivo, a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência, bem como a formalização do respectivo contrato.

Finalmente, cumpre salientar que a medida trará inegáveis benefícios à população paulistana, que poderá dispor de estacionamentos de maneira planejada e integrada aos demais elementos de mobilidade urbana, sem ou com pouco ônus para os cofres públicos.

✓



Folha nº 03 do proc.
Nº 01-312 de 13

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

Evidenciado, pois, o relevante interesse público de que se reveste a propositura e amparado nas razões que a fundamentam, submeto o presente projeto de lei à apreciação dessa Colenda Casa Legislativa, contando com seu indispensável aval.

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


FERNANDO HADDAD
Prefeito

Ao

Excelentíssimo Senhor

JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/MNS/bam
Estacionamento Veículos OF



PROJETO DE LEI Nº ...

Folha nº 04 do proc.
Nº 01-312 de 13

Adelina Cicone - Ass. Parlamentar

RF. 100.406

01 - PL
01- 00312/2013

Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo

DECRETA:

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

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

- I - integração com outras modalidades de transporte;
- II - adoção de medidas de redução do trânsito, melhorando o uso das vias públicas;
- III - incorporação de práticas sustentáveis;
- IV - a construção de estacionamentos em áreas prioritárias.

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

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

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

07 MAR 2015

SPG.42

CMSP - SP - 22 - 09/05/2013 - 13:09 - 004279 - 1/1



Folha nº 05 do pro2.

Nº 01-312 de 13

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

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

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

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

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

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

✓



Folha nº 06 do proc. 3
Nº 01-312 de 13

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar

RE 100/036

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

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

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

2



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 07

do processo nº01 - 312..... de 20.....13....., 10 / 15 / 13 (a) 07

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406

LIDO HOJE ÀS COMISSÕES DE: 09 MAI 2013 <u>CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEG. PARTICIPAT.</u> <u>POLÍTICA JUR. METOD. E MECANISMOS</u> <u>ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA</u> <u>TRANSP. TRANSPORTE / ATIV. ECONÔMICA</u> <u>TOURISMO, Lazer e Esporte</u> <u>EDIFICAÇÃO E OBRAS</u> <u>[Assinatura]</u> PRESIDENTE

MARCO AURÉLIO CUNHA

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

Efetuada a autuação, encaminho os presentes autos para prosseguimento.

1015113

[Assinatura]
Solange Rainone dos Santos
Supervisora de SGP.22

RECEBIDO NA PROCURADORIA E ASSessoria de Análise Prévia das Proposituras	
SETOR DE PESQUISA E ASSESSORIA DE ANÁLISE PRÉVIA DAS PROPOSITURAS	
EM	<u>10/05/13</u> às <u>15</u> h
POR	<u>[Assinatura]</u>
SABER:	AS: <u>[Assinatura]</u> N: <u>[Assinatura]</u>

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Seguem juntado(s) o(s) documento(s) de
fls. 08 A 42 S.P. 1310513

[Signature]
Jeniffer M. S. Ferreira
Presidente Parlamentar



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**
PROCURADORIA

Folha nº 08 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

SETOR DE PESQUISA, ASSESSORIA E ANÁLISE PRÉVIA

PL Nº 312/13

Realizada a pesquisa no APL (Banco de Dados da Câmara Municipal de São Paulo), www.senado.gov.br, www.al.sp.gov.br e no site www.prefeitura.sp.gov.br/legislacao, a respeito do assunto foi localizado o seguinte:

- Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências;
- Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003, que dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para construção de garagens subterrâneas e exploração de serviço de estacionamento de veículos, em áreas situadas nos Distritos da Sé e República, e no Parque do Ibirapuera;
- Lei Municipal nº 13.430, de 13 de setembro de 2002, que institui o Plano Diretor Estratégico.

Cópias dos textos acima indicados acompanham a presente informação.

Assim sendo, à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, conforme despacho do Sr. Presidente de fls. 07.

São Paulo, 14 de maio de 2013.

Marcella Falco Giacaglia
Procuradora Supervisora do Setor de Pesq. e Análise Prévia
OAB/SP 111.393



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Folha nº 09	do
Processo nº 312/13	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

Mensagem de veto

Texto compilado

(Vide Lei nº 9.074, de 1995)

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

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

Capítulo I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 10
Processo nº 312/13
Sônia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Capítulo II

DO SERVIÇO ADEQUADO

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

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

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

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

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

Capítulo III

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

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

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

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

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

Capítulo IV

DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 8º (VETADO)

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

Folha nº 11
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

~~§ 1º A tarifa não será subordinada à legislação específica anterior.~~

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. (VETADO)

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

Capítulo V

DA LICITAÇÃO

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

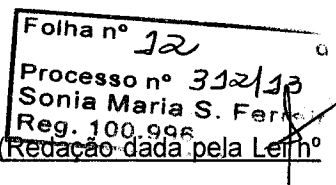
~~Art. 15. No julgamento da licitação será considerado um dos seguintes critérios:~~

- ~~I - o menor valor da tarifa do serviço público a ser prestado;~~
- ~~II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga de concessão;~~
- ~~III - a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II deste artigo.~~
- ~~§ 1º A aplicação do critério previsto no inciso III só será admitida quando previamente estabelecida no edital de licitação, inclusive com regras e fórmulas precisas para avaliação econômico-financeira.~~
- ~~§ 2º O poder concedente recusará propostas manifestamente inexeqüíveis ou financeiramente incompatíveis como objetivos da licitação.~~
- ~~§ 3º Em igualdade de condições, será dada preferência à proposta apresentada por empresa brasileira.~~

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

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

II - a maior oferta, nos casos de pagamento ao poder concedente pela outorga da concessão; (Redação



dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~Parágrafo único. Considerar-se-á, também, desclassificada a proposta de entidade estatal alheia à esfera político-administrativa do poder concedente que, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público controlador da referida entidade.~~

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

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

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

I - o objeto, metas e prazo da concessão;

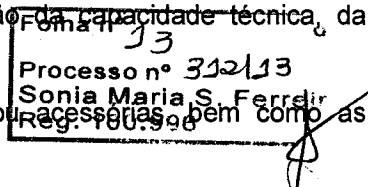
II - a descrição das condições necessárias à prestação adequada do serviço;

III - os prazos para recebimento das propostas, julgamento da licitação e assinatura do contrato;

IV - prazo, local e horário em que serão fornecidos, aos interessados, os dados, estudos e projetos necessários à elaboração dos orçamentos e apresentação das propostas;

V - os critérios e a relação dos documentos exigidos para a aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica e fiscal;

VI - as possíveis fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias bem como as



VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

IX - os critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros a serem utilizados no julgamento técnico e econômico-financeiro da proposta;

X - a indicação dos bens reversíveis;

XI - as características dos bens reversíveis e as condições em que estes serão postos à disposição, nos casos em que houver sido extinta a concessão anterior;

XII - a expressa indicação do responsável pelo ônus das desapropriações necessárias à execução do serviço ou da obra pública, ou para a instituição de servidão administrativa;

XIII - as condições de liderança da empresa responsável, na hipótese em que for permitida a participação de empresas em consórcio;

XIV - nos casos de concessão, a minuta do respectivo contrato, que conterá as cláusulas essenciais referidas no art. 23 desta Lei, quando aplicáveis;

~~XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização; e~~

XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra; (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998)

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

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

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

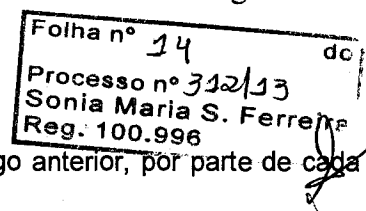
II - verificado o atendimento das exigências do edital, o licitante será declarado vencedor; (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

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

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

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

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



II - indicação da empresa responsável pelo consórcio;

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo VI

DO CONTRATO DE CONCESSÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IX - aos casos de extinção da concessão;

X - aos bens reversíveis;

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

Folha nº 15 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

XII - às condições para prorrogação do contrato;

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

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

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

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

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

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

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

Art. 24. (VETADO)

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

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

§ 2º Os contratos celebrados entre a concessionária e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelo direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente.

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

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

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

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

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

~~Parágrafo único. Para fins de obtenção da anuência de que trata o caput deste artigo o pretendente deverá:~~

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

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

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

Folha nº 16 do
Processo nº 318133
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

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

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

§ 2º Nas condições estabelecidas no contrato de concessão, o poder concedente autorizará a assunção do controle da concessionária por seus financiadores para promover sua reestruturação financeira e assegurar a continuidade da prestação dos serviços. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º deste artigo, o poder concedente exigirá dos financiadores que atendam às exigências de regularidade jurídica e fiscal, podendo alterar ou dispensar os demais requisitos previstos no § 1º, inciso I deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 4º A assunção do controle autorizada na forma do § 2º deste artigo não alterará as obrigações da concessionária e de seus controladores ante ao poder concedente. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

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

~~Parágrafo único. Os casos em que o organismo financiador for instituição financeira pública, deverão ser exigidas outras garantias da concessionária para viabilização do financiamento. (Revogado pela Lei nº 9.074, de 1995)~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capítulo VII**DOS ENCARGOS DO PODER CONCEDENTE**

Folha nº 17	de
Processo nº 312/13	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

- I - regulamentar o serviço concedido e fiscalizar permanentemente a sua prestação;
- II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
- III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos em lei;
- IV - extinguir a concessão, nos casos previstos nesta Lei e na forma prevista no contrato;
- V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;
- VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;
- VII - zelar pela boa qualidade do serviço, receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados, em até trinta dias, das providências tomadas;
- VIII - declarar de utilidade pública os bens necessários à execução do serviço ou obra pública, promovendo as desapropriações, diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;
- IX - declarar de necessidade ou utilidade pública, para fins de instituição de servidão administrativa, os bens necessários à execução de serviço ou obra pública, promovendo-a diretamente ou mediante outorga de poderes à concessionária, caso em que será desta a responsabilidade pelas indenizações cabíveis;
- X - estimular o aumento da qualidade, produtividade, preservação do meio-ambiente e conservação;
- XI - incentivar a competitividade; e
- XII - estimular a formação de associações de usuários para defesa de interesses relativos ao serviço.

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

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

Capítulo VIII**DOS ENCARGOS DA CONCESSIONÁRIA**

Art. 31. Incumbe à concessionária:

- I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;
- II - manter em dia o inventário e o registro dos bens vinculados à concessão;
- III - prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos termos definidos no contrato;
- IV - cumprir e fazer cumprir as normas do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;

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

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

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

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

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

Capítulo IX

DA INTERVENÇÃO

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

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

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

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

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

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

Capítulo X

DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

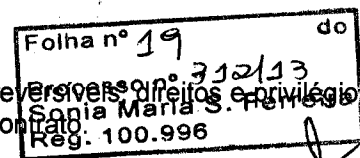
III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação; e

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

Polícia, às obras, aos
contábeis;
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Poder concedente, conforme



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

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

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

§ 4º Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos arts. 36 e 37 desta Lei.

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

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

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

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

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

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

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

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

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

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

~~VII - a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais;~~

~~VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em cento e oitenta dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. (Redação dada pela Medida Provisória nº 577, de 2012)~~

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

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

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe

Folha nº 20 do
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

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

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

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

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

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

Capítulo XI

DAS PERMISSÕES

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

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

Capítulo XII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

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

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

~~§ 1º Vencido o prazo da concessão, o poder concedente procederá a sua licitação, nos termos desta Lei.~~

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

§ 2º As concessões em caráter precário, as que estiverem com prazo vencido e as que estiverem em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior, permanecerão válidas pelo prazo necessário à realização dos levantamentos e avaliações indispensáveis à organização das licitações que precederão a outorga das concessões que as substituirão, prazo esse que não será inferior a 24 (vinte e quatro) meses.

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

Folha nº 21	do
Processo nº 312/13	
Assinatura S. Ferreira	
Reg. 198.896	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. A licitação de que trata o **caput** deste artigo deverá, obrigatoriamente, levar em conta, para fins de avaliação, o estágio das obras paralisadas ou atrasadas, de modo a permitir a utilização do critério de julgamento estabelecido no inciso III do art. 15 desta Lei.

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

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

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

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Nelson Jobim

Folha nº 22 de
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Este texto não substitui o publicado no DOU de 14.2.1995 e republicado no DOU de 28.9.1998



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

Forma nº 23 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

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

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

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

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

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

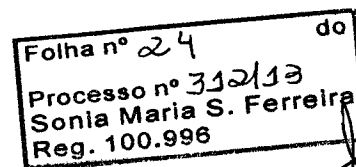
a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.



§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo

entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

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

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

Seção II

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

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

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

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

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

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

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Folha nº 26	do
Processo nº 312/13	
Sônia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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

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

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa

pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

Folha nº 27 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Remuneração da prestação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Folha nº 28 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

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

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.

Folha nº 29	do
Processo nº 312/13	
Sonia Maria S. Ferreira	
Reg. 100.996	

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 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:

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

Folha nº 31 do

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

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

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

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

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

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

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

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

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

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

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em

elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

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

Folha nº 32 do
Processo nº 312/13
Zonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.399

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; 191ª da Independência e 124ª da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

Folha nº 33 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13.688

Total de referências : 1

Folha nº 34 Jo
Processo nº 312113
Sonia Maria S. Ferreira
Reg. 100.996

1/1

Título: LEI Nº 13.688 19/12/2003 ([ver documento](#))

Sem revogação expressa

Ementa: Dispoe sobre concessao de serviço publico, precedida de execução de obra publica, para construção de garagens subterraneas e exploração de serviço de estacionamento de veiculos, em areas situadas nos Distritos da Se e Republica, e no Parque Ibirapuera.

Projeto: Projeto de Lei Nº 304/2003 ([ver documento](#))

Autor(es): EXECUTIVO; Marta Suplicy

Regulamentação: Decreto nº 45.980/2005 - Regulamenta esta Lei. ([ver documento](#))

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

Revogação: Revoga a Lei nº 10.256/1987.; ([ver documento](#))Revoga a Lei nº 10.570/1988. ([ver documento](#))

Notas complem.: - Decreto nº 44.978/2004 - Indica as áreas passíveis de implantação de garagens subterrâneas no Parque Ibirapuera para a exploração de serviço de estacionamento de veículos por meio de concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública e prévio procedimento licitatório na modalidade de concorrência, a que se refere o Capítulo II desta Lei.

[\[Back \]](#)

LEI Nº 13.688, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2003

(Projeto de Lei nº 304/03, do Executivo, aprovado na forma do Substitutivo do Legislativo)

Dispõe sobre concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para construção de garagens subterrâneas e exploração de serviço de estacionamento de veículos, em áreas situadas nos Distritos da Sé e República, e no Parque Ibirapuera. 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 10 de dezembro de 2003, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA CONCESSÃO DO SERVIÇO NOS DISTRITOS DA SÉ E REPÚBLICA

Art. 1º - Fica o Executivo autorizado a conceder, mediante procedimento licitatório, a exploração de serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens subterrâneas, em áreas situadas nos Distritos da Sé e da República.

§ 1º - As áreas mencionadas no "caput" deste artigo serão descritas em decreto do Executivo.

§ 2º - As edificações a serem erigidas, obrigatoriamente subterrâneas, deverão assegurar perfeito resguardo e preservação do meio ambiente e do patrimônio histórico e cultural.

§ 3º - Na impossibilidade de preservação da vegetação, o concessionário ficará obrigado a reconstituí-la, às suas expensas, de acordo com as exigências estabelecidas na legislação de proteção ambiental ou pela Prefeitura do Município de São Paulo.

Art. 2º - A concessão de que trata este capítulo poderá ser outorgada pelo prazo máximo de 30 (trinta) anos, contado da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público Municipal.

§ 1º - O prazo da concessão mencionado no "caput" deste artigo deverá ser definido no edital de licitação, observados os critérios de conveniência e oportunidade administrativas.

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

Art. 3º - Todos os investimentos e despesas diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos e projetos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão disciplinada neste capítulo caberão exclusivamente à concessionária.

Parágrafo único - Na hipótese de ser necessária a desapropriação de áreas para a execução das obras e serviços a que se refere a presente concessão, os custos respectivos poderão ser também suportados pela concessionária, na forma definida no edital de licitação.

Art. 4º - A concessionária será remunerada mediante a cobrança de tarifas aprovadas pelo Poder Público Municipal, devidas pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, cujos preços deverão corresponder aos valores de mercado praticados na região do empreendimento, podendo ser reduzidos aos sábados, domingos e feriados, bem como no horário noturno dos dias úteis, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação.

Art. 5º - Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua

essa responsabilidade.

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, a concessionária, por sua conta e risco, poderá contratar empresa para a execução da obra, a qual deverá atender às exigências de qualificação econômico-financeira, regularidade jurídico-fiscal e capacitação técnica, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre essa empresa e o Poder Público.

§ 2º - Compete ao órgão concedente o acompanhamento e a fiscalização do cumprimento do cronograma de obras, de acordo com o projeto aprovado e as condições e prazos fixados no edital.

Art. 6º - Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

Art. 7º - Além das exigências legais e de outras que forem julgadas pertinentes pela Administração Municipal, do edital de concorrência deverão constar:

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - as especificações dos equipamentos a serem utilizados;

IV - a exata descrição das áreas necessárias;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;

b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;

c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infra-estrutura urbana;

d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

e) acatar as determinações do Poder Público que poderá, a qualquer momento, por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;

f) atender às normas legais e regulamentares;

g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

VI - as penalidades às quais se sujeita a concessionária.

Art. 8º - A concessionária deverá submeter seu projeto à aprovação dos órgãos técnicos competentes e consultar o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP e o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, quando se tratar de imóvel tombado.

Art. 9º - Em caso de inexecução total ou parcial do contrato de concessão, aplica-se o disposto no artigo 38 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 10 - Excetuam-se das disposições deste capítulo as concessões de serviço de estacionamento de veículos em garagens subterrâneas já devidamente formalizadas, as quais continuam regidas pela legislação vigente à data da assinatura dos respectivos contratos, observado o disposto no artigo 42 da Lei Federal nº 8.987, de 1995.

CAPÍTULO II

DA CONCESSÃO DO SERVIÇO NO PARQUE IBIRAPUERA

Art. 11 - Fica o Executivo autorizado a conceder, mediante procedimento licitatório, a exploração de serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens subterrâneas, destinado ao apoio de usuários, em parte da área onde se localiza o Parque Ibirapuera.

§ 1º - A área mencionada no "caput" deste artigo será descrita em decreto do Executivo.

§ 2º - A concessão de que trata este capítulo será outorgada pelo prazo máximo de 30 (trinta) anos, contado da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público Municipal.

§ 3º - Cumprido o termo previsto no parágrafo 2º deste artigo, as áreas serão restituídas ao Município, com todas as construções, equipamentos e benfeitorias a elas incorporadas, sem nenhum direito de retenção e independentemente de qualquer pagamento ou indenização, seja a que título for, podendo o Município deles fazer o uso que entender conveniente, de forma direta ou por intermédio de terceiros.

Art. 12 - Todos os investimentos e despesas diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos e projetos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão disciplinada por esta lei caberão exclusivamente à concessionária.

Art. 13 - A concessionária será remunerada mediante a cobrança de tarifas aprovadas pelo Poder Público Municipal, devidas pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, cujos preços deverão corresponder aos valores de mercado praticados na região do empreendimento, sendo reduzidos aos sábados, domingos e feriados, bem como no início da manhã e no horário noturno dos dias úteis, na forma estabelecida pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA no respectivo edital.

Art. 14 - Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, a concessionária, por sua conta e risco, poderá contratar empresa para a execução da obra, a qual deverá atender às exigências de qualificação econômico-financeira, regularidade jurídico-fiscal e capacitação técnica, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre essa empresa e o Poder Público.

§ 2º - Compete à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA o acompanhamento e a fiscalização do cumprimento do cronograma de obras, de acordo com o projeto aprovado e as condições e prazos fixados no edital.

Art. 15 - Caberá à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

Art. 16 - Além das exigências legais e de outras que forem julgadas pertinentes pela Administração Municipal, do edital de concorrência deverão constar:

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - as especificações dos equipamentos a serem utilizados;

IV - a exata descrição das áreas necessárias;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;

b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;

c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infra-estrutura urbana;

d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

e) acatar as determinações do Poder Público que poderá, a qualquer momento, por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras

e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;

f) atender às normas legais e regulamentares;

g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

VI - as penalidades às quais se sujeita a concessionária.

Art. 17 - A concessionária deverá submeter seu projeto à aprovação dos órgãos técnicos competentes e consultar o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo - CONPRESP e o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT, por se cuidar de imóvel tombado, bem como a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA no que se refere ao licenciamento ambiental.

Art. 18 - É vedada a subconcessão do serviço de que trata este capítulo.

Art. 19 - Em caso de inexecução total ou parcial do contrato de concessão, aplica-se o disposto no artigo 38 da Lei Federal nº 8.987, de 1995.

Art. 20 - As despesas com a execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 21 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 10.256, de 11 de fevereiro de 1987, e 10.570, de 6 de julho de 1988.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 19 de dezembro de 2003, 450º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

LUIZ TARCISIO TEIXEIRA FERREIRA, Secretário dos Negócios Jurídicos

LUÍS CARLOS FERNANDES AFONSO, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

ANTONIO DONATO MADORMO, Secretário Municipal das Subprefeituras

ADRIANO DIOGO, Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 19 de dezembro de 2003.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

Câmara Municipal de São Paulo

Base de dados : legis

Pesquisa : 13.430

Total de referências : 1

Folha nº 39 do
Processo nº 312/13
Sonia Maria S. Ferreira
Reg: 100.996

1/1

- Título:** LEI Nº 13.430 13/09/2002 ([ver documento](#))
Sem revogação expressa
- Ementa:** Plano Diretor Estratégico.
- Projeto:** Projeto de Lei Nº 290/2002 ([ver documento](#))
- Autor(es):** EXECUTIVO; Marta Suplicy
- Regulamentação:** Decreto nº 42.873/2003 - Regulamenta o direito de preempção, de acordo com os arts. 204 a 208 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 43.230/2003 - Regulamenta o Conselho Municipal de Política Urbana e a Câmara Técnica de Legislação Urbanística, criados por esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 43.231/2003 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado por esta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 43.232/2003 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 43.300/2003 - Regulamenta a realização das Assembleias Regionais de Política Urbana, previstas nos arts. 272, inciso III, 276 e 279, inciso II, desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 43.384/2003 - Regulamenta a mediação, pelo Executivo, dos conflitos de interesses de que tratam os arts. 288 e 289 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 44.417/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 44.667/2004 - Regulamenta disposições desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 44.703/2004 - Regulamenta a outorga onerosa de potencial construtivo adicional, nos termos dos arts. 209 a 216 deste Decreto.; ([ver documento](#))
Decreto nº 44.844/2004 - Regulamenta o art. 230 desta Lei, revogando o Decreto nº 44.417/2004.; ([ver documento](#))
Decreto nº 47.145/2006 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelo artigo 251 e seguintes desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 47.522/2006 - Disciplina a categoria de manejo das Reservas Particulares do Patrimônio Natural, de que tratam os arts. 132, inciso II, alínea "e", e arts. 135 e 143, todos desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 47.661/2006 - Regulamenta o Fundo de Desenvolvimento Urbano, criado pelo art. 235 e seguintes desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei nº 15.003/2009 - Regulamenta os arts. 119 e 120 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 51.277/2010 - Regulamenta a emissão e demais características dos Certificados de Potencial Adicional de Construção, previstos no art. 230 desta Lei.; ([ver documento](#))
Decreto nº 53.889/2013 - Regulamenta o Termo de Compromisso Ambiental, instituído pelo art. 251 e seguintes desta 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.
- Revogação:** Revoga a Lei nº 10.676/1988. ([ver documento](#))
- Notas completam.:** - Decreto nº 42.871/2003 - Atribui a Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano, por intermédio da Superintendência de Habitação Popular, a elaboração e a implementação do Plano de Urbanização do Complexo Paraisópolis, relativos as ZEIS 1-131, ZEIS 1-132, ZEIS 1-133, ZEIS 3-001 e ZEIS 3-002.
- Decreto nº 43.270/2003 - Cria a Comissão Permanente para Áreas Públicas - COMAP, conforme a Política de Áreas Públicas definida nos arts. 85 a 87 desta Lei.
- Decreto nº 45.726/2005 - Dispõe sobre a equivalência entre as zonas de uso definidas por esta Lei e pela Lei nº 13.885/2004, e as zonas de uso instituídas por legislação anterior.
- Decreto nº 45.952/2005 - Cria a Comissão do Patrimônio Imobiliário do Município de São Paulo, de acordo com o que dispõe o inciso V do art. 87 desta Lei.
- Lei nº 15.234/2010 - Institui os instrumentos para o cumprimento da Função Social da Propriedade Urbana no Município de São Paulo, nos termos estabelecidos nos arts. 199 a 203 desta Lei.
- Alterações:** Lei 13.575/2003 - Prorroga até 30/06/2003 o prazo previsto no art. 271 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Estabelece normas complementares a esta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Art. 3º - Acresce à Rede Estrutural Hídrica Ambiental, prevista nos termos do par. 3º do art. 106 do PDE, o disposto nos Quadros de nº 1 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Art. 4º - Inclui no Quadro nº 3 anexo ao PDE as vias constantes dos Quadros 03A e 03B.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Art. 5º - Acresce ao Quadro nº 11 do PDE melhoramentos previstos nos Quadros de nº 2 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Art. 7º - Acresce complementações ao Quadro nº 12 do PDE.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Art. 18, par. 1º - Altera o "caput" do art. 201 desta Lei.; ([ver documento](#))
Lei 13.885/2004 - Art. 19 - A Zona Industrial em Reestruturação - ZIR, de que trata o art.

intra e interurbanos que atendam às necessidades da população;

II - priorizar o transporte coletivo ao transporte individual;

III - tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade;

IV - aumentar a acessibilidade e mobilidade da população de baixa renda;

V - proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

VI - reduzir a ocorrência de acidentes e mortes no trânsito;

VII - tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

VIII - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros;

IX - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças;

X - garantir a universalidade do transporte público;

XI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município de São Paulo, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

XII - reduzir a carga poluidora gerada pelo sistema de transportes, incluindo a implantação gradativa de ônibus movidos a fonte de energia limpa, de modo a respeitar os índices de qualidade ambiental definidos pela legislação do órgão técnico competente;

XIII - vincular o planejamento e a implantação da infra-estrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;

XIV - ampliar e aperfeiçoar a participação comunitária na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte;

XV - garantir e melhorar a ligação do Município de São Paulo com a região metropolitana, com o país e com o exterior.

Art. 83 - São diretrizes para a política de Circulação Viária e de Transportes:

I - a articulação de todos os meios de transporte que operam no Município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente;

II - a priorização da circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário;

III - adequação da oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento de centros de bairros;

IV - a restrição do trânsito de passagem em áreas residenciais;

V - estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas;

VI - o tratamento urbanístico adequado das vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da Cidade;

VII - a compatibilização da legislação existente com as diretrizes urbanísticas estabelecidas no Plano Diretor;

VIII - o incentivo ao uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;

IX - a viabilidade econômica, financeira, jurídica e operacional da implantação de fonte alternativa de receita, que onere os proprietários de veículos automotores privados que circulam na Cidade, vinculada à ampliação da rede de infra-estrutura viária de interesse para o transporte coletivo, e especialmente à rede metroviária prevista neste Plano Diretor;

X - induzir uma política para qualificar os aeroportos situados no território do Município, que se consubstancie num Plano Aeroportuário Metropolitano, garantindo integração com os aeroportos do Complexo Metropolitano Expandido.

Art. 84 - São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

I - implantar Rede Integrada de Transporte Público Coletivo, integrando o sistema metropolitano e o sistema municipal de ônibus, reorganizado e racionalizado;

- II - implantar bilhete único com bilhetagem eletrônica em toda a rede de transporte coletivo, de forma a permitir a implantação de uma política de integração tarifária justa para o usuário e eficiente para o sistema;
- III - implantar corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus, reservando espaço no viário estrutural para os deslocamentos de coletivos, conforme demanda de transporte, capacidade e função da via;
- IV - implantar prioridade operacional para a circulação dos ônibus nas horas de pico Operação Via Livre nos corredores do viário estrutural que não tenham espaço disponível para a implantação de corredores segregados;
- V - implantar sistema diferenciado de transporte coletivo com tarifas especiais para atrair o usuário de automóvel;
- VI - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de necessidades especiais e crianças;
- VII - promover gradativamente a adequação da frota de transporte coletivo às necessidades de passageiros portadores de necessidades especiais;
- VIII - implantar gradativamente semáforos sonoros nos principais cruzamentos viários da Cidade, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;
- IX - regulamentar a circulação de ônibus fretados;
- X - operar o sistema viário priorizando o transporte coletivo, em especial na área consolidada, respeitadas as peculiaridades das vias de caráter eminentemente residencial;
- XI - implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo;
- XII - estabelecer programa de recuperação e conservação do sistema viário, de forma a incorporar tecnologia que contribua para a melhoria da qualidade ambiental;
- XIII - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais, facilitando o estacionamento de veículos junto a terminais e estações de transporte público;
- XIV - implantar plano para monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;
- XV - elaborar revisão do conjunto das leis de melhoramentos viários;
- XVI - rever a legislação de pólos geradores de tráfego, condicionando a aprovação de empreendimentos a uma análise regionalizada dos impactos e à execução de obras que mitiguem impacto;
- XVII - participar da implantação das novas linhas do Metrô, bem como da revitalização das linhas ferroviárias para transporte de passageiros ajudando a viabilizar os investimentos com a definição de Operações Urbanas Consorciadas ou Áreas de Intervenção Urbana no entorno dos projetos;
- XVIII - implantar sistema de integração intermodal nos aeroportos do Município e da região metropolitana de São Paulo;
- XIX - promover discussões com vistas a compor um plano integrado de transporte aéreo e de superfície para o Complexo Metropolitano Expandido;
- XX - criar o Conselho Gestor da Autoridade Aeroportuária no âmbito do Município.

SUBSEÇÃO IV DAS ÁREAS PÚBLICAS

Art. 85 - São objetivos da política de Áreas Públicas:

- I - planejar a implantação dos equipamentos sociais de acordo com a demanda atual e projetada e com a infra-estrutura, o acesso, o transporte e demais critérios pertinentes;
- II - tornar obrigatória a elaboração de plano de ocupação, reorganização e revitalização de áreas de médio e grande porte, de forma a evitar a ocupação desordenada por vários equipamentos sociais dissociados urbanisticamente e em relação aos seus usos;

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
 SETOR DO PROTOCOLO E LEGISLAÇÃO

EM 14/05/2013 às 19:00h

POR M^a Jose

SAÍDA 15 AS: 15 ASS: Al

RECEBIDO
 Comissão de Constituição, Justiça
 e Legislação Participativa
 Em 15/05/13 às 12:30
 RF _____

Gabriel S. M. Ribeiro
 Técnico Administrativo
 RF. 11.317

Ao Nobre Vereador / À Nobre Vereadora

Arnelino Talto de George Rito

Para Relatar.

Seja da Comissão de Constituição, Justiça e
 Legislação Participativa.

Em 15/05/13

Presidente

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

Segue 1 juntado 5 nesta data documento(s)
 e papel da informação rubricado sob folha
 n° 47 e 48

Em 17/05/13
SM



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Folha nº 42 do
Processo nº 01-312/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12 *Sen*

pl0312-13

16 - PAR
16- 00717/2013

DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0312/13

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Chefe do Poder Executivo, que dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração do serviço de estacionamento de veículos.

De acordo com o projeto, pretende-se conceder, mediante prévio procedimento licitatório, a exploração de serviço de estacionamento de veículos, mediante o planejamento, construção e implantação das respectivas garagens em áreas públicas situadas na Cidade de São Paulo.

A propositura não encontra óbices legais, podendo prosseguir em sua tramitação.

Sob o aspecto formal, a propositura está em sintonia com o ordenamento jurídico, visto ter sido apresentada pelo Chefe do Poder Executivo, a quem compete administrar os bens municipais, nos termos do art. 111 da Lei Orgânica.

Ressalte-se, ademais, que os projetos que disponham sobre o regime de concessão de serviço público, tal como o presente, são de iniciativa privativa do Sr. Prefeito, conforme preconiza expressamente o art. 69, IX, da Lei Orgânica.

No mérito, o projeto também encontra respaldo em nosso ordenamento jurídico.

A concessão de serviço público é o "instituto através do qual o Estado atribui o *exercício* de um serviço público a alguém, que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço" (*in* Curso de Direito Administrativo, CELSO ANTONIO BANDEIRA DE MELO, 17ª edição, pág. 654).

17 - RELCOM
17- 00722/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 63 do
Processo nº 01-312/91
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

A Constituição Federal determina, em seu art. 175, que incumbe ao Poder Público a prestação dos serviços públicos, "*diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação*". O art. 126 da Lei Orgânica reitera a possibilidade de o Município conceder a prestação de serviço público ao particular.

No caso ora em estudo, trata-se de concessão precedida da execução de obra pública.

Importante destacar, a esse respeito, os ditames da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a qual dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e distingue, em seu art. 2º, III, a modalidade de concessão prevista no projeto em análise, qual seja, a **concessão de serviço público precedida da execução de obra pública**:

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

...

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

O projeto prevê a realização de procedimento licitatório a respaldar o contrato de concessão, coadunando-se, portanto, com o disposto pelo art. 175 da Constituição Federal, bem como com a Lei Federal nº 8.987/95.

Ademais, ao dispor sobre os estacionamentos de veículos, a propositura encontra respaldo no art. 179 da Lei Orgânica, que atribui ao Município competência para organizar o trânsito no âmbito de seu território.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 19 do
Processo nº 01-312/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF: 11.317 - SGP-12 Sen

Com efeito, cabe ao Poder Público local regular o direito de estacionamento em áreas de uso comum do povo, como as vias públicas, tanto para proibir como para permitir o direito de estacionar, sempre fundamentado no interesse público.

Nesse sentido, o projeto tem o amparo do Plano Diretor Estratégico, Lei nº 13.430/2002, que considera a oferta de locais de estacionamento uma ação estratégica da política de circulação viária e de transporte:

“Art. 84 – São ações estratégicas da política de Circulação Viária e de Transportes:

...

XIII - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais, facilitando o estacionamento de veículos junto a terminais e estações de transporte público;”

Por fim, conforme exposto na justificativa ao projeto, o estacionamento de veículos em áreas públicas é essencial para o Plano de Mobilidade Urbana, cujas diretrizes estão fixadas pela Lei Federal nº 12.587/2012. Confirmam-se os seguintes artigos da referida Lei que realçam a importância dos estacionamentos no incremento da 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

...

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

...

II - estacionamentos;”

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 85 do
Processo nº 01-317/13
Gabriel S. M. Ribeiro
RF. 11.317 - SGP-12

...

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;"

"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:

....

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

Destarte, há embasamento legal a sustentar o projeto de lei, restando, todavia, a análise do mérito da propositura pelas Comissões afetas.

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

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

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, 15/5/13

ABOU ANNI

ALESSANDRO GUEDES

ARSEMINO TATTO

CONTELOPES

GOULART

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

LAÉRCIO BENKO

SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 16 / 05 / 13

Pág. 83 Col. 7

Conferido _____


Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



16 - PAR
16- 00774/2013

MUNICIPAL DE
PAULO

PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA; DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 312/13

Trata-se do **Projeto de Lei nº 312/13**, de autoria do Executivo, que *dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo*.

De acordo com a sua exposição de motivos, a propositura tem como objetivo "conferir ao Executivo a necessária autorização legislativa para a outorga de concessão tendo por objeto a exploração do serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens".

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** do projeto.

O uso crescente do transporte individual, especialmente de veículos privados, tem gerado um aumento no volume de tráfego que o sistema viário existente muitas vezes não é capaz de suportar. Nesse sentido, a ampliação da capacidade de oferta no sistema de transporte coletivo é fundamental à melhoria da mobilidade urbana, assim como, a articulação entre os diferentes modais existentes, integrados a áreas de estacionamento de veículos.

A **Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente** considera que a medida proposta trará benefícios à questão da mobilidade urbana, visto que procura disciplinar a localização de estacionamentos, de forma integrada ao sistema de transporte público, posicionando-se **favoravelmente** ao projeto de lei.

Tendo em vista a relevância da iniciativa, no que se refere aos aspectos da gestão pública, a **Comissão de Administração Pública** manifesta-se de maneira **favorável** ao projeto de lei.

Considerando que a propositura apresenta medidas importantes do ponto de vista dos transportes e do adequado desenvolvimento da cidade, a **Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia**, manifesta-se **favoravelmente** à aprovação do presente projeto de lei.

Quanto ao aspecto financeiro, a **Comissão de Finanças e Orçamento** nada tem a opor, uma vez que as despesas decorrentes da execução da lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário, posicionando-se com parecer **favorável** à propositura.

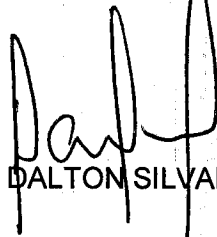
Sala das Comissões Reunidas, em 15/05/2013



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

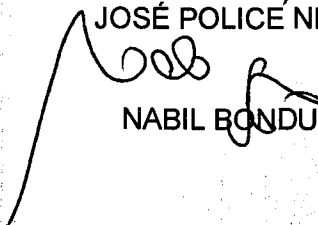
PARECER CONJUNTO Nº **DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA**
URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;
DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
312/13

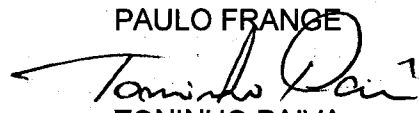
COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE *OK*


DALTON SILVANO

ANDREA MATARAZZO


NELE RODOLFO

JOSÉ POLICE NETO

NABIL BONDUKI

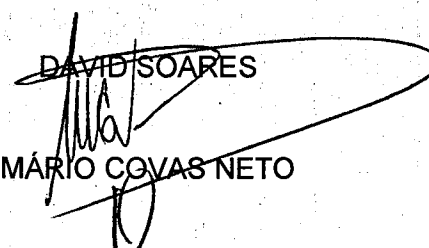
PAULO FRANGE

TONINHO PAIVA

COMISSÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA


GILSON BARRETO

ALFREDINHO
ATÍLIO FRANCISCO

CORONEL CAMILO

DAVID SOARES

MÁRIO COVAS NETO
MARQUITO



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

**PARECER CONJUNTO Nº DAS COMISSÕES REUNIDAS DE POLÍTICA
URBANA, METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE; DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA;
DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E
GASTRONOMIA E DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO DE LEI Nº
312/13**

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

SENIVAL MOURA

AURÉLIO MIGUEL

RICARDO YOUNG

CLAUDINHO DE SOUZA

SOUZA SANTOS

CORONEL TELHADA

COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

ROBERTO TRIPOLI

ADILSON AMADEU

MILTON LEITE

AURÉLIO NOMURA

PAULO FIORILO

JAIR TATTO

RICARDO NUNES

Marta Costa
MARTA COSTA

WADIM MUTRAN

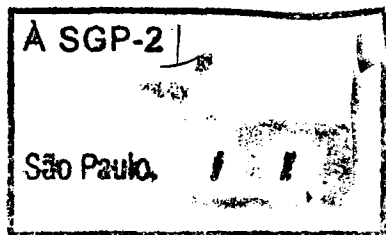
PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

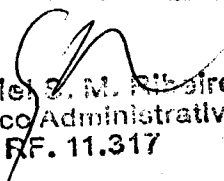
DE 17, 05, 13

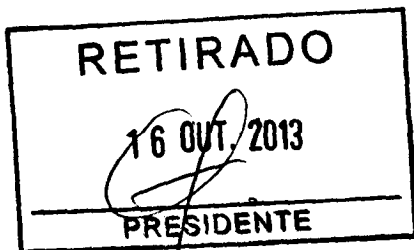
Pág. 89 Col. 4

Conferido

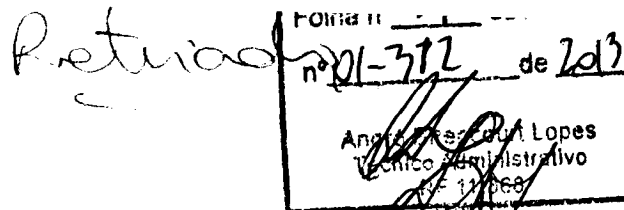

Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317




Gabriel S. M. Ribeiro
Técnico Administrativo
RF. 11.317



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



CMSP - SEP-21 - 16/10/2013 - 16:58 - 201269 - 1/1

Substitutivo ao Projeto de Lei 312/2013

"Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Parágrafo único - A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

- I - integração com outras modalidades de transporte;
- II - adoção de medidas de redução do trânsito, melhorando o uso das vias públicas;
- III - incorporação de práticas sustentáveis;
- IV - a construção de estacionamentos em áreas prioritárias.

Parágrafo único - Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro de Zona Especial de Interesse Social - ZEIS.

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

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

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

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

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

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

- I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;
- II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;
- III - a descrição da área;
- IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;
- V - as seguintes obrigações da concessionária:
 - a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;
 - b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;



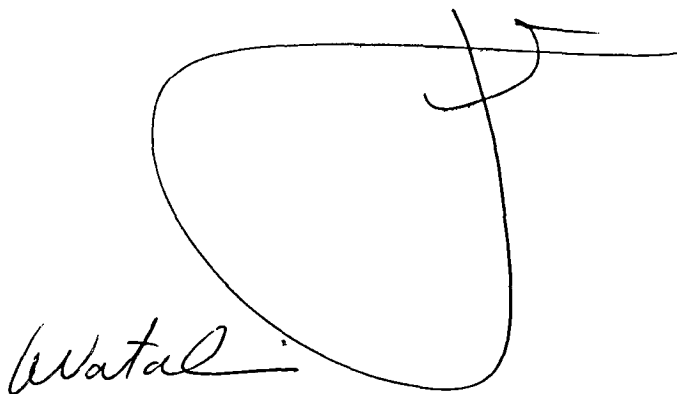


- c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;
- d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;
- e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;
- f) atender às normas legais e regulamentares;
- g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

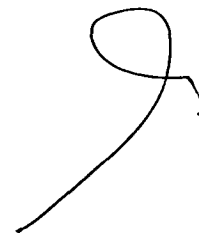
JUSTIFICATIVA

A aprovação da concessão nos termos genéricos expressos no projeto original impede que o que se faça um exame mais minucioso do interesse público da aplicação da medida, inclusive com a discussão através de audiência pública e outros instrumentos de controle social.

Pela compreensão da importância do problema e do valor que a solução proposta pode apresentar é que se deseja que a modelagem do projeto não seja mera avaliação econômica mas leve em conta o interesse público e uma visão urbanística mais ampla.

Além disto, dentro de todas as discussões sobre a questão de mobilidade que vem sendo feitas por várias frentes e comissões desta casa, por entidades da sociedade civil e pelo próprio executivo nas audiências relativas ao Plano Diretor é necessário, todas elas prevendo a prioridade ao transporte coletivo e o incentivo a formas de transporte não motorizado, devendo, assim verificar se, em cada região, a adoção da medida pode ou não incentivar a utilização de veículos automotores.

Com relação a óbvia e necessária exclusão das áreas de Zeis, é fundamental verificar que já há centenas de imóveis nestas áreas já funcionando como estacionamentos irregulares, dezenas dos quais já notificados pelo não cumprimento da Função Social da Propriedade. Sem a cautela desta exclusão corre-se o risco de incentivar ainda mais este desvio de função criando a inusitada situação de abrigar imóveis e continuar deixando as pessoas morando nas ruelas e em assentamentos precários





EMENDA apresentada ao PROJETO DE LEI 312/2013

Pelo presente e na forma do Art. 271 do Regimento Interno, requiro a inclusão do Parágrafo Único ao art. 1º e inclusão de Parágrafo Único ao art. 2º, do PL 312/2013, com a seguinte redação:

"Art. 1º....."

Parágrafo único - A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

"Art. 2º....."

Parágrafo único - Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social - ZEIS.

São Paulo, 04 de setembro de 2013

JUSTIFICATIVA

A aprovação da concessão nos termos genéricos expressos no projeto original impede que o que se faça um exame mais minucioso do interesse público da aplicação da medida, inclusive com a discussão através de audiência pública e outros instrumentos de controle social.

Pela compreensão da importância do problema e do valor que a solução proposta pode apresentar é que se deseja que a modelagem do projeto não seja mera avaliação econômica mas leve em conta o interesse público e uma visão urbanística mais ampla.

Além disto, dentro de todas as discussões sobre a questão de mobilidade que vem sendo feitas por várias frentes e comissões desta casa, por entidades da sociedade civil e pelo próprio executivo nas audiências relativas ao Plano Diretor é necessário, todas elas prevendo a prioridade ao transporte coletivo e o incentivo a formas de transporte não motorizado, devendo, assim verificar se, em cada região, a adoção da medida pode ou não incentivar a utilização de veículos automotores.

Com relação a óbvia e necessária exclusão das áreas de Zeis, é fundamental verificar que já há centenas de imóveis nestas áreas já funcionando como estacionamento irregulares, dezenas dos quais já notificados pelo não cumprimento da Função Social da Propriedade. Sem a cautela desta exclusão corre-se o risco de incentivar ainda mais este desvio de função criando a inusitada situação de abrigar imóveis e continuar deixando as pessoas morando nas ruas e em assentamentos precários

Watal

[Signature]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

do processo nº 01-312 de /2013 16/10/2013

Papel para informação, rubricado como folha nº 55

(a) André Bitencourt Lopes
Técnico Administrativo
RF 11.388

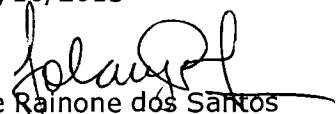
À

Douta Comissão de Constituição, Justiça e Participação Legislativa

A Emenda de nº 1, de autoria do Vereador José Police Neto ao Projeto de Lei 312/2013 foi aprovada em 1ª discussão e votação na forma do texto original na 55ª Sessão Extraordinária, no dia 16 de outubro do corrente.

Encaminho os presentes autos para elaboração da Redação do Vencido.

16/10/2013


Solange Rainone dos Santos
Secretário de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 10/10/13 às 19:00
RF _____

André Marcon
Técnico Administrativo
RF 11264

Ao Nobre Vereador / A Nobre Vereadora

Alexandro Guedes
Para Relatar:
Sala da Comissão de Constituição, Justiça e
Legislação Participativa
Em 22/10/2013

Presidente

Obs. O prazo para manifestação é de 8 dias,
na forma do § 3º do artigo 83 do R.I.

RECEBIDO NA PROCURADORIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SEÇÃO DE APOIO LEGISLATIVO

Em 22/10/2013 às 17:30h

Por M^{re} José

SAÍDA: _____ ÀS: _____ h ASS.: _____

Segue M _____
Documento 5 _____
Rubricado 5 _____
Em 24/10 _____
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11333



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

16 - PAR
16- 02293/2013

pl0312-13

Folha nº 56 do proc.
nº 02-312 de 2013
João Carlos Nas Chaves
Técnico Administrativo

PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0312/13.

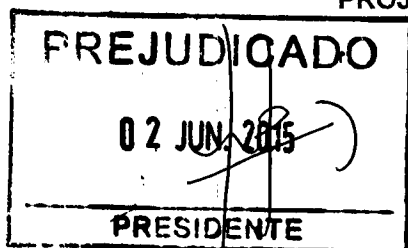
Trata-se de Projeto de Lei, de autoria do Excelentíssimo Sr. Prefeito, que dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

O projeto recebeu parecer concluindo por sua legalidade pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa; e parecer favorável das Comissões Reunidas de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; de Administração Pública; de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia; e de Finanças e Orçamento.

Tendo em vista a aprovação da Emenda nº 1, em 1ª discussão e votação na 55ª Sessão Extraordinária, constante às fls. 53, foi o projeto encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa para a elaboração do parecer propondo a redação conforme o vencido, com fundamento no art. 253 do Regimento Interno.

Feitas as modificações necessárias à incorporação ao texto das alterações aprovadas, segue abaixo o texto com a redação conforme o vencido:

PROJETO DE LEI Nº 0312/2013



Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

17 - RELCOM
17- 02331/2013

CHAC TELE
0 2 JUN 2012
PRIME TIME



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 57 do proc.
nº 01-312 de 20 13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11726

Parágrafo único – A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

- I - integração com outras modalidades de transporte;
- II - adoção de medidas de redução do trânsito, melhorando o uso das vias públicas;
- III - incorporação de práticas sustentáveis;
- IV - a construção de estacionamentos em áreas prioritárias.

Parágrafo único – Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social – ZEIS.

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

§ 2º A concessionária, por sua conta e risco, poderá contratar empresa para a execução da obra, a qual deverá atender às exigências de qualificação econômico-financeira,



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 58 do proc.
nº 01-312 de 20 13
João Carlos D. Chaves
Técnico de Apoio

regularidade jurídico-fiscal e capacitação técnica, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre essa empresa e o Poder Público Municipal.

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

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

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

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

- I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;
- II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;
- III - a descrição da área;
- IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;
- V - as seguintes obrigações da concessionária:
 - a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;
 - b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;
 - c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;
 - d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

- e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;
- f) atender às normas legais e regulamentares;
- g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa em,

23/10/13

ABOU ANNI

GOULART

EDUARDO TUMA

ALESSANDRO GUEDES

GEORGE HATO

ARSELINO TATTO

LAÉRCIO BENKO

CONTE LOPES

SANDRA TADEU

Sandra Tadeu

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL
DE 24 / 10 / 13
Pag. 76 Col. 2^{as}
Conferido

João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

A SGP2L,

Para 25 providências.

24/10/13
João Carlos Dias Chaves
Técnico Administrativo
RF 11336

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 60.971,5 a 60.971,6 e
folha de informação sob
nº 60.971,5

André Bitencourt Lopes
Técnico Administrativo
RF 11.368

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Matéria : PL 312 /2013, DO EXECUTIVO

Autor : EXECUTIVO

Requerente : NATALINI

Folha nº 60 do Processo
nº 12-312 de 13
Arquivado em 16/10/2013
16:58

Ementa : Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

Reunião : 55ª SESSÃO EXTRAORDINÁRIA

Data : 16/10/2013 - 17:51:57

Nome do Parlamentar	Partido	Voto
ABOU ANNI	PV	Sim
ADILSON AMADEU	PTB	Sim
ALESSANDRO GUEDES	PT	Sim
ALFREDINHO	PT	Sim
ANDREA MATARAZZO	PSDB	Sim
ARIFRIEDENBACH	PPS	Sim
ARSELINO TATTO	PT	Sim
ATÍLIO FRANCISCO	PRB	Sim
CALVO	PMDB	Sim
CLAUDINHO DE SOUZA	PSDB	Sim
CONTE LOPES	PTB	Sim
CORONEL CAMILO	PSD	Sim
CORONEL TELHADA	PSDB	Sim
DALTON SILVANO	PV	Sim
EDIR SALES	PSD	Sim
GEORGE HATO	PMDB	Sim
JAIR TATTO	PT	Sim
JEAN MADEIRA	PRB	Sim
JOSÉ AMÉRICO	PT	Sim
JOSÉ POLICE NETO	PSD	Sim
JULIANA CARDOSO	PT	Sim
LAÉRCIO BENKO	PHS	Sim
MARIO COVAS NETO	PSDB	Sim
MARQUITO	PTB	Sim
MARTA COSTA	PSD	Sim
NABIL BONDUKI	PT	Sim
NATALINI	PV	Nao
NEL O RODOLFO	PMDB	Sim
NOEMINONATO	PSB	Sim
ORLANDO SILVA	PCdoB	Sim
OTA	PSB	Sim
PATRICIA BEZERRA	PSDB	Sim
PAULO FIORILO	PT	Sim
PAULO FRANGE	PTB	Sim
REIS	PT	Sim
RICARDO NUNES	PMDB	Sim
ROBERTO TRIPOLI	PV	Sim
SENIVAL MOURA	PT	Sim
TONINHO PAIVA	PR	Sim
TONINHO VESPOLI	PSOL	Nao
VAVÁ	PT	Sim
WADIH MUTRAN	PP	Sim

Totais da Votação :

SIM

NÃO

TOTAL

40

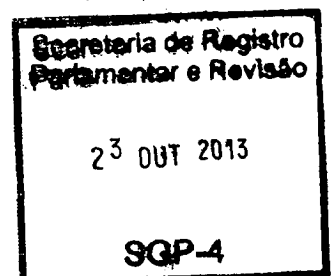
2

42

Resultado da Votação :

Aprovado

JOSE AMERICO



- "PL 312 /2013, DO EXECUTIVO. Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo. FASE DA DISCUSSÃO: 1ª. APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA".

O SR. PRESIDENTE (José Américo – PT) – Em discussão.

O SR. PRESIDENTE (José Américo – PT) – A votos o PL 312/13. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Natalini.

O SR. NATALINI (PV) - (Pela ordem) - Sr. Presidente, requeiro, regimentalmente, uma verificação nominal de votação.

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) - O pedido de V.Exa. é regimental. A votos o PL 312/13. Os Srs. Vereadores favoráveis responderão "sim"; os contrários, "não".

O SR. PRESIDENTE (José Américo - PT) - Votaram "sim" 40 Srs. Vereadores; "não", 2 Srs. Vereadores. Está aprovado o projeto original.

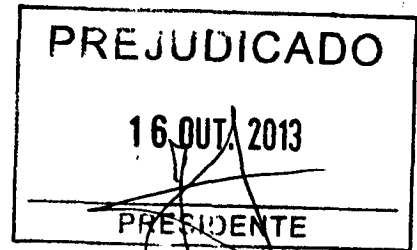
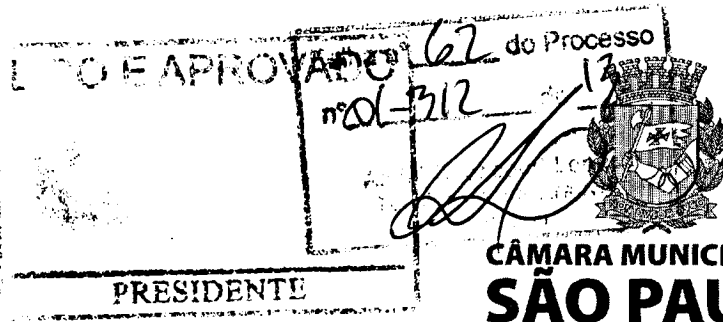
Há sobre a mesa uma emenda. Peço ao Sr. Secretário que proceda à leitura.

- É lido o seguinte: *(emenda ao PL 312/13 – Vereador Police Neto)*

O SR. PRESIDENTE (JOSÉ AMÉRICO - PT) - A votos a emenda. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa) Está aprovada. Vai à redação do vencido. Volta em segunda discussão.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 62 a 67 e
folha de informação gov
nº 407

André Bitencourt Lopes
Técnico Administrativo
PE 11/368



Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

REQUERIMENTO Nº

07 - RPS
07-00013/2013

CONSIDERANDO que é atribuição da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente opinar sobre todas as proposições e materiais relativas a obras e serviços, seu uso e gozo, venda, hipoteca, permuta outorga de concessão administrativa ou direito real de uso de bens imóveis de propriedade do município, nos termos do artigo 47, III, alínea a, item 2 do Regimento Interno);

CONSIDERANDO que tramita nessa Casa projeto de lei n. 312/2013 que versa sobre a concessão de serviço público de edifícios garagem;

CONSIDERANDO ainda que na forma regimental, ouvido o Egrégio Plenário, nos termos do art. 72, do Regimento Interno, a manifestação de uma Comissão sobre determinada matéria não exclui a possibilidade de nova manifestação mesmo em proposição de sua autoria se o plenário assim deliberar,

REQUEIRO ao Plenário que seja remetido a essa Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente para nova manifestação o Projeto de Lei n. 312/2013.

Sala das Sessões, em 22 de maio de 2013

ANDREA MATARAZZO

Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

CMSP - SEP. 22 - 22/05/2013 - 16:33 - 004494 - 1/1

A SUP - 21

21.05.2014

Jader Augusto Pimenta

Supervisor - SUP-22

REF: 10.860

REQUERIMENTO

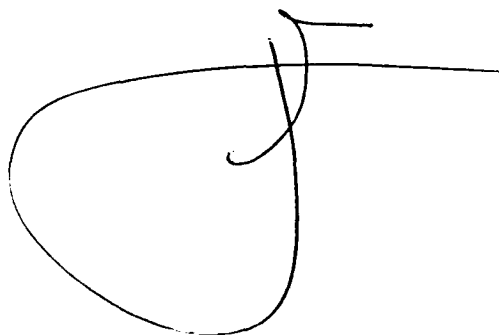
Considerando a apresentação pela prefeitura do projeto de lei 312/2013 que permite a realização de concessões para construção de novas áreas de estacionamentos;

Considerando a relevância da questão e a necessidade de se estudar o impacto da proposta para a política urbana da cidade;

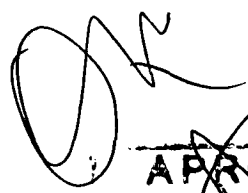
Considerando todas as discussões que tem sido realizadas na casa em termos de mobilidade;

REQUEIRO à presidências desta Douta Mesa, seja requerido o envio do referido projeto a esta Comissão para estudos e consulta à população.

Nestes termos, peço Deferimento.



São Paulo, 22 de maio de 2013



APROVADO
PRESIDENTE

A SGP 22

São Paulo, 22 / 05 / 13

Leonardo Amaral Pedrazzoli
RF: 11372

A SGP - 21

21, 05, 2014

Jader Augusto Pimenta
Supervisor SGP. 22
REF: 10.860

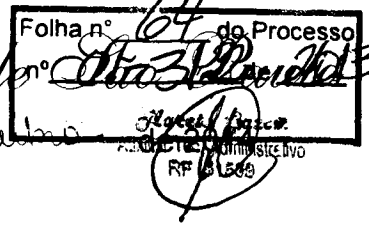
Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 64
folha de informação sob
nº 22/11/2013

Marcelo Jazez
Auxiliar Téc. Administrativo
RF: 31639



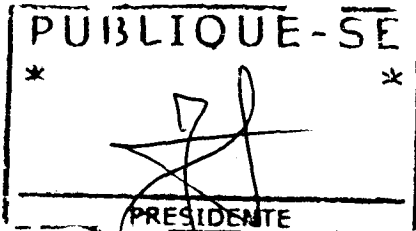
Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 26 de novembro de 2014



GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. nº 165/14

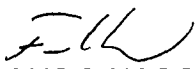


Senhor Presidente

DOCREC
907/2014

Dirijo-me a Vossa Excelência para, nos termos do disposto no artigo 38 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, solicitar seja conferido **regime de urgência** à tramitação do Projeto de Lei nº 312/14, que dispõe sobre a criação do Quadro de Analistas da Administração Pública Municipal – QAA, plano de carreiras, reenquadra cargos e funções do Quadro de Pessoal de Nível Superior instituído pela Lei nº 14.591, de 13 de novembro de 2007, e institui o respectivo regime de remuneração por subsídio.

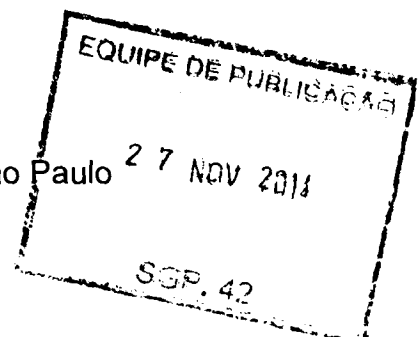
Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.


FERNANDO HADDAD
Prefeito

Ao
Excelentíssimo Senhor
JOSÉ AMÉRICO DIAS

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo


JAM/drs
Reg Urg 312-14



15:19 27/11/2014 010139 - Protocolo Legislativo - SGP.22

Justiça

A SGP - 21

27/11/2016

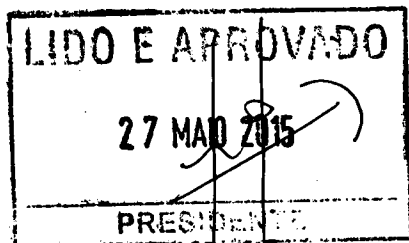
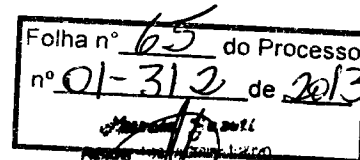
Jader Augusto Pimenta
Supervisor - SGP. 22
REF: 10.860

Segue(m) anexo(s), nesta
data, document(s) rubricado(s)
sob nº(s) 05 e 121 e
folha de informação sob
nº 122. 27.05.2016

Marcelo J. J. J.
Assessor
REF: 10.860



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO



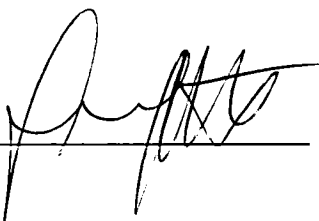
REQUERIMENTO

Sr. Presidente,

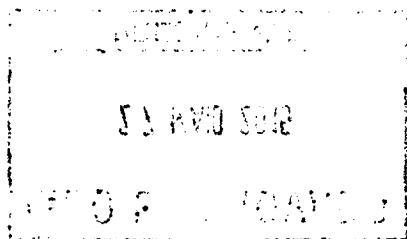
Requeiro, com base no art.174, § 2º do Regimento Interno, que seja mantida a posição cronológica original do item 3 da Ordem do Dia.

PL 312/13

Sala das Sessões,


ARACINA TATTO

CMSP - SEP.21 - 27/05/2015 - 15:36 - 002756 - 1/1



100-100000

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Matéria : MANUTENÇÃO NA PAUTA DO PL 312/2013 - EXECUTIVO

Autor : ARSELINO TATTO

Requerente : EDUARDO TUMA

Folha nº 66 do Processo nº 01-312 de 2013
 Assinatura: Arselino Tatto
 Assessor: Wagner Antônio de Jesus
 RF: 01008

menta : Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo. FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DA REDAÇÃO DO VENCIDO (DISCUTIDO POR 2 HORAS E 25 SEGUNDOS) Aprovação mediante voto favorável da maioria absoluta dos membros da Câmara.

eunião : 221ª Sessão Extraordinária

Data : 27/05/2015 - 17:54:40

Nome do Parlamentar	Partido	Voto
DILSON AMADEU	PTB	Sim
DOLFO QUINTAS	PSDB	Nao
LESSANDRO GUEDES	PT	Sim
LFREDINHO	PT	Sim
NDREA MATARAZZO	PSDB	Nao
NTONIO DONATO	PT	Sim
RI FRIEDENBACH	PROS	Sim
RSELINO TATTO	PT	Sim
TÍLIO FRANCISCO	PRB	Sim
URÉLIO MIGUEL	PR	Sim
URÉLIO NOMURA	PSDB	Nao
ALVO	PMDB	Sim
LAZARINHO DE SOUZA	PSDB	Nao
ONILSON LOPES	PTB	Sim
DAVID SOARES	PSD	Sim
DIR SALES	PSD	Sim
DUARDO TUMA	PSDB	Nao
LISEU GABRIEL	PSB	Sim
GEORGE HATO	PMDB	Sim
SILSON BARRETO	PSDB	Nao
AIR TATTO	PT	Sim
ONAS CAMISA NOVA	DEM	Sim
OSÉ POLICE NETO	PSD	Sim
ULIANA CARDOSO	PT	Sim
AÉRCIO BENKO	PHS	Sim
MARIO COVAS NETO	PSDB	Nao
MARQUITO	PTB	Sim
JETINHO DE PAULA	PDT	Sim
JOEMI NONATO	PROS	Sim
OTA	PROS	Sim
PATRICIA BEZERRA	PSDB	Nao
PAULO FIORILO	PT	Sim
PAULO FRANGE	PTB	Sim
EDÊMILSON CHAVES	PP	Sim
QUITO FORMIGA	PR	Sim
REIS	PT	Sim
RICARDO NUNES	PMDB	Sim
SALOMÃO	PSDB	Nao
SANDRA TADEU	DEM	Sim
SENIVAL MOURA	PT	Sim
SOUZA SANTOS	PSD	Sim
TONINHO PAIVA	PR	Sim
SHITARU KAMIA	PSD	Sim
ALDECIR CABRABOM	PTB	Sim
AVÁ	PT	Sim
NADIR MUTRAN	PP	Sim

Totais da Votação :

SIM
37

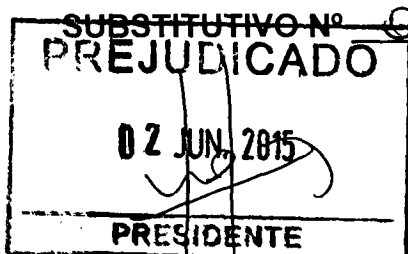
NÃO
9

TOTAL
46

Resultado da Votação :

Aprovado

PRESIDENTE



AO PROJETO DE LEI Nº 312/2013

"Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Parágrafo único – A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

- I - integração com outras modalidades de transporte;
- II – as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais;

27 MAI 2015

CEAO - 013

RES. MOL. N. 3

1974 - 1975

Liderança do PSDB

III - adoção de medidas de redução do trânsito, melhorando o uso das vias públicas;

VI - incorporação de práticas sustentáveis;

V - a construção de estacionamentos em áreas prioritárias.

VI – limitação de estacionamentos nas áreas centrais;

Parágrafo único - Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social – ZEIS.

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

§ 1º Na hipótese de ser necessária a desapropriação de áreas para a execução das obras e dos serviços a que se refere esta lei, os custos respectivos

Liderança do PSDB

também poderão ser suportados pela concessionária, na forma definida no edital de licitação.

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

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

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

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

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

Liderança do PSDB

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V – as seguintes obrigações da concessionária:

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

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 71 do Processo
nº 01-312 de 2013

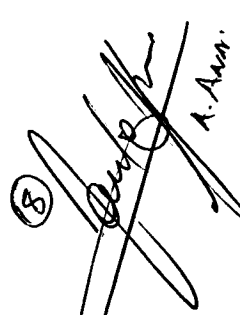
Liderança do PSDB

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

Às Comissões competentes."

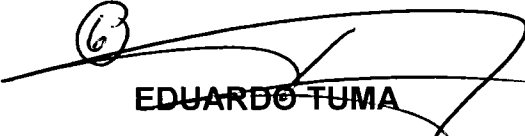
① 
ANDREA MATARAZZO (autor)
Líder PSDB

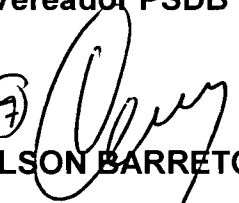
② 
ADOLFO QUINTAS
Vereador PSDB

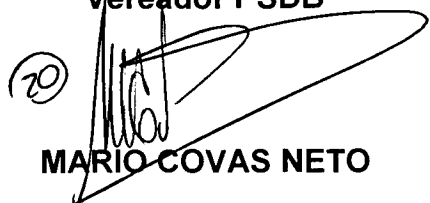
③ 
ANIBAL DE FREITAS
Vereador PSDB

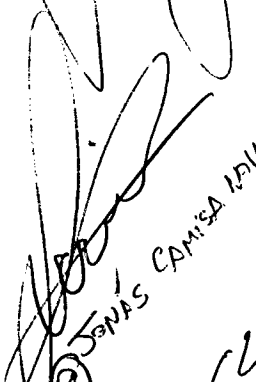
④ 
AURÉLIO NOMURA
Vereador PSDB

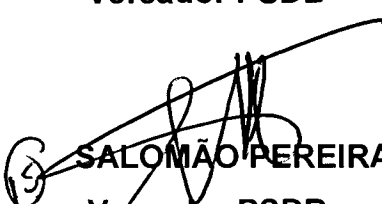
⑤ 
CLAUDINHO DE SOUZA
Vereador PSDB

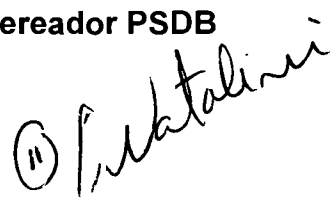
⑥ 
EDUARDO TUMA
Vereador PSDB

⑦ 
GILSON BARRETO
Vereador PSDB

⑧ 
MARIO COVAS NETO
Vereador PSDB

⑨ 
PATRÍCIA BEZERRA
Vereador PSDB

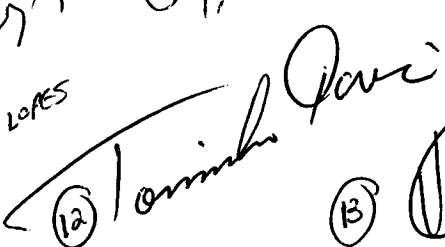
⑩ 
SALOMÃO PEREIRA
Vereador PSDB

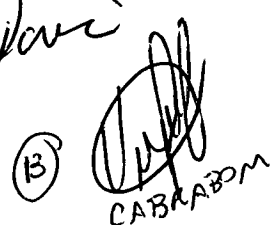
⑪ 
Natalini

⑫ 
RICARDO YOUNG

⑬ 
MARCO AURÉLIO CUNHA

⑭ 
CONTRE LOPES

⑮ 
Tomim

⑯ 
CABRAL

Liderança do PSDB

JUSTIFICATIVA

O projeto de lei em questão dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, precedida de execução de obra pública, visando a exploração de estacionamentos de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

A concessão de serviços públicos tem a base de seu regime jurídico estatuída no art. 175 da Constituição Federal, o qual dispõe:

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Conforme se pode observar, o dispositivo constitucional deixa assente, já no caput, que toda concessão ou permissão de serviço público pressupõe a realização de processo licitatório, exceto nos casos de dispensa e inexigibilidade, os quais deverão, em todo caso, observar as formalidades e requisitos previstos na lei, especialmente na Lei nº 8.666/1993.

Liderança do PSDB

Em obediência ao supracitado mandamento constitucional, no sentido de que lei viria a dispor sobre o regime jurídico das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, foi promulgada a Lei nº 8.987, de 13.02.1995.

Dentre os princípios que regem as concessões de serviços públicos destaca-se, por sua relevância, o princípio da modicidade tarifária, o qual somente pode ser compreendido à luz do princípio do equilíbrio econômico-financeiro, os quais devem, por conseguinte, ser analisados em conjunto.

O equilíbrio econômico-financeiro da concessão constitui princípio constitucionalmente assegurado, podendo ser inferido do art. 37, XXI, da Constituição Federal, quando se refere à exigência de “manutenção das condições efetivas da proposta” nos pagamentos relativos aos serviços contratados mediante licitação.

Consoante Maria Sylvia Zanella di Pietro, o princípio do equilíbrio econômico-financeiro da concessão fundamenta-se em quatro princípios, quais sejam, (i) eqüidade, (ii) razoabilidade, (iii) continuidade e (iv) indisponibilidade do interesse público. Como já esclareceu o Superior Tribunal de Justiça, “a finalidade da cobrança da tarifa é manter o equilíbrio financeiro do contrato, possibilitando a prestação contínua do serviço público”. Maria Sylvia Zanella di Pietro menciona que um dos aparentes paradoxos da teoria do equilíbrio econômico-financeiro da concessão reside na necessidade de se conciliar o direito do concessionário ao equilíbrio com a idéia de que os riscos associados à execução do serviço devem correr por sua conta.

Em resposta a essa aparente contradição, a autora observa que os riscos ordinários da atividade devem ser atribuídos ao concessionário e, por conseguinte, não lhe conferem direito à recomposição de eventuais perdas, pois que, nesses casos, não se pode falar propriamente de desequilíbrio.

Liderança do PSDB

Mas o fundamental se encontra no princípio da indisponibilidade do interesse público. Em primeiro lugar, impõe a necessidade de evitar que a Administração arque com desembolsos superiores aos necessários à satisfação dos seus fins. A Administração necessita selecionar a proposta mais vantajosa (...) A consagração desse princípio representa a garantia à Administração de que receberá as propostas mais vantajosas e de menor preço, porquanto o direito assegura ao particular que a relação entre encargos e remuneração não será alterada.(...) O particular não necessita incluir em suas previsões os eventos futuros prejudiciais, pois o direito lhe assegura a manutenção do arcabouço contratual delineado no momento inicial da contratação.

Significa que o princípio da indisponibilidade do interesse público exclui a viabilidade de uma contratação sujeitável a riscos de imprevisão ou de modificações da relação econômica subjacente.

A modicidade tarifária encontra previsão expressa no art. 6º, §1º, da Lei nº 8.987/95, o qual dispõe:

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

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

O princípio da modicidade tarifária, em um regime de concessão de serviço público, exige, por outro lado, o adimplemento por parte dos usuários no que tange ao pagamento da tarifa. Sem mecanismos efetivos de cobrança, o

Liderança do PSDB

equilíbrio econômico-financeiro da concessão poderá vir a romper-se, pondo em risco o funcionamento da concessionária e, por conseguinte, a continuidade dos serviços públicos para os demais usuários.

A lei e os contratos de concessão prevêem alguns mecanismos capazes de garantir ao concessionário e ao poder concedente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, como o reajuste e a revisão tarifária. Sobre a diferença entre os institutos, Marçal Justen Filho observa que “o reajuste corresponde à modificação do valor da tarifa para enfrentar elevações normais de custos, relacionadas ao fenômeno inflacionário”. Já a revisão “envolve a possibilidade de modificações imprevisíveis na formação dos custos necessários à prestação dos serviços”.

O tema das tarifas praticadas por concessionárias de serviços públicos envolve sempre questões complexas, sendo geralmente distintas as percepções dos agentes afetados: para o poder concedente, a alta da tarifa pode produzir impacto negativo sobre o desenvolvimento econômico e um custo político; para a concessionária, liga-se à sua receita e conseqüente retorno sobre os investimentos realizados; já os usuários têm em regra uma sensação de que a tarifa se apresenta elevada, produzindo impacto significativo sobre o custo de vida.

Como já visto, a concessão corresponde a uma forma descentralizada de prestação de serviço público que se consubstancia por meio de um contrato administrativo, pelo qual o Poder Público concedente transfere a um concessionário a execução de determinado serviço público, sob sua efetiva regulação, mediante o pagamento de tarifas pagas pelos usuários.

Sobre a natureza jurídica da concessão, salienta Celso Antonio Bandeira de Mello, que a mesma constitui “uma relação jurídica complexa, composta de um

Liderança do PSDB

ato regulamentar do estado que fixa unilateralmente condições de funcionamento, organização e modo de prestação do serviço, isto é, as condições por meio do qual o concessionário voluntariamente se insere debaixo da situação jurídica objetiva estabelecida pelo Poder Público, e de contrato, por cuja via se garante a equação econômico-financeira, resguardando os legítimos objetivos de lucro do concessionário”.

Em se tratando a concessão de um contrato administrativo, esta se formaliza por intermédio de um instrumento escrito, onde são fixadas as cláusulas indispensáveis à validade do negócio jurídico. Com efeito, deve o contrato de concessão obrigatoriamente enunciar o objeto, a área e o prazo da concessão; o preço do serviço; os critérios e procedimentos para reajuste e revisão das tarifas; os direitos e deveres dos usuários para desfrute das prestações; os direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades futuras de alteração e expansão do serviço; as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária; os casos de extinção da concessão; os bens reversíveis; os critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária; as condições de prorrogação do contrato; a forma de prestação de contas da concessionária ao poder concedente; e, finalmente, o foro e o modo de solução das divergências contratuais.

Cumprе salientar que a reversão de bens constitui um preceito tradicional nas leis brasileiras referentes às concessões de serviços públicos. Nesse sentido, a normativa vigente estabelece que, 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.

Liderança do PSDB

É de notar-se que a reversão pode ser definida como a entrega pelo concessionário ao poder concedente dos bens vinculados à concessão, por ocasião do fim do contrato, em virtude de sua destinação ao serviço público, de modo a permitir sua continuidade. Essa devolução constitui um corolário do contrato em que o concessionário se coloca transitoriamente em lugar do Poder Público concedente para a prestação de um serviço que incumbe a este.

Assim é a lição de Celso Antônio Bandeira de Mello, “a reversão é a passagem ao poder concedente dos bens do concessionário aplicados ao serviço, uma vez extinta a concessão. Portanto, através da chamada reversão, os bens do concessionário, necessários ao exercício do serviço público, integram-se no patrimônio do concedente ao se findar a concessão.”

O ponto nodal nesse campo de questões está em saber se a reversão atinge a todos os bens que entraram no acervo da concessão. Com efeito, a divergência em torno da qualificação dos bens reversíveis é freqüente, e isso se deve, na maioria das vezes, a pouca precisão dos editais de licitação e das cláusulas contratuais.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao fixar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classificou os estacionamentos como infraestrutura de mobilidade (artigo 3º, § 3º, da lei) e instituiu, como peças do Plano de Mobilidade Urbana, as infraestruturas do sistema (artigo 24, inciso III), a integração dos modos de transporte públicos e destes com os privados e os não motorizados (artigo 24, inciso V) e as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (artigo 24, inciso VIII), possibilitando, inclusive, o estabelecimento de uma política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como ferramenta de gestão (artigo 23).

Liderança do PSDB

A Lei de Mobilidade tem fundamento no art. 182 da Constituição Federal: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

A mesma norma constitucional deu fundamento também à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto das Cidades, o qual trata das normas de uso da propriedade urbana sob os aspectos relacionados aos interesses coletivos e equilíbrio ambiental.

Para a infraestrutura viária, o Plano de Mobilidade Urbana deve propor medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando à qualificação urbanística, à melhoria de segurança e da fluidez do tráfego geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas). Ele também deve determinar diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo.

Assim, o Plano de Mobilidade Urbana deve abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a Infraestrutura viária utilizada por todos esses modos.

Em consequência dos estudos técnicos, o município deve elaborar a legislação municipal de Mobilidade Urbana, inserida ou integrada à sua Lei de Plano Diretor. Esta legislação deve conter, entre outros assuntos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou

Liderança do PSDB

respectivos fundos; e forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

A Lei enuncia ainda uma série de princípios (acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, igualdade dos cidadãos no acesso ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano etc.), bem como prescreve diretrizes para sua concretização (integração de políticas setoriais, prioridade dos transportes não motorizados e dos transportes públicos coletivos, integração de modais etc.).

A Lei de Mobilidade estabelece que a gestão eficiente da mobilidade urbana deve pautar-se pelo incentivo ao transporte coletivo, com modernização do serviço e modicidade de tarifas, em beneficiando os cidadãos que o utilizam. A modernização do serviço está ligada a utilização da melhor tecnologia, nos estudos de demanda e na busca dos menores níveis possíveis de poluição ambiental.

Várias ações são previstas para implantação da melhor mobilidade urbana: restrição de circulação, monitoramento de índices de poluição, pedágio urbano, prioridade do transporte não motorizado e do coletivo, criação de estacionamentos públicos e privados, combate ao transporte ilegal, celebração de convênios entre os entes públicos etc.

Como deve ocorrer com qualquer ação estatal, exige-se planejamento prévio e transparência. Assim, a Lei fixou o prazo de três anos de sua promulgação (2015) para os Municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana e o integrarem ao plano diretor municipal.

Liderança do PSDB

Ainda, este Plano deverá passar por avaliação, revisão e atualização periódicas, em prazo não superior a dez anos

O estudo de Mobilidade Urbana, como documento final, é um produto técnico que auxiliará nas políticas públicas. Ele deve conter, no mínimo, as diretrizes, as definições, as especificações e as orientações para implantação de planos, projetos e ações do curto, médio e longo prazo, relacionadas aos serviços de transporte coletivo de passageiros, modos de transporte individual, modos não motorizados, bem como sobre toda a infraestrutura viária utilizada por esses modos.

O desafio final na elaboração de um plano de mobilidade é que ele seja refletido institucionalmente através de um conjunto de normas que estabeleça a forma de sua consecução.

Os instrumentos institucionais a serem desenvolvidos devem ter em conta as conclusões alcançadas nas etapas anteriores, possibilitando a construção do arcabouço legal necessário à efetiva integração do Plano de Mobilidade Urbana ao plano diretor municipal, atendendo ao disposto na lei nacional (Lei nº 12.587/2012).

A legislação básica, isolada ou integrada ao Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo, é a Lei de Mobilidade Urbana do município. Sugere-se que ela contenha, ao menos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e autorização para delegação através de licitação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

Liderança do PSDB

Em muitos municípios, acessória à Lei de Mobilidade Urbana, pode ser necessária uma regulamentação da Delegação do Sistema de Transporte Público, pois será de fundamental importância que os contratos, e o respectivo arcabouço regulatório, com os operadores privados estejam em consonância com os novos planos. Esse quadro institucional deve: regulamentar através de lei e decreto os serviços delegados; estabelecer procedimentos e critérios de gestão, operação, controle, fiscalização; prever os processos administrativos para aplicação de sanções e multas; bem como as condições de intervenção nos serviços.

As administrações municipais devem compreender que pode converter-se em grande oportunidade a exigência legal de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, imposta aos Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, sob pena de impedimento de receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

À luz dessas disposições, é que defende-se que o projeto de lei ora apresentado, que objetiva conferir ao Executivo a necessária autorização legislativa para a outorga de concessão tendo por objeto a exploração do serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, deveria ser apresentado em outro momento, já tendo-se discutido tanto a Lei de Uso e Ocupação do Solo quanto o Plano de Mobilidade Urbana do município de São Paulo. No entanto, com objetivo de contribuir para o aprimoramento do texto original é que se apresenta o presente substitutivo.

A propositura original não contempla os requisitos essenciais a serem observados na implantação dessa infraestrutura, deixando ao Executivo a competência para definição exata dos locais, como forma de compatibilizar, de

Liderança do PSDB

acordo com as constantes alterações da Cidade, a legislação de uso e ocupação do solo, as características específicas de cada região, a demanda existente e a integração com os demais modais de transporte.

Assim, pergunta-se: como autorizar a concessão de um serviço público que não se conhece tampouco a localização de seu objeto e nem sequer o plano que orientará essa concessão? Não é demais lembrar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é expressa em indicar que os Planos de Mobilidade a serem elaborados devem contemplar “as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos”.

Ora, em quais áreas serão instalados os edifícios-garagem? Qual a demanda em cada região? Como serão integrados aos demais modais de transporte?

Além de ser omissa com relação às áreas públicas que serão destinadas, o Projeto de Lei também não veda expressamente que estas recaiam sobre áreas verdes advindas da aprovação de loteamentos. É que nos termos da Lei Federal n. 6.766/79, as áreas objeto de parcelamento do solo deverão destinar “espaços livres de uso público”, a exemplo de praças e parques, com a finalidade de contribuir para a qualidade do meio ambiente urbano. Não se pode admitir que esse tipo de área pública possa vir, no futuro, abrigar estacionamento.

O Projeto de Lei n. 312/2013 é omissa com relação aos modais de transporte de veículos não motorizados – notadamente as bicicletas. Cabe lembrar que a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana dispõe que os Planos de Mobilidade devem dispor sobre “a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados” (art. 24, V), sendo temerária a concessão de um serviço público de estacionamento que visa apenas o transporte individual motorizado.

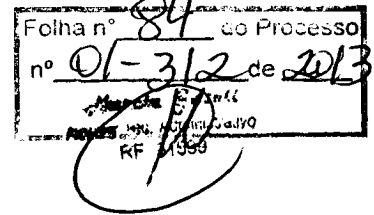
Liderança do PSDB

O Projeto de Lei também é omissivo com relação à política tarifária – por exemplo se haverá utilização gratuita por determinados usuários – por exemplo bicicletas – remetendo a definição da tarifa devida exclusivamente às definições a serem estabelecidas no edital de licitação e contrato (art. 4º, §3º do Projeto de Lei). Ora, o que se visa é a aprovação de um “salvo conduto” onde não se discute sequer as diretrizes da política tarifária, onde se leve em consideração valores diferenciados conforme o tipo de veículo, o horário de uso, a permanência, etc.?

O Projeto de Lei também não enfrenta uma questão crucial em nossa cidade que é a definição de balizas que devem constar do edital no que se refere ao tratamento urbanístico e paisagístico dos edifícios garagens, mencionando apenas que competirá à concessionária elaborar e aprovar os estudos de impacto ambiental (art. 4º, §4º do Projeto). Pergunta-se: será admitido qualquer gabarito para esses edifícios? E as opções de utilização do subsolo? E a obrigatoriedade de elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança.

Nesse sentido, dispõe o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) no art. 36 que “Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal”.

Ora, o Projeto de Lei 312/2013 irá se furtar a estabelecer a obrigatoriedade da elaboração previa de EIV e, mais importante, o seu conteúdo mínimo nesse caso?



Liderança do PSDB

Como já foi dito anteriormente, o próprio PL prevê que a definição, a ser feita pelo Executivo, dos locais para implantação dos estacionamentos de que trata, deverá levar em conta o Plano de Mobilidade Urbana e a legislação de uso e ocupação do solo.

Bem, a proposta além de não definir quais são esses locais, ainda atrela essa definição ao conteúdo de duas leis que ainda não existem. Ou melhor, ao Plano de Mobilidade Urbana, que de fato ainda não existe, e à lei de uso e ocupação do solo que está sendo revista, após a aprovação do novo Plano Diretor Estratégica do Município de São Paulo, e hoje se encontra em sua etapa final de discussão no âmbito do próprio Executivo, sem que o projeto já tenha sido apresentado à Câmara Municipal, quanto mais analisado seus conteúdo pelos vereadores e pela população.

Dessa forma, apresenta-se o substitutivo ao PL original, que acrescenta alguns critérios que orientarão a escolha dos locais onde serão instalados os estacionamentos, tais como a as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais; a limitação de estacionamentos nas áreas centrais.

Além disso, no que tange à remuneração da concessionária, o substitutivo proposta prevê, exclusivamente, a remuneração por meio da cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação e no contrato. Dessa forma,

Liderança do PSDB

fica expressamente excluída a hipótese de remuneração por receitas alternativas adicionais.

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

ANDREA MATARAZZO
Líder PSDB

ADOLFO QUINTAS
Vereador PSDB

ANIBAL DE FREITAS
Vereador PSDB

AURÉLIO NOMURA
Vereador PSDB

CLAUDINHO DE SOUZA
Vereador PSDB

EDUARDO TUMA
Vereador PSDB

GILSON BARRETO
Vereador PSDB

MARIO COVAS NETO
Vereador PSDB

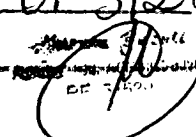
PATRÍCIA BEZERRA
Vereador PSDB

SALOMÃO PEREIRA
Vereador PSDB



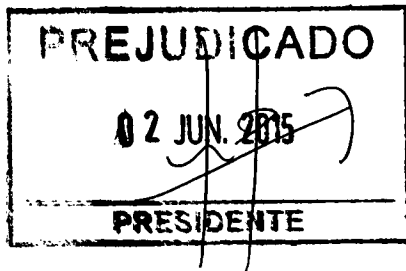
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Liderança do PSDB

Folha nº	86	do Processo
nº	01-312	de 2013
		

Liderança do PSDB

SUBSTITUTIVO Nº 02 AO PROJETO DE LEI Nº 312/2013



"Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo."

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Parágrafo único – A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

I – as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais;

II - instalação de sanitários públicos e sanitários para uso exclusivo de motoristas, cobradores e fiscais;

27 MAI 2015

CHICAGO
JUN 5 1912
RECEIVED

Liderança do PSDB

III - uso racional da água, incluindo captação de água de chuva e reuso da água;

IV - uso racional da energia elétrica, incluindo e eficiência energética;

Parágrafo único - Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social – ZEIS.

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

Liderança do PSDB

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

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

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

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

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

- I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;
- II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;
- III - a descrição da área;

Liderança do PSDB

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V – as seguintes obrigações da concessionária:

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

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

Liderança do PSDB

Às Comissões competentes."

①

ANDREA MATARAZZO
Líder PSDB

②

ADOLFO QUINTAS
Vereador PSDB

ANIBAL DE FREITAS
Vereador PSDB

③

AURÉLIO NOMURA (outro)
Vereador PSDB

CLAUDINHO DE SOUZA
Vereador PSDB

③

EDUARDO TUMA
Vereador PSDB

GILSON BARRETO
Vereador PSDB

⑦

MARIO COVAS NETO
Vereador PSDB

④

PATRICIA BEZERRA
Vereador PSDB

⑤

SALOMÃO PEREIRA
Vereador PSDB

①⑨
A. S. G.

⑥

G. Natalini

R. Young
⑬

JUSTIFICATIVA

⑪

T. Harpeli

⑨

Liderança do PSDB

O projeto de lei em questão dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, precedida de execução de obra pública, visando a exploração de estacionamentos de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

A concessão de serviços públicos tem a base de seu regime jurídico estatuída no art. 175 da Constituição Federal, o qual dispõe:

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Conforme se pode observar, o dispositivo constitucional deixa assente, já no caput, que toda concessão ou permissão de serviço público pressupõe a realização de processo licitatório, exceto nos casos de dispensa e inexigibilidade, os quais deverão, em todo caso, observar as formalidades e requisitos previstos na lei, especialmente na Lei nº 8.666/1993.

Em obediência ao supracitado mandamento constitucional, no sentido de que lei viria a dispor sobre o regime jurídico das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, foi promulgada a Lei nº 8.987, de 13.02.1995.

Liderança do PSDB

Dentre os princípios que regem as concessões de serviços públicos destaca-se, por sua relevância, o princípio da modicidade tarifária, o qual somente pode ser compreendido à luz do princípio do equilíbrio econômico-financeiro, os quais devem, por conseguinte, ser analisados em conjunto.

O equilíbrio econômico-financeiro da concessão constitui princípio constitucionalmente assegurado, podendo ser inferido do art. 37, XXI, da Constituição Federal, quando se refere à exigência de “manutenção das condições efetivas da proposta” nos pagamentos relativos aos serviços contratados mediante licitação.

Consoante Maria Sylvia Zanella di Pietro, o princípio do equilíbrio econômico-financeiro da concessão fundamenta-se em quatro princípios, quais sejam, (i) eqüidade, (ii) razoabilidade, (iii) continuidade e (iv) indisponibilidade do interesse público. Como já esclareceu o Superior Tribunal de Justiça, “a finalidade da cobrança da tarifa é manter o equilíbrio financeiro do contrato, possibilitando a prestação contínua do serviço público”. Maria Sylvia Zanella di Pietro menciona que um dos aparentes paradoxos da teoria do equilíbrio econômico-financeiro da concessão reside na necessidade de se conciliar o direito do concessionário ao equilíbrio com a idéia de que os riscos associados à execução do serviço devem correr por sua conta.

Em resposta a essa aparente contradição, a autora observa que os riscos ordinários da atividade devem ser atribuídos ao concessionário e, por conseguinte, não lhe conferem direito à recomposição de eventuais perdas, pois que, nesses casos, não se pode falar propriamente de desequilíbrio.

Mas o fundamental se encontra no princípio da indisponibilidade do interesse público. Em primeiro lugar, impõe a necessidade de evitar que a Administração arque com desembolsos superiores aos necessários à satisfação dos seus fins.

Liderança do PSDB

A Administração necessita selecionar a proposta mais vantajosa (...) A consagração desse princípio representa a garantia à Administração de que receberá as propostas mais vantajosas e de menor preço, porquanto o direito assegura ao particular que a relação entre encargos e remuneração não será alterada.(...) O particular não necessita incluir em suas previsões os eventos futuros prejudiciais, pois o direito lhe assegura a manutenção do arcabouço contratual delineado no momento inicial da contratação.

Significa que o princípio da indisponibilidade do interesse público exclui a viabilidade de uma contratação sujeitável a riscos de imprevisão ou de modificações da relação econômica subjacente.

A modicidade tarifária encontra previsão expressa no art. 6º, §1º, da Lei nº 8.987/95, o qual dispõe:

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

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

O princípio da modicidade tarifária, em um regime de concessão de serviço público, exige, por outro lado, o adimplemento por parte dos usuários no que tange ao pagamento da tarifa. Sem mecanismos efetivos de cobrança, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão poderá vir a romper-se, pondo em risco o funcionamento da concessionária e, por conseguinte, a continuidade dos serviços públicos para os demais usuários.

Liderança do PSDB

A lei e os contratos de concessão prevêm alguns mecanismos capazes de garantir ao concessionário e ao poder concedente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, como o reajuste e a revisão tarifária. Sobre a diferença entre os institutos, Marçal Justen Filho observa que “o reajuste corresponde à modificação do valor da tarifa para enfrentar elevações normais de custos, relacionadas ao fenômeno inflacionário”. Já a revisão “envolve a possibilidade de modificações imprevisíveis na formação dos custos necessários à prestação dos serviços”.

O tema das tarifas praticadas por concessionárias de serviços públicos envolve sempre questões complexas, sendo geralmente distintas as percepções dos agentes afetados: para o poder concedente, a alta da tarifa pode produzir impacto negativo sobre o desenvolvimento econômico e um custo político; para a concessionária, liga-se à sua receita e conseqüente retorno sobre os investimentos realizados; já os usuários têm em regra uma sensação de que a tarifa se apresenta elevada, produzindo impacto significativo sobre o custo de vida.

Como já visto, a concessão corresponde a uma forma descentralizada de prestação de serviço público que se consubstancia por meio de um contrato administrativo, pelo qual o Poder Público concedente transfere a um concessionário a execução de determinado serviço público, sob sua efetiva regulação, mediante o pagamento de tarifas pagas pelos usuários.

Sobre a natureza jurídica da concessão, salienta Celso Antonio Bandeira de Mello, que a mesma constitui “uma relação jurídica complexa, composta de um ato regulamentar do estado que fixa unilateralmente condições de funcionamento, organização e modo de prestação do serviço, isto é, as condições por meio do qual o concessionário voluntariamente se insere debaixo da situação jurídica objetiva estabelecida pelo Poder Público, e de

Liderança do PSDB

contrato, por cuja via se garante a equação econômico-financeira, resguardando os legítimos objetivos de lucro do concessionário”.

Em se tratando a concessão de um contrato administrativo, esta se formaliza por intermédio de um instrumento escrito, onde são fixadas as cláusulas indispensáveis à validade do negócio jurídico. Com efeito, deve o contrato de concessão obrigatoriamente enunciar o objeto, a área e o prazo da concessão; o preço do serviço; os critérios e procedimentos para reajuste e revisão das tarifas; os direitos e deveres dos usuários para desfrute das prestações; os direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsíveis necessidades futuras de alteração e expansão do serviço; as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária; os casos de extinção da concessão; os bens reversíveis; os critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária; as condições de prorrogação do contrato; a forma de prestação de contas da concessionária ao poder concedente; e, finalmente, o foro e o modo de solução das divergências contratuais.

Cumprе salientar que a reversão de bens constitui um preceito tradicional nas leis brasileiras referentes às concessões de serviços públicos. Nesse sentido, a normativa vigente estabelece que, 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.

É de notar-se que a reversão pode ser definida como a entrega pelo concessionário ao poder concedente dos bens vinculados à concessão, por ocasião do fim do contrato, em virtude de sua destinação ao serviço público, de modo a permitir sua continuidade. Essa devolução constitui um corolário do

Liderança do PSDB

contrato em que o concessionário se coloca transitoriamente em lugar do Poder Público concedente para a prestação de um serviço que incumbe a este.

Assim é a lição de Celso Antônio Bandeira de Mello, "a reversão é a passagem ao poder concedente dos bens do concessionário aplicados ao serviço, uma vez extinta a concessão. Portanto, através da chamada reversão, os bens do concessionário, necessários ao exercício do serviço público, integram-se no patrimônio do concedente ao se findar a concessão."

O ponto nodal nesse campo de questões está em saber se a reversão atinge a todos os bens que entraram no acervo da concessão. Com efeito, a divergência em torno da qualificação dos bens reversíveis é freqüente, e isso se deve, na maioria das vezes, a pouca precisão dos editais de licitação e das cláusulas contratuais.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao fixar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classificou os estacionamentos como infraestrutura de mobilidade (artigo 3º, § 3º, da lei) e instituiu, como peças do Plano de Mobilidade Urbana, as infraestruturas do sistema (artigo 24, inciso III), a integração dos modos de transporte públicos e destes com os privados e os não motorizados (artigo 24, inciso V) e as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (artigo 24, inciso VIII), possibilitando, inclusive, o estabelecimento de uma política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como ferramenta de gestão (artigo 23).

A Lei de Mobilidade tem fundamento no art. 182 da Constituição Federal: "A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo

Liderança do PSDB

ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

A mesma norma constitucional deu fundamento também à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto das Cidades, o qual trata das normas de uso da propriedade urbana sob os aspectos relacionados aos interesses coletivos e equilíbrio ambiental.

Para a infraestrutura viária, o Plano de Mobilidade Urbana deve propor medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando à qualificação urbanística, à melhoria de segurança e da fluidez do tráfego geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas). Ele também deve determinar diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo.

Assim, o Plano de Mobilidade Urbana deve abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a Infraestrutura viária utilizada por todos esses modos.

Em consequência dos estudos técnicos, o município deve elaborar a legislação municipal de Mobilidade Urbana, inserida ou integrada à sua Lei de Plano Diretor. Esta legislação deve conter, entre outros assuntos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

Liderança do PSDB

A Lei enuncia ainda uma série de princípios (acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, igualdade dos cidadãos no acesso ao transporte público coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano etc.), bem como prescreve diretrizes para sua concretização (integração de políticas setoriais, prioridade dos transportes não motorizados e dos transportes públicos coletivos, integração de modais etc.).

A Lei de Mobilidade estabelece que a gestão eficiente da mobilidade urbana deve pautar-se pelo incentivo ao transporte coletivo, com modernização do serviço e modicidade de tarifas, em beneficiando os cidadãos que o utilizam. A modernização do serviço está ligada a utilização da melhor tecnologia, nos estudos de demanda e na busca dos menores níveis possíveis de poluição ambiental.

Várias ações são previstas para implantação da melhor mobilidade urbana: restrição de circulação, monitoramento de índices de poluição, pedágio urbano, prioridade do transporte não motorizado e do coletivo, criação de estacionamentos públicos e privados, combate ao transporte ilegal, celebração de convênios entre os entes públicos etc.

Como deve ocorrer com qualquer ação estatal, exige-se planejamento prévio e transparência. Assim, a Lei fixou o prazo de três anos de sua promulgação (2015) para os Municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana e o integrarem ao plano diretor municipal.

Ainda, este Plano deverá passar por avaliação, revisão e atualização periódicas, em prazo não superior a dez anos

Liderança do PSDB

O estudo de Mobilidade Urbana, como documento final, é um produto técnico que auxiliará nas políticas públicas. Ele deve conter, no mínimo, as diretrizes, as definições, as especificações e as orientações para implantação de planos, projetos e ações do curto, médio e longo prazo, relacionadas aos serviços de transporte coletivo de passageiros, modos de transporte individual, modos não motorizados, bem como sobre toda a infraestrutura viária utilizada por esses modos.

O desafio final na elaboração de um plano de mobilidade é que ele seja refletido institucionalmente através de um conjunto de normas que estabeleça a forma de sua consecução.

Os instrumentos institucionais a serem desenvolvidos devem ter em conta as conclusões alcançadas nas etapas anteriores, possibilitando a construção do arcabouço legal necessário à efetiva integração do Plano de Mobilidade Urbana ao plano diretor municipal, atendendo ao disposto na lei nacional (Lei nº 12.587/2012).

A legislação básica, isolada ou integrada ao Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo, é a Lei de Mobilidade Urbana do município. Sugere-se que ela contenha, ao menos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e autorização para delegação através de licitação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

Em muitos municípios, acessória à Lei de Mobilidade Urbana, pode ser necessária uma regulamentação da Delegação do Sistema de Transporte

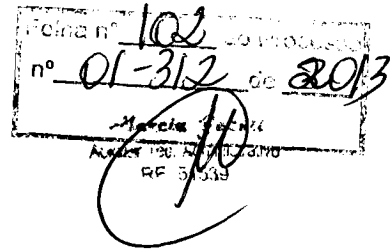
Liderança do PSDB

Público, pois será de fundamental importância que os contratos, e o respectivo arcabouço regulatório, com os operadores privados estejam em consonância com os novos planos. Esse quadro institucional deve: regulamentar através de lei e decreto os serviços delegados; estabelecer procedimentos e critérios de gestão, operação, controle, fiscalização; prever os processos administrativos para aplicação de sanções e multas; bem como as condições de intervenção nos serviços.

As administrações municipais devem compreender que pode converter-se em grande oportunidade a exigência legal de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, imposta aos Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, sob pena de impedimento de receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

À luz dessas disposições, é que defende-se que o projeto de lei ora apresentado, que objetiva conferir ao Executivo a necessária autorização legislativa para a outorga de concessão tendo por objeto a exploração do serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, deveria ser apresentado em outro momento, já tendo-se discutido tanto a Lei de Uso e Ocupação do Solo quanto o Plano de Mobilidade Urbana do município de São Paulo. No entanto, com objetivo de contribuir para o aprimoramento do texto original é que se apresenta o presente substitutivo.

A propositura original não contempla os requisitos essenciais a serem observados na implantação dessa infraestrutura, deixando ao Executivo a competência para definição exata dos locais, como forma de compatibilizar, de acordo com as constantes alterações da Cidade, a legislação de uso e ocupação do solo, as características específicas de cada região, a demanda existente e a integração com os demais modais de transporte.



Liderança do PSDB

Assim, pergunta-se: como autorizar a concessão de um serviço público que não se conhece tampouco a localização de seu objeto e nem sequer o plano que orientará essa concessão? Não é demais lembrar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é expressa em indicar que os Planos de Mobilidade a serem elaborados devem contemplar “as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos”.

Ora, em quais áreas serão instalados os edifícios-garagem? Qual a demanda em cada região? Como serão integrados aos demais modais de transporte?

Além de ser omissa com relação às áreas públicas que serão destinadas, o Projeto de Lei também não veda expressamente que estas recaiam sobre áreas verdes advindas da aprovação de loteamentos. É que nos termos da Lei Federal n. 6.766/79, as áreas objeto de parcelamento do solo deverão destinar “espaços livres de uso público”, a exemplo de praças e parques, com a finalidade de contribuir para a qualidade do meio ambiente urbano. Não se pode admitir que esse tipo de área pública possa vir, no futuro, abrigar estacionamento.

O Projeto de Lei n. 312/2013 é omissa com relação aos modais de transporte de veículos não motorizados – notadamente as bicicletas. Cabe lembrar que a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana dispõe que os Planos de Mobilidade devem dispor sobre “a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados” (art. 24, V), sendo temerária a concessão de um serviço público de estacionamento que visa apenas o transporte individual motorizado.

O Projeto de Lei também é omissa com relação à política tarifária – por exemplo se haverá utilização gratuita por determinados usuários – por exemplo

Liderança do PSDB

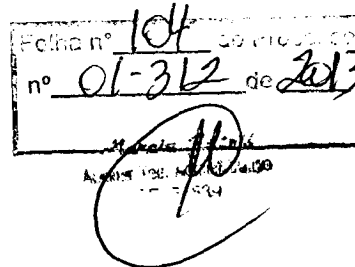
bicicletas – remetendo a definição da tarifa devida exclusivamente às definições a serem estabelecidas no edital de licitação e contrato (art. 4º, §3º do Projeto de Lei). Ora, o que se visa é a aprovação de um “salvo conduto” onde não se discute sequer as diretrizes da política tarifária, onde se leve em consideração valores diferenciados conforme o tipo de veículo, o horário de uso, a permanência, etc.?

O Projeto de Lei também não enfrenta uma questão crucial em nossa cidade que é a definição de balizas que devem constar do edital no que se refere ao tratamento urbanístico e paisagístico dos edifícios garagens, mencionando apenas que competirá à concessionária elaborar e aprovar os estudos de impacto ambiental (art. 4º, §4º do Projeto). Pergunta-se: será admitido qualquer gabarito para esses edifícios? E as opções de utilização do subsolo? E a obrigatoriedade de elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança.

Nesse sentido, dispõe o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) no art. 36 que “Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal”.

Ora, o Projeto de Lei 312/2013 irá se furtar a estabelecer a obrigatoriedade da elaboração previa de EIV e, mais importante, o seu conteúdo mínimo nesse caso?

Como já foi dito anteriormente, o próprio PL prevê que a definição, a ser feita pelo Executivo, dos locais para implantação dos estacionamentos de que trata,



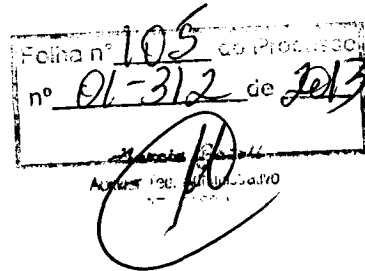
Liderança do PSDB

deverá levar em conta o Plano de Mobilidade Urbana e a legislação de uso e ocupação do solo.

Bem, a proposta além de não definir quais são esses locais, ainda atrela essa definição ao conteúdo de duas leis que ainda não existem. Ou melhor, ao Plano de Mobilidade Urbana, que de fato ainda não existe, e à lei de uso e ocupação do solo que está sendo revista, após a aprovação do novo Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, e hoje se encontra em sua etapa final de discussão no âmbito do próprio Executivo, sem que o projeto já tenha sido apresentado à Câmara Municipal, quanto mais analisado seus conteúdo pelos vereadores e pela população.

Dessa forma, apresenta-se o substitutivo ao PL original, que acrescenta alguns critérios que orientarão a escolha dos locais onde serão instalados os estacionamentos, tais como a as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, monotrilho e terminais de integração e de transferência entre modais; a limitação de estacionamentos nas áreas centrais.

Além disso, no que tange à remuneração da concessionária, o substitutivo proposta prevê, exclusivamente, a remuneração por meio da cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação e no contrato. Dessa forma, fica expressamente excluída a hipótese de remuneração por receitas alternativas adicionais.



Liderança do PSDB

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

ANDREA MATARAZZO

Líder PSDB

ADOLFO QUINTAS

Vereador PSDB

ANIBAL DE FREITAS

Vereador PSDB

AURÉLIO NOMURA

Vereador PSDB

CLAUDINHO DE SOUZA

Vereador PSDB

EDUARDO TUMA

Vereador PSDB

GILSON BARRETO

Vereador PSDB

MARIO COVAS NETO

Vereador PSDB

PATRÍCIA BEZERRA

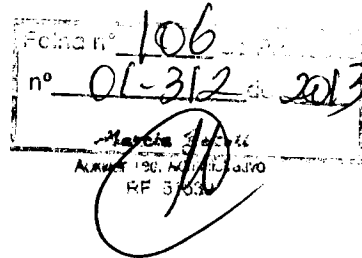
Vereador PSDB

SALOMÃO PEREIRA

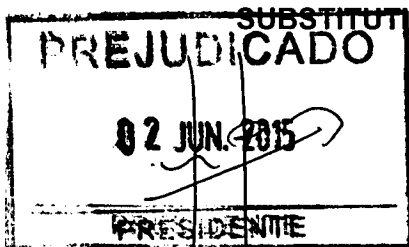
Vereador PSDB



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



Q3



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 312/2013

Dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

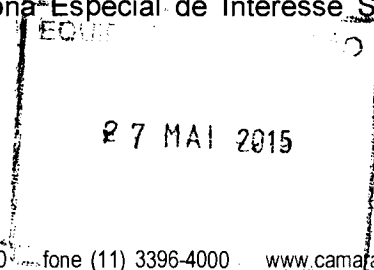
Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder, mediante procedimento licitatório, a exploração de serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, em áreas públicas situadas na Cidade de São Paulo.

Parágrafo único. A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica.

Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

- I - integração com outras modalidades de transporte;
- II - adoção de medidas de redução do trânsito, melhorando o uso das vias públicas;
- III - incorporação de práticas sustentáveis;
- IV - a construção de estacionamentos em áreas prioritárias.

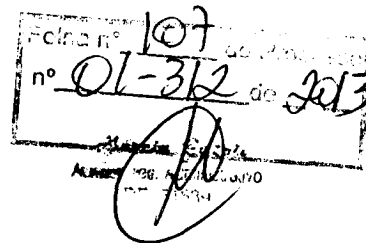
Parágrafo único. Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social - ZEIS.



ENCLOSURE
JUN 10 1962
FBI - NEW YORK



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

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

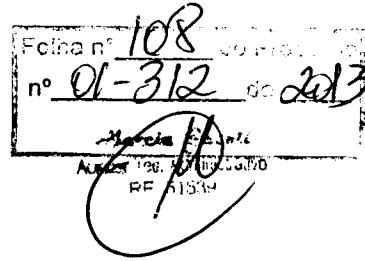
§ 3º Compete ao órgão concedente o acompanhamento e a fiscalização do cumprimento do cronograma de obras, de acordo com o projeto aprovado e as condições e prazos fixados no edital.

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

Art. 5º A concessionária será remunerada mediante a cobrança de tarifa, devida pelos usuários do serviço de estacionamento de veículos, na forma estabelecida no respectivo edital de licitação e no contrato, adotando-se, como critério de cálculo da tarifa o sistema de cobrança por tempo fracionado, em parcelas de 15 (quinze) minutos, considerado o período de permanência dos veículos estacionados.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



§ 1º O valor de cada parcela de 15 (quinze) minutos será calculado mediante a divisão por 4 (quatro) do valor da hora inteira de 60 (sessenta) minutos.

§ 2º O valor a ser cobrado dos motoristas será calculado multiplicando-se o número de parcelas de 15 (quinze) minutos de permanência pelo valor encontrado conforme o parágrafo anterior.

§ 3º No caso do período de permanência compreender parcela inferior a 15 (quinze) minutos, a cobrança será feita segundo as seguintes critérios de arredondamento aritmético:

I - a parcela de tempo inferior ou igual a 04 (quatro) minutos e 59 (cinquenta e nove) segundos, será desconsiderada para o cômputo do valor a ser cobrado pela permanência do veículo;

II - a parcela de tempo superior ou igual a 05 (cinco) minutos e 00 (zero) segundos, será considerada como uma parcela de 15 (quinze) minutos inteira para o cômputo do valor a ser cobrado pela permanência do veículo.

§ 4º Os estacionamentos deverão apresentar, no ato da cobrança da tarifa, a relação discriminada dos períodos cobrados conforme o tempo de permanência do veículo.

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

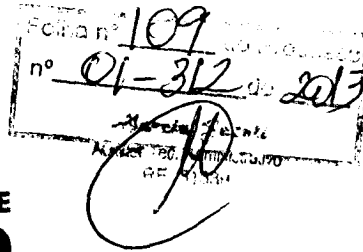
IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;

c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;

d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;

f) atender às normas legais e regulamentares;

g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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

Art. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação.

Art. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações próprias consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

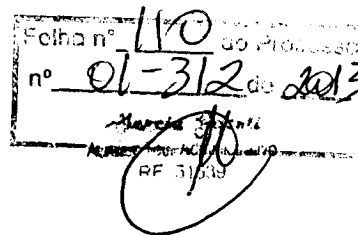
Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

Sala das Sessões, em

ANÍBAL DE FREITAS
Vereador (autor)



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



JUSTIFICATIVA

É sabido que o Município de São Paulo, até o presente momento, não possui legislação que permita a cobrança proporcional, pelo tempo de uso efetivo de vaga em estacionamento de veículos, sejam eles públicos ou privados.

Com relação aos estacionamentos privados, já tramita nesta Câmara Municipal o Projeto de Lei nº 229/2012. Quanto aos estacionamentos de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo, propõe-se o presente Substitutivo para complementar o artigo 5º ao Projeto de Lei nº 312/2013.

A proposta mostra-se consentânea com o interesse público, haja vista o fato de a população ser constantemente prejudicada pela cobrança integral de tarifa em estacionamentos de veículos, mesmo por curtos períodos de permanência.

Tem-se por objetivo tornar obrigatório o sistema de cobrança por tempo fracionado, em parcelas de 15 (quinze) minutos, de modo a garantir que o usuário do serviço pague apenas pelo tempo de uso efetivo da vaga de estacionamento. Nesse sentido, o substitutivo se alinha aos princípios do Código de Defesa do Consumidor.

De notar que outras cidades do Brasil, como Curitiba, por exemplo, já adotaram, por meio de Lei Municipal, a cobrança proporcional por parte de estacionamentos de veículos.

Destarte, por corresponder aos anseios da população e ao justo direito dos consumidores desse serviço de interesse público, espero contar com o voto favorável dos nobres Pares ao presente Substitutivo.



Câmara Municipal de São Paulo
Liderança do Governo

Form nº 111
nº 01-312 de 2013
M. de C. de S. Paulo
RF 155

APROVADO EM 2ª DISCUSSÃO
COM EMENDA(S)
VAI À REDAÇÃO FINAL
02 106 1215
PRESIDENTE

04
Substitutivo ao Projeto de Lei 312/2013

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

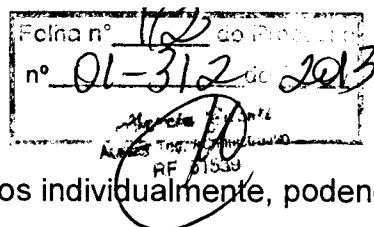
Art. 1º Fica o Executivo autorizado a conceder, mediante procedimento licitatório, a exploração de serviço, o direito real de uso das áreas, administração, manutenção e conservação, a exploração comercial e requalificação de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação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

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

§1º A licitação referida no "caput" deste artigo obedecerá à legislação federal e municipal pertinente, mormente nos aspectos de sustentabilidade das edificações, e deverá contemplar em seu escopo Plano Urbanístico Específico para um raio de 1.000m (mil metros) de cada área/estacionamento a ser concedido.

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

 18



§ 3º As áreas/estacionamentos poderão ser licitados individualmente, podendo no máximo estar reunidos nos mesmos perímetros dos lotes da concessão do Subsistema Estrutural do Transporte Público Coletivo Público de Passageiros;

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. A concessionária não poderá cobrar qualquer espécie de tarifa, preço público e/ou taxa de embarque/desembarque dos usuários, quando da hipótese do estacionamento coincidir com qualquer terminal de transporte público coletivo.

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

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

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

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

III – a promoção da eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, com a adoção prioritária dos modais não motorizados;

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

V – a adequação da urbanização às necessidades decorrentes de novas tecnologias e modos de vida;

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

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

Art. 7º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.

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

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

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

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

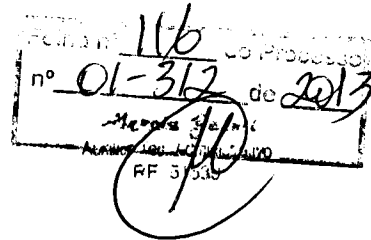
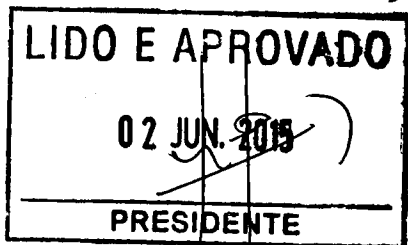
Art. 10. Aplicam-se à concessão prevista nesta lei as hipóteses de extinção estipuladas na Lei Federal nº 8.987, de 1995.

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 12.688, de 19 de dezembro de 2003.

Sandra Leal



Câmara Municipal de São Paulo
Liderança do Governo



EMENDA Nº 01 AO PROJETO DE LEI Nº 312/2013

Pela presente e na forma do art. 271 do Regimento Interno desta Casa, requiero a inclusão de artigo, onde couber, conforme segue:

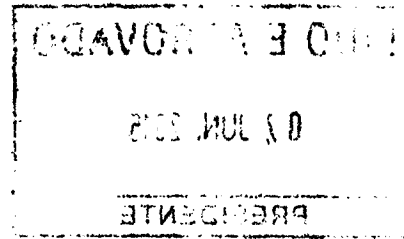
"Art. " Fica concedido, no âmbito do Município de São Paulo, bilhete único gratuito nos coletivos urbanos municipais, para os integrantes do Conselho Participativo Municipal.

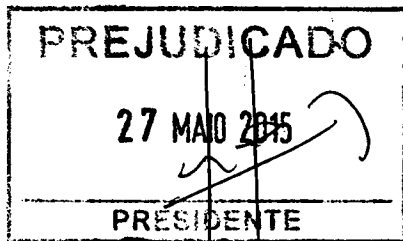
Parágrafo único. Os critérios e procedimentos para a concessão do bilhete único gratuito a que se refere o caput, serão definidos em decreto regulamentador."

19
10
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18

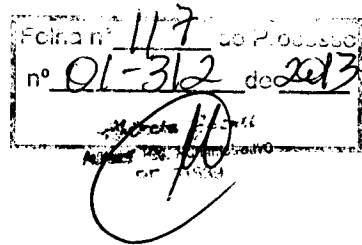
27 MAR 2015

DISP - SEP. 21 27/05/2015 - 17:53 - 002745 - 1/1





CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

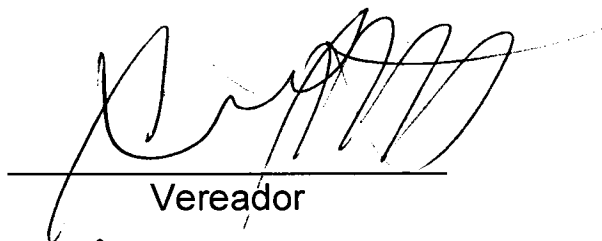


REQUERIMENTO

Senhor Presidente,

Requeremos à Douta Mesa, na forma regimental, o
ENCERRAMENTO DA DISCUSSÃO do PL 312113 devendo o
mesmo passar à fase de votação.

Sala das Sessões,


Vereador
ARSELINO TASSO



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Requerimento de encerramento da discussão

N.º	VEREADORES
1	ABOU ANNI (PV)
2	ADILSON AMADEU (PTB)
3	ADOLFO QUINTAS (PSDB)
4	ALESSANDRO GUEDES (PT)
5	ALFREDINHO (PT)
6	ANDREA MATARAZZO (PSDB)
7	ANÍBAL DE FREITAS (PSDB)
8	ANTONIO DONATO (PT)
9	ARI FRIEDENBACH (PROS)
10	ARSELINO TATTO (PT)
11	ATILIO FRANCISCO (PRB)
12	AURÉLIO MIGUEL (PR)
13	AURÉLIO NOMURA (PSDB)
14	CALVO (PMDB)
15	CLAUDINHO DE SOUZA (PSDB)
16	CONTE LOPES (PTB)
17	DALTON SILVANO (PV)
18	DAVID SOARES (PSD)
19	EDEMILSON CHAVES (PP)
20	EDIR SALES (PSD)
21	EDUARDO TUMA (PSDB)
22	ELISEU GABRIEL (PSB)
23	GEORGE HATO (PMDB)
24	GILSON BARRETO (PSDB)
25	JAIR TATTO (PT)
26	JONAS CAMISA NOVA (DEM)
27	JOSÉ POLICE NETO (PSD)
28	JULIANA CARDOSO (PT)

N.º	VEREADORES
29	LAÉRCIO BENKO (PHS)
30	MARCOS BELIZÁRIO (PV)
31	MÁRIO COVAS NETO (PSDB)
32	MARQUITO (PTB)
33	MILTON LEITE (DEM)
34	NATALINI (PV)
35	NELO RODOLFO (PMDB)
36	NETINHO DE PAULA (PCdoB)
37	NOEMI NONATO (PROS)
38	OTA (PROS)
39	PATRICIA BEZERRA (PSDB)
40	PAULO FIORILO (PT)
41	PAULO FRANGE (PTB)
42	QUITO FORMIGA (PR)
43	REIS (PT)
44	RICARDO NUNES (PMDB)
45	RICARDO YOUNG (PPS)
46	SALOMÃO PEREIRA (PSDB)
47	SANDRA TADEU (DEM)
48	SENIVAL MOURA (PT)
49	SOUZA SANTOS (PSD)
50	TONINHO PAIVA (PR)
51	TONINHO VESPOLI (PSOL)
52	USHITARO KAMIA (PSD)
53	VALDECIR CABRABOM (PTB)
54	VAVÁ (PT)
55	WADIIH MUTRAN (PP)

- “PL 312/2013, DO EXECUTIVO. Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo. FASE DA DISCUSSÃO: 2ª DA REDAÇÃO DO VENCIDO (DISCUTIDO POR 2 HORAS E 25 SEGUNDOS). APROVAÇÃO MEDIANTE VOTO FAVORÁVEL DA MAIORIA ABSOLUTA DOS MEMBROS DA CÂMARA.”

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Existem quatro substitutivos: um do Vereador Andrea Matarazzo, outro do Vereador Aurélio Nomura, o terceiro é do Vereador Aníbal de Freitas e o quarto é da Liderança de Governo. Há também uma emenda da Liderança de Governo. Determino que sejam todos publicados no *Diário Oficial* e que as Comissões de Constituição e Justiça e Legislação Participativa; de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; de Administração Pública; de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia e de Finanças e Orçamento possam dar os seus pareceres em 48 horas. E adio, de ofício, esse projeto por não se encontrar instruído.

QUERIMENTO RPS Nº 005/2015) por 120 (cento e vinte) dias, tempo necessário e suficiente para a apuração pretendida por esta Comissão Parlamentar de Inquérito.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2015.
Patrícia Bezerra – Presidente
Sennal Moura – Relator
Natalini
Quito Formiga
Neemi Nonato
Vava*

REQUERIMENTO 00-00014/2015

*Requer a Constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar irregularidades na execução do Programa de Braços Abertos da Prefeitura Municipal de São Paulo.

CONSIDERANDO, as denúncias fartamente noticiadas pela imprensa, referentes à insegurança e insalubridade dos hotéis conveniados com a Prefeitura no Programa de Braços Abertos. Denúncias estas que se revelam procedentes, na medida em que o Corpo de Bombeiros, em recente visita, igualmente constatou a irregularidade destes imóveis, cogitando até mesmo a interdição destes espaços.

CONSIDERANDO, que também se denunciou que usuários recebiam o benefício sem a contraprestação laboral, em flagrante desvia da finalidade do citado Programa, além das informações de que uniformes e equipamentos estão em falta devido ao recebimento de bens praticados pelos próprios beneficiários dos "Braços Abertos".

CONSIDERANDO, ainda, a denúncia de orientadores do programa de que a Prefeitura e as ONGs contratadas mantiveram diálogo com o crime organizado, solicitando autorização para o início do Programa e segurança aos funcionários que trabalham com os usuários.

CONSIDERANDO, a necessidade de se apurar as ações da Municipalidade e das Organizações Não-Governamentais envolvidas no Programa de Braços Abertos, bem como analisar seus respectivos contratos e desembolsos.

CONSIDERANDO, ser dever do Poder Público Municipal ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

CONSIDERANDO, que uma das funções desta Casa Legislativa no exercício do controle externo é a fiscalização.

REQUER, com fundamento no artigo 14, inciso VIII, e artigo 33 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, a Constituição de Comissão Parlamentar de Inquérito com o objetivo de apurar irregularidades na execução do Programa de Braços Abertos da Prefeitura Municipal.

A Comissão Parlamentar de Inquérito em questão será constituída por 9 (nove) membros, no prazo de 120 (cento e vinte) dias.

Sala das sessões,
Mário Covas Neto
Vereador - PSD*

SUBSTITUTIVO RECEBIDOS PARA PUBLICAÇÃO
Substitutivo nº 01, do Vereador **Andréa Malarazzi (PSDB)**, no Projeto da Lei 312/2013.

"Depois sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo".

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

Parágrafo único - A concessão de cada estacionamento deverá ser aprovada por lei específica a qual deverá incluir os estudos de planejamento urbanístico e de viabilidade econômica. Art. 2º Os locais para a implantação dos estacionamentos a que se refere esta lei serão definidos pelo Executivo, que deverá considerar, para tanto, o Plano de Mobilidade Urbana, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como as seguintes diretrizes:

- I - integração com outras modalidades de transporte;
- II - as extremidades dos eixos de mobilidade urbana, em especial junto às estações de metrô, metrô e terminais de integração e de transferência entre modos;
- III - adoção de medidas de redução do trânsito, melhorando o uso das vias públicas;
- IV - incorporação de práticas sustentáveis;
- V - a construção de estacionamentos em áreas prioritárias;
- VI - limitação de estacionamentos nas áreas centrais.

Parágrafo único - Os locais referidos no caput deste artigo não poderão em hipótese alguma estar localizados dentro do perímetro das áreas de Zona Especial de Interesse Social - ZEIS.

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

Art. 5º A concessionária, por sua conta e risco, poderá contratar empresa para a execução da obra, a qual deverá atender às exigências de qualificação econômico-financeira, regularidade jurídico-fiscal e capacitação técnica, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre essa empresa e o Poder Público Municipal.

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

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

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

Art. 6º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exija ou atue em sua responsabilidade.

Art. 7º Caberá ao órgão concedente a realização do procedimento licitatório, na modalidade concorrência pública, bem como a formalização do respectivo contrato.

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

- I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;
- II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;
- III - a descrição da obra;
- IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;
- V - as seguintes obrigações da concessionária:

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

Art. 9º Sem prejuízo do disposto no edital de licitação e no contrato de concessão, são direitos e obrigações dos usuários aqueles previstos na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e na Lei Federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor).

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

Art. 11. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 13 de dezembro de 2003.

As Comissões competentes."

"JUSTIFICATIVA

D projeto de lei em questão dispõe sobre a outorga e a gestão de concessão, precedida de execução de obra pública, visando a exploração de estacionamentos de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

A concessão de serviços públicos tem a base de seu regime jurídico estatuida no art. 175 da Constituição Federal, o qual dispõe:

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

- I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;
- II - os direitos dos usuários;
- III - política tarifária;
- IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Conforme se pode observar, o dispositivo constitucional deixa assente, já no caput, que toda concessão ou permissão de serviço público pressupõe a realização de processo licitatório, exceto nos casos de dispensa e inexigibilidade, os quais deverão, em todo caso, observar as formalidades e requisitos previstos na lei, especialmente na lei nº 8.666/1993.

Em obediência ao supracitado mandamento constitucional, no sentido de que lei viria a dispor sobre o regime jurídico das concessionárias e permissionárias de serviços públicos, foi promulgada a Lei nº 8.987, de 13.02.1995.

Dentre os princípios que regem as concessões de serviços públicos destaca-se, por sua relevância, o princípio da modificação tarifária, o qual somente pode ser compreendido à luz do princípio do equilíbrio econômico-financeiro, os quais devem, por conseguinte, ser analisados em conjunto.

O equilíbrio econômico-financeiro da concessão constitui princípio constitucionalmente assegurado, podendo ser inferido do art. 37, XXI, da Constituição Federal, quando se refere à exigência de "manutenção das condições efetivas da proposta" nos pagamentos relativos aos serviços contratados mediante licitação.

Consoante Mana Sylvia Zanella di Pietro, o princípio do equilíbrio econômico-financeiro da concessão fundamenta-se em quatro princípios, quais sejam, (i) equidade, (ii) razoabilidade, (iii) continuidade e (iv) indisponibilidade do interesse público. Como já esclareceu o Superior Tribunal de Justiça, "a finalidade da cobrança da tarifa é manter o equilíbrio financeiro do contrato, possibilitando a prestação contínua do serviço público". Mana Sylvia Zanella di Pietro menciona que um dos aspectos paradoxais da teoria do equilíbrio econômico-financeiro da concessão reside na necessidade de se conciliar o direito do concessionário ao equilíbrio com a ideia de que os riscos associados à execução do serviço devem correr por sua conta.

Em resposta a essa aparente contradição, a autora observa que os riscos ordinários da atividade devem ser atribuídos ao concessionário e, por conseguinte, não lhe conferem direito à recomposição de eventuais perdas, pois que, nesses casos, não se pode falar propriamente de desequilíbrio.

Mas o fundamental se encontra no princípio da indisponibilidade do interesse público. Em primeiro lugar, impõe a necessidade de evitar que a Administração arque com desembolsos superiores aos necessários à satisfação dos seus fins. A Administração necessita selecionar a proposta mais vantajosa (...). A concessão desse princípio representa a garantia à Administração de que receberá as propostas mais vantajosas e de menor preço, porquanto o direito assegura ao particular que a relação entre encargos e remuneração não será alterada (...). O particular não necessita incluir em suas previsões os eventos futuros prejudiciais, pois o direito lhe assegura a manutenção do arcabouço contratual delineado no momento inicial da contratação.

Significa que o princípio da indisponibilidade do interesse público exclui a viabilidade de uma contratação sujeável a riscos de imprevisão ou de modificações da relação econômica subjacente.

A modificação tarifária encontra previsão expressa no art. 6º, §1º, da Lei nº 8.987/95, o qual dispõe:

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

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

O princípio da modicidade tarifária, em um regime de concessão de serviço público, exige, por outro lado, o adimple-

mento por parte dos usuários no que tange ao pagamento da tarifa. Sem mecanismos efetivos de cobrança, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão poderá vir a romper-se, ponho em risco o funcionamento da concessionária e, por conseguinte, a continuidade dos serviços públicos para os demais usuários.

A lei e os contratos de concessão preveem alguns mecanismos capazes de garantir ao concessionário e ao poder concedente a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, como o reajuste e a revisão tarifária, sobre a diferença entre os institutos. Marçal Justen Filho observa que "o reajuste corresponde à modificação do valor da tarifa para enfrentar elevações externas de custos, relacionadas ao fenômeno inflacionário". Já a revisão "envolve a possibilidade de modificações imprevisíveis na formação dos custos necessários à prestação dos serviços".

O tema das tarifas praticadas por concessionárias de serviços públicos envolve sempre questões complexas, sendo geralmente distintas as percepções dos agentes afetados. Para o poder concedente, a alta da tarifa pode produzir impacto negativo sobre o desenvolvimento econômico e um custo político; para a concessionária, ligada à sua receita e consequente retorno sobre os investimentos realizados; já os usuários têm em regra uma sensação de que a tarifa se apresenta elevada, produzindo impacto significativo sobre o custo de vida.

Como já visto, a concessão corresponde a uma forma descentralizada de prestação de serviço público que se constata tanto por meio de um contrato administrativo, pelo qual o Poder Público concedente transfere a um concessionário a execução de determinado serviço público, sob sua efetiva regulação, mediante o pagamento de tarifas pagas pelos usuários.

Sobre a natureza jurídica da concessão, salienta Celso Antônio Bandeira de Mello, que a mesma constitui "uma relação jurídica complexa, composta de um ato regulamentar do estado que fixa unilateralmente condições de funcionamento, organização e modo de prestação do serviço, isto é, as condições por meio do qual o concessionário voluntariamente se insere dentro da situação jurídica objetiva estabelecida pelo Poder Público, e de contrato, por cuja via se garante a equação econômico-financeira, resguardando os legítimos objetivos de lucro do concessionário".

Em se tratando a concessão de um contrato administrativo, esta se formaliza por intermédio de um instrumento escrito, onde são fixadas as cláusulas indispensáveis à validade do negócio jurídico. Cam eleito, deve a contratação de concessão obrigatoriamente enunciar o objeto, a área e o prazo da concessão; o preço do serviço; os critérios e procedimentos para reajuste e revisão das tarifas; os direitos e deveres dos usuários para desfrute das prestações; os direitos, garantias e obrigações do poder concedente e da concessionária, inclusive os relacionados às previsões necessárias futuras de alteração e expansão do serviço; as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita a concessionária; os casos de extinção da concessão; os bens reversíveis; os critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária, as condições de prorrogação do contrato; a forma de prestação de contas da concessionária ao poder concedente; e, finalmente, a foro e o modo de solução das divergências contratuais.

Cumprir salientar que a reversão de bens constitui um preceito tradicional nas leis brasileiras referentes às concessões de serviços públicos. Nesse sentido, a normativa vigente estabelece que, 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.

É de notar-se que a reversão pode ser definida como a entrega pelo concessionário ao poder concedente dos bens vinculados a concessão, por ocasião do fim do contrato, em virtude de sua destinação ao serviço público, de modo a permitir sua continuidade. Essa devolução constitui um corolário do contrato em que o concessionário se coloca transitoriamente em lugar do Poder Público concedente para a prestação de um serviço que incumbe a este.

Assim é a lição de Celso Antônio Bandeira de Mello, a reversão é a passagem ao poder concedente dos bens do concessionário aplicados ao serviço, uma vez extinta a concessão. Portanto, através da chamada reversão, os bens do concessionário, necessários ao exercício do serviço público, integram-se no patrimônio do concedente ao se findar a concessão."

O ponto nodal nesse campo de questões está em saber se a reversão atinge a todos os bens que entram no acervo da concessão. Cam eleito, a divergência em torno da qualificação dos bens reversíveis é frequente, e isso se deve, na maioria das vezes, à pouca precisão dos editais de licitação e das cláusulas contratuais.

A Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao fixar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, classificou os estacionamentos como infraestrutura de mobilidade (artigo 3º, § 3º, da lei) e instituiu, como peças do Plano de Mobilidade Urbana, as infraestruturas do sistema (artigo 24, inciso III), a integração dos modos de transporte públicos e destes com os privados e os não motorizados (artigo 24, inciso VI) e as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos (artigo 24, inciso VIII), possibilitando, inclusive, o estabelecimento de uma política de estacionamento de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como ferramenta de gestão (artigo 23).

A Lei de Mobilidade tem fundamento no art. 182 da Constituição Federal: "A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

A mesma norma constitucional deu fundamento também à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto das Cidades, o qual trata das normas de uso da propriedade urbana sob os aspectos relacionados aos interesses coletivos e equilíbrio ambiental.

Para a infraestrutura viária, o Plano de Mobilidade Urbana deve propor medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando a qualificação urbanística, à melhoria de segurança e da fluidez do tráfego geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas). Ele também deve determinar diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo.

Assim, a Plano de Mobilidade Urbana deve abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a infraestrutura viária utilizada por todos esses modos.

Em consequência dos estudos técnicos, o município deve elaborar a legislação municipal de Mobilidade Urbana, insinuada ou integrada a sua Lei de Plano Diretor. Esta legislação deve conter, entre outros assuntos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou recursos do plano; e forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

universal desenvolvimento sustentável, igualdade de cidadãos nesse processo, o respeito ao princípio coletivo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano etc.; bem como a priorização diferenciada para sua concretização (integração de políticas setoriais, prioridade dos transportes não motorizados e dos transportes públicos coletivos, integração de modos etc.).

A Lei de Mobilidade estabelece que a gestão eficiente da mobilidade urbana deve pautar-se pelo incentivo ao transporte coletivo com modernização do serviço e modicidade de tarifas, em benefício dos cidadãos que o utilizam. A modernização do serviço está ligada à utilização da melhor tecnologia, nos estudos de demanda e na busca dos menores níveis possíveis de poluição ambiental.

Várias ações são previstas para implantação da melhor mobilidade urbana: restrição de circulação, monitoramento de índices de poluição, pedágio urbano, prioridade do transporte não motorizado e do coletivo, criação de estacionamentos públicos e privados, combate ao transporte ilegal, celebração de convênios entre os entes públicos etc.

Como deve ocorrer com qualquer ação estatal, exige-se planejamento prévio e transparência. Assim, a Lei fixou o prazo de três anos de sua promulgação (2015) para os Municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana e a integrarem ao plano diretor municipal.

Ainda, este Plano deverá passar por avaliação, revisão e atualização periódicas, em prazo não superior a dez anos.

O estudo de Mobilidade Urbana, como documento final, é um produto técnico que auxiliará nas políticas públicas. Ele deve conter, no mínimo, as diretrizes, as definições, as especificações e as orientações para implantação de planos, projetos e ações do curto, médio e longo prazo, relacionadas aos serviços de transporte coletivo de passageiros, modos de transporte individual, modos não motorizados, bem como sobre toda a infraestrutura viária utilizada por esses modos.

O detalhamento na elaboração de um plano de mobilidade é que ele seja refletido institucionalmente através de um conjunto de normas que estabeleça a forma de sua desenvolvimento.

Os instrumentos institucionais a serem desenvolvidos devem ter em conta as conclusões alcançadas nas etapas anteriores, possibilitando a construção do arcabouço legal necessário à efetiva integração do Plano de Mobilidade Urbana ao plano diretor municipal, atendendo ao disposto na lei nacional (Lei nº 12.587/2012).

A legislação básica, isolada ou integrada ao Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo, é a Lei de Mobilidade Urbana do município. Sugere-se que ela contenha, ao menos: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do plano, bem como as fontes de financiamento e/ou recursos do plano; e autorização para delegação através de licitação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

Em muitos municípios, acessória à Lei de Mobilidade Urbana, pode ser necessária uma regulamentação da Delegação do Sistema de Transporte Público, pois será de fundamental importância que os contratos, e o respectivo arcabouço regulatório, com os operadores privados estejam em consonância com os novos planos. Essa quadra institucional deve regularizar através de lei e decretos os serviços delegados; estabelecer procedimentos e critérios de gestão, operação, contratação, fiscalização; prever os processos administrativos para aplicação de sanções e multas; bem como as condições de intervenção nos serviços.

As administrações municipais devem compreender que podem converter-se em grande oportunidade a exigência legal de elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, imposta aos Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes, sob pena de impedimento de receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

A luz dessas disposições, é que defende-se que o projeto de lei ora apresentado, que objetiva conferir ao Executivo a necessária autorização legislativa para a outorga de concessão tendo por objeto a exploração do serviço de estacionamento de veículos, precedida de planejamento, construção e implantação das respectivas garagens, deveria ser apresentada em outro momento já tendo-se discutido tanto a Lei de Uso e Ocupação do Solo quanto o Plano de Mobilidade Urbana do município de São Paulo. No entanto, com objetivo de contribuir para o aprimoramento do texto original é que se apresenta o presente substitutivo.

A proposição original não contempla as requisitos essenciais a serem observados na implantação dessa infraestrutura, deixando ao Executivo a competência para definição exata dos locais, como forma de compatibilizar, de acordo com as constantes alterações das cidades, a legislação de uso e ocupação do solo, as características específicas de cada região, a demanda existente e a integração com os demais modos de transporte.

Assim, pergunta-se: como autorizar a concessão de um serviço público que não se conhece tampouco a localização de seu objeto e nem sequer o plano que orientaria essa concessão? Não é demais lembrar que a Política Nacional de Mobilidade Urbana e expressa em indicar que os Planos de Mobilidade a serem elaborados devem contemplar "as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos".

Ora, em quais áreas serão instalados os edifícios garagem? Qual a demanda em cada região? Como serão integrados aos demais modos de transporte?

Além de ser omissa com relação às áreas públicas que serão destinadas, o Projeto de Lei também não veda expressamente que estas recaiam sobre áreas verdes adensadas da aprovação de loteamentos. É que nos termos da Lei Federal nº 6.766/79, as áreas objeto de parcelamento do solo deverão destinar "espaços livres de uso público", a exemplo de praças e parques, com a finalidade de contribuir para a qualidade do meio ambiente urbano. Não se pode admitir que esse tipo de área pública possa vir, no futuro, abrigar estacionamento.

O Projeto de Lei nº 312/2013 é omissa com relação aos modos de transporte de veículos não motorizados - notadamente as bicicletas. Cabe lembrar que a própria Política Nacional de Mobilidade Urbana dispõe que os Planos de Mobilidade devem dispor sobre "a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados" (art. 24, VI), sendo temerária a concessão de um serviço público de estacionamento que usa apenas o transporte individual motorizado.

O Projeto de Lei também é omissa com relação à política tarifária - por exemplo se haverá utilização gratuita por determinados usuários - por exemplo bicicletas - remetendo a definição da tarifa devida exclusivamente às definições a serem estabelecidas na edital de licitação e contrato (art. 4º, §3º do Projeto de Lei). Ora, o que se visa é a aprovação de um "saber conduta" onde não se discute sequer as diretrizes da política tarifária, onde se leve em consideração valores diferenciados conforme o tipo de veículo, o horário de uso, a permanência, etc.?

O Projeto de Lei também não enfrenta uma questão crucial em nossa cidade que é a definição de balizas que devem constar do edital no que se refere ao tratamento urbanístico e paisagístico dos edifícios garagens, mencionando apenas que



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº

122

do processo nº 01-312 de 20.13, 27.05.2015 (a)

À

SGP.12 - Sr. Supervisor:

Conforme determinado pelo Sr. Presidente na 221ª Sessão Extraordinária, em 27 de maio de 2015, nos termos do caput do art. 270 do R.I., encaminho os autos para elaboração de parecer conjunto das comissões competentes nos substitutivos apresentados.

São Paulo, 28/05/2015.

Solange Raimone dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo

RECEBIDO EM SGP-12

Em 28/05/15 às 15h45

RF

Andre Marcon

Supervisor de Equipe - SGP12

RF. 11.264

123 A 127 28 05 15



São Paulo, 28 de maio de 2015.

Memo SGP.12 - nº 070/2015

Folha nº 123 de prol
nº 01-312 de 20 13

André Marcon
RF 11264

Ao

Exmo. Sr.

Vereador Alfredinho

DD. Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

Informo a Vossa Excelência que o PL 312/2013, de autoria do Executivo, que *"dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da cidade de São Paulo"*, recebeu quatro substitutivos em Plenário durante a 221ª Sessão Extraordinária, em 27/05/2015, conforme as fotocópias anexas. Na ocasião, o Sr. Presidente, nos termos do caput do art. 270 do Regimento Interno, encaminhou a matéria para apreciação e emissão de parecer conjunto pelas Comissões competentes.

Foram designadas as Comissões de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, de Administração Pública, de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia e de Finanças e Orçamento.

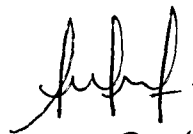
Se necessário, informo que os autos dos projetos arrolados encontram-se disponíveis no setor da Equipe de Secretaria das Comissões do Processo Legislativo – SGP. 12 pelo prazo de 48 horas, aguardando manifestação de Vossas Excelências para fins de cumprimento do art. 270 do Regimento Interno.

Atenciosamente,



André Marcon

Supervisor – SGP-12


26.364.
28/05/2015.

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo - SGP.12

CÓPIA

São Paulo, 28 de maio de 2015, 4

Plano n.º 124 de proc.
n.º 01-312 de 2013

André Marcon
RF 11284

Memo SGP.12 - nº 072/2015

Ao
Exmo. Sr.
Vereador Andrea Matarazzo

DD. Presidente da Comissão de Administração Pública

Informo a Vossa Excelência que o PL 312/2013, de autoria do Executivo, que *"dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da cidade de São Paulo"*, recebeu quatro substitutivos em Plenário durante a 221ª Sessão Extraordinária, em 27/05/2015, conforme as fotocópias anexas. Na ocasião, o Sr. Presidente, nos termos do caput do art. 270 do Regimento Interno, encaminhou a matéria para apreciação e emissão de parecer conjunto pelas Comissões competentes.

Foram designadas as Comissões de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, de Administração Pública, de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia e de Finanças e Orçamento.

Se necessário, informo que os autos dos projetos arrolados encontram-se disponíveis no setor da Equipe de Secretaria das Comissões do Processo Legislativo – SGP. 12 pelo prazo de 48 horas, aguardando manifestação de Vossas Excelências para fins de cumprimento do art. 270 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

André Marcon

Supervisor – SGP-12

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo

0310044

28/05/15



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo - SGP.12

CÓPIA

São Paulo, 28 de maio de 2015.

Memo SGP.12 - nº 073/2015

Folha nº 125 de 125
nº 01-312 de 2013

Ao
Exmo. Sr.
Vereador Toninho Paiva

André Marcon
RF 1126

DD. Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia

Informo a Vossa Excelência que o PL 312/2013, de autoria do Executivo, que *"dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da cidade de São Paulo"*, recebeu quatro substitutivos em Plenário durante a 221ª Sessão Extraordinária, em 27/05/2015, conforme as fotocópias anexas. Na ocasião, o Sr. Presidente, nos termos do caput do art. 270 do Regimento Interno, encaminhou a matéria para apreciação e emissão de parecer conjunto pelas Comissões competentes.

Foram designadas as Comissões de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, de Administração Pública, de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia e de Finanças e Orçamento.

Se necessário, informo que os autos dos projetos arrolados encontram-se disponíveis no setor da Equipe de Secretaria das Comissões do Processo Legislativo – SGP. 12 pelo prazo de 48 horas, aguardando manifestação de Vossas Excelências para fins de cumprimento do art. 270 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

André Marcon

Supervisor – SGP-12

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo

Adriana
27.865 28/05/15



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo - SGP.12

CÓPIA

São Paulo, 28 de maio de 2015.

Memo SGP.12 - nº 071/2015

Ao
Exmo. Sr.
Vereador Gilson Barreto

Folha nº 126 do proc.
nº 01-312 de 2013

André Marcon
RF 11264

DD. Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente

Informo a Vossa Excelência que o PL 312/2013, de autoria do Executivo, que *"dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da cidade de São Paulo"*, recebeu quatro substitutivos em Plenário durante a 221ª Sessão Extraordinária, em 27/05/2015, conforme as fotocópias anexas. Na ocasião, o Sr. Presidente, nos termos do caput do art. 270 do Regimento Interno, encaminhou a matéria para apreciação e emissão de parecer conjunto pelas Comissões competentes.

Foram designadas as Comissões de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, de Administração Pública, de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia e de Finanças e Orçamento.

Se necessário, informo que os autos dos projetos arrolados encontram-se disponíveis no setor da Equipe de Secretaria das Comissões do Processo Legislativo – SGP. 12 pelo prazo de 48 horas, aguardando manifestação de Vossas Excelências para fins de cumprimento do art. 270 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

André Marcon

Supervisor – SGP-12

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
Gabinete Vereador **GILSON BARRETO**
Recebido em 29/5/15
Visto [assinatura]

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo - SGP.12

CÓPIA

São Paulo, 28 de maio de 2015.

Memo SGP.12 - nº 074/2015

Ao
Exmo. Sr.
Vereador José Police Neto

DD. Presidente da Comissão de Finanças e Orçamento

Folha nº 127
nº 01-312 de 2013

André Marcon
RF 1126

Informo a Vossa Excelência que o PL 312/2013, de autoria do Executivo, que *"dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da cidade de São Paulo"*, recebeu quatro substitutivos em Plenário durante a 221ª Sessão Extraordinária, em 27/05/2015, conforme as fotocópias anexas. Na ocasião, o Sr. Presidente, nos termos do caput do art. 270 do Regimento Interno, encaminhou a matéria para apreciação e emissão de parecer conjunto pelas Comissões competentes.

Foram designadas as Comissões de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, de Administração Pública, de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia e de Finanças e Orçamento.

Se necessário, informo que os autos dos projetos arrolados encontram-se disponíveis no setor da Equipe de Secretaria das Comissões do Processo Legislativo – SGP. 12 pelo prazo de 48 horas, aguardando manifestação de Vossas Excelências para fins de cumprimento do art. 270 do Regimento Interno.

Atenciosamente,

André Marcon

Supervisor – SGP-12

Recebido 28/05/15
Vereador José Police Neto
Ass.

Equipe da Secretaria das Comissões Permanentes do Processo Legislativo

À SGP.21

Sra. Supervisora,

Decorrido o prazo previsto no art. 270 do Regimento Interno sem a realização de reunião conjunta das Comissões designadas, seguem os autos em devolução.

Em 02/06/2015.



Andre Marcon
Supervisor de Equipe – SGP.12

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) _____ e
folha de informação sob
nº 128. 02/06/2015

Assessoria Técnica
Assessoria Técnica
DE FLESC



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº 128 (U) 117

do processo nº 01-312 de 20 13, 02/06/15 (a)
Margarida B. S. 2011
Assessoria de Comunicação
nº 1500

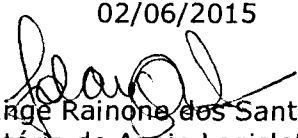
À SGP-12

Sr Supervisor,

O presente Projeto de Lei foi aprovado em 2ª discussão na forma do Substitutivo nº 04 e da Emenda nº01, ambos da Liderança do Governo, na 222ª Sessão Extraordinária, no dia 02 de junho do corrente.

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à Redação Final.

02/06/2015


Solange Rainona dos Santos
Secretária de Apoio Legislativo
SGP-2

RECEBIDO
Comissão de Constituição, Justiça
e Legislação Participativa
Em 02/06/15 às 18h45
RF 11.197
CARMEN CRISTINA MALAVAZZI

Arnelino Satto

03 06 2015

Ass. C. de C. e J. P. de 8 dias.
Ov. 03/06/15

8/6/15 15
Al

09/06/15 17: Lina

Ass. C. de C. e J. P. de 8 dias.
Ov. 11/06/15
Paulo V.
RF 11.387

11 06 15

[Signature]



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PAR
1017/2015

pl0312-13

Folha nº 129 do Proc.
Nº 01-312 de 20 13
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

**PARECER Nº DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E
LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA PROPONDO A REDAÇÃO FINAL AO PROJETO DE LEI Nº
0312/13.**

Trata-se de projeto de lei, de autoria do Executivo, que dispõe sobre a concessão de serviço público, precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

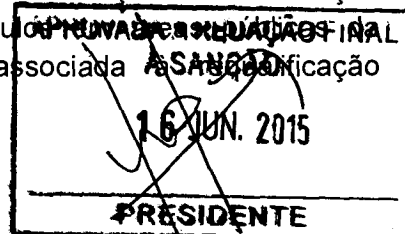
O projeto recebeu parecer pela legalidade da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, e parecer favorável das Comissões de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente; de Administração Pública; de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia; e de Finanças e Orçamento.

Tendo em vista a aprovação do Substitutivo nº 4 e da Emenda nº 1, em segunda discussão e votação, em 02/06/2015, foi o projeto encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa para a elaboração do parecer propondo a sua redação final.

Feitas as modificações necessárias à incorporação ao texto das alterações aprovadas e corrigido, com fundamento no art. 259, parágrafo único da Lei Orgânica do Município, o erro material consubstanciado na numeração equivocada do parágrafo único do art. 6º como § 1º, segue abaixo o texto com a redação final ao projeto:

PROJETO DE LEI Nº 0312/13

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



A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

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

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

RELCOM
1048/2015



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 130 do Proc.
Nº 01312 de 20 13
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

§ 1º A licitação referida no "caput" deste artigo obedecerá à legislação federal e municipal pertinente, mormente nos aspectos de sustentabilidade das edificações, e deverá contemplar em seu escopo Plano Urbanístico Específico para um raio de 1.000m (mil metros) de cada área/estacionamento a ser concedido.

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

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

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

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

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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 131 do Proc.
Nº 01-312 de 20 13
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

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

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

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

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

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

Parágrafo único. A concessionária não poderá cobrar qualquer espécie de tarifa, preço público e/ou taxa de embarque/desembarque dos usuários, quando da hipótese do estacionamento coincidir com qualquer terminal de transporte público coletivo.

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

Parágrafo único. O reordenamento do espaço urbano com base nos Planos Urbanísticos Específicos será orientado pelas diretrizes e prioridades estabelecidas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 (Plano Diretor Estratégico), mediante:

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

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

III - a promoção da eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, com a adoção prioritária dos modais não motorizados;

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 132 do Proc.
Nº 01-312 de 20 13
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

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

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

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

Art. 7º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.

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

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;

II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

V - as seguintes obrigações da concessionária:

a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;

b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;

c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;

d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

pl0312-13

Folha nº 133 do Proc.
Nº 01-312 de 20 13
Paulo Victor Freire Ribeiro
RF 11.335 - SGP.12

obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;

f) atender às normas legais e regulamentares;

g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

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

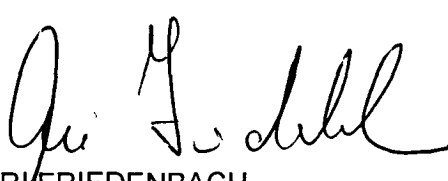
Art. 10. Aplicam-se à concessão prevista nesta lei as hipóteses de extinção estipuladas na Lei Federal nº 8.987, de 1995.

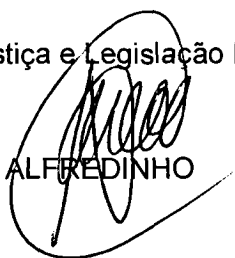
Art. 11. Fica concedido, no âmbito do Município de São Paulo, bilhete único gratuito nos coletivos urbanos municipais, para os integrantes do Conselho Participativo Municipal.

Parágrafo único. Os critérios e procedimentos para a concessão do bilhete único gratuito a que se refere o caput, serão definidos em decreto regulamentador.

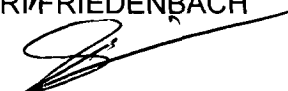
Art. 12. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

Sala da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, em 10/06/15


ARI FRIEDENBACH


ALFREDINHO


* ARSELINO TATTO


CONTE LOPES

DAVID SOARES

EDUARDO TUMA

GEORGE HATO

MARCOS BELIZÁRIO


SANDRA TADEU

PUBLICADO NO DIÁRIO OFICIAL

DE 11 106 15

Pág. 122 Col. 4

Conferido [assinatura]

Paulo Victor Freire Ribeiro

RF 11.335 - SGP.12

À SGP - 21

Em ~~15~~ 06 15

11
Paulo Victor Freire Ribeiro

RF 11.335 - SGP.12

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 134 a 148 e
folha de informação sob
nº 11.061.2015

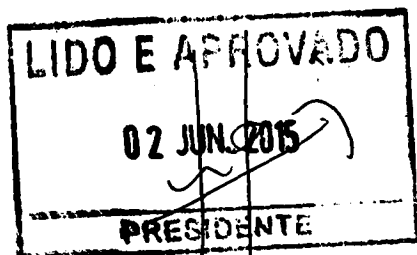
[assinatura]
AUXÍLIO
[illegível]

219



CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO

Folha nº 134 do Processo
nº 01-312 de 2013
Assinatura: [assinatura]
Autenticado: [assinatura]
RF 51639



REQUERIMENTO

Sr. Presidente,

Requeiro, com base no art.174, § 2º do Regimento Interno, que seja mantida a posição cronológica original do item 1 da Ordem do Dia.

Sala das Sessões,

CMSP - SEP.21 - 02/06/2015 - 16:16 - 002777 - 1/1

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

135
01-312 2013

Matéria : Preferência e permanência ao PL 312 /2013 , DO EXECUTIVO

Autor : ARSELINO TATTO

Requerente : EDUARDO TUMA

Assinatura do Autor
Assinatura do Requerente
RF 1539

Objeto : Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

Reunião : 223ª Sessão Extraordinária

Data : 02/06/2015 - 16:24:39

Nome do Parlamentar	Partido	Voto
BOU ANNI	PV	Nao
LESSANDRO GUEDES	PT	Sim
LFREDINHO	PT	Sim
NIBAL DE FREITAS	PSDB	Sim
NTONIO DONATO	PT	Sim
RI FRIEDENBACH	PROS	Sim
RSELINO TATTO	PT	Sim
TÍLIO FRANCISCO	PRB	Sim
URÉLIO MIGUEL	PR	Sim
URÉLIO NOMURA	PSDB	Nao
ALVO	PMDB	Sim
ONTE LOPES	PTB	Sim
ALTON SILVANO	PV	Sim
DIR LES	PSD	Sim
DUARDO TUMA	PSDB	Nao
AIR TATTO	PT	Sim
ONAS CAMISA NOVA	DEM	Sim
JLIANA CARDOSO	PT	Sim
AÉRCIO BENKO	PHS	Sim
ARIO COVAS NETO	PSDB	Nao
ARQUITO	PTB	Sim
ATALINI	PV	Nao
ELO RODOLFO	PMDB	Sim
ETINHO DE PAULA	PDT	Sim
DEMI NONATO	PROS	Sim
TA	PROS	Sim
AULO FIORILO	PT	Sim
EDEMILSON CHAVES	PP	Sim
JITO FORMIGA	PR	Sim
EIS	PT	Sim
CARDO NUNES	PMDB	Sim
ENIVAL MOURA	PT	Sim
DUZA SANTOS	PSD	Sim
ONINHO PAIVA	PR	Sim
ONINHO VESPOLI	PSOL	Sim
SHITARO KAMIA	PSD	Sim
ALIR CABRABOM	PTB	Sim
IVÁ	PT	Sim

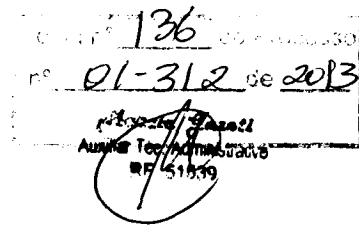
Resumo da Votação :

Resultado da Votação :

SIM	NÃO	TOTAL
33	5	38

Aprovado

49
PRESIDENTE



REQUERIMENTO

Senhor Presidente:

Requeiro, com fundamento nos arts. 225, V, e 270 § 3º, do Regimento Interno, preferência para votação do substitutivo nº 1 de autoria do vereador Aníbal Matos, ao PL nº 312 / 2013.

Sala das Sessões,



Vereador
Aníbal Matos

6820001E

05 JUN 5012

RETE JADO

RECEIVED
JUN 12 1950
JUN 12 1950

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

137
nº 01-312 de 2013

Matéria : Preferência ao Sub1(PSDB) ao PL PL 312 /2013 , DO EXECUTIVO

Autor : AURÉLIO NOMURA

Requerente : ARSELINO TATTO

Assinado digitalmente por A. N. M. / 2013
RF 51539

Objeto : Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

Reunião : 222ª Sessão Extraordinária

Data : 02/06/2015 - 17:01:02

Voto do Parlamentar	Partido	Voto
ADOLFO QUINTAS	PSDB	Sim
ALESSANDRO GUEDES	PT	Nao
ALFREDINHO	PT	Nao
ANTONIO DONATO	PT	Nao
ARI FRIEDENBACH	PROS	Nao
ARSELINO TATTO	PT	Nao
ATÍLIO FRANCISCO	PRB	Nao
AURÉLIO MIGUEL	PR	Nao
AURÉLIO NOMURA	PSDB	Sim
CALVO	PMDB	Nao
CONTE LOPES	PTB	Nao
DALTON SILVANO	PV	Nao
DAVID SOARES	PSD	Nao
EDIR ALES	PSD	Nao
EDUARDO TUMA	PSDB	Sim
GEORGE HATO	PMDB	Nao
GILSON BARRETO	PSDB	Sim
HAIR TATTO	PT	Nao
IONAS CAMISA NOVA	DEM	Nao
ULIANA CARDOSO	PT	Nao
MARCOS BELIZARIO	PV	Nao
MARQUITO	PTB	Nao
MATALINI	PV	Sim
MELO RODOLFO	PMDB	Nao
NETINHO DE PAULA	PDT	Nao
JOEMI NONATO	PROS	Nao
OTA	PROS	Nao
PAULO FIORILO	PT	Nao
PAULO FRANGE	PTB	Nao
PR EDEMILSON CHAVES	PP	Nao
QUITO FORMIGA	PR	Nao
REIS	PT	Nao
RICARDO NUNES	PMDB	Nao
RICARDO YOUNG	PPS	Sim
SALOMÃO	PSDB	Sim
SANDRA TADEU	DEM	Nao
SENZEL MOURA	PT	Nao
SOUZA SANTOS	PSD	Nao
TONINHO PAIVA	PR	Nao
SHITARU KAMIA	PSD	Nao
AVÁ	PT	Nao
VADINH MUTRAN	PP	Nao

Totais da Votação :

SIM

NÃO

TOTAL

7

35

42

Resultado da Votação :

Reprovado

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Matéria : Sub4 (Lid Gov) ao PL 312 /2013 , DO EXECUTIVO

Autor : MESA

Requerente : NATALINI

138
01-312-2013
Assinatura: Natalini
Assessor Técnico Administrativo
RF 54559

Objeto : Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

Reunião : 222ª Sessão Extraordinária

Data : 02/06/2015 - 17:08:52

Voto do Parlamentar	Partido	Voto
ABOU ANNI	PV	Sim
ALESSANDRO GUEDES	PT	Sim
ALFREDINHO	PT	Sim
ANDREA MATARAZZO	PSDB	Nao
ANTONIO DONATO	PT	Sim
ARI FRIEDENBACH	PROS	Sim
ARSELINO TATTO	PT	Sim
ATÍLIO FRANCISCO	PRB	Sim
CURÉLIO MIGUEL	PR	Sim
CURÉLIO NOMURA	PSDB	Nao
DALVO	PMDB	Sim
CLAUDINHO DE SOUZA	PSDB	Nao
MONTE LOPES	PTB	Sim
DALTON SILVANO	PV	Sim
EDIR SALES	PSD	Sim
EDUARDO TUMA	PSDB	Nao
ELISEU GABRIEL	PSB	Sim
GEORGE HATO	PMDB	Sim
SILSON BARRETO	PSDB	Nao
AIR TATTO	PT	Sim
ONAS CAMISA NOVA	DEM	Sim
OSÉ POLICE NETO	PSD	Sim
ULIANA CARDOSO	PT	Sim
AÉRCIO BENKO	PHS	Sim
MARCOS BELIZARIO	PV	Sim
MARQUITO	PTB	Sim
NATALINI	PV	Nao
IELO RODOLFO	PMDB	Sim
JETINHO DE PAULA	PDT	Sim
IOEMI NONATO	PROS	Sim
ITA	PROS	Sim
ATRICIA BEZERRA	PSDB	Nao
AULO FIORILO	PT	Sim
AULO FRANGE	PTB	Sim
EDMILSON CHAVES	PP	Sim
UITO FORMIGA	PR	Sim
REIS	PT	Sim
RICARDO NUNES	PMDB	Sim
RICARDO YOUNG	PPS	Sim
ALOMÃO	PSDB	Nao
ANDRA TADEU	DEM	Sim
ENIVAL MOURA	PT	Sim
OUZA SANTOS	PSD	Sim
ONINHO PAIVA	PR	Sim
ONINHO VESPOLI	PSOL	Nao
SHITARO KAMIA	PSD	Sim
ALDECIR CABRABOM	PTB	Sim
AVÁ	PT	Sim
VADINH MUTRAN	PP	Sim

Totais da Votação :

SIM
40

NÃO
9

TOTAL
49

Resultado da Votação :

Aprovado

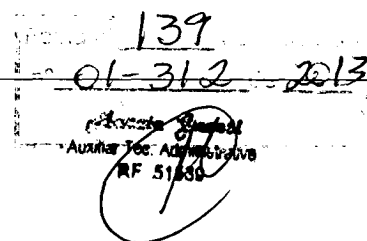
PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Matéria : Emenda ao PL 312 /2013 , DO EXECUTIVO

Autor : ARSELINO TATTO

Requerente : AURÉLIO NOMURA



Ementa : Dispõe sobre a concessão de serviço público precedida de execução de obra pública, para exploração de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo.

Reunião : 222ª Sessão Extraordinária

Data : 02/06/2015 - 17:15:09

Voto do Parlamentar	Partido	Voto
ABOU ANNI	PV	Sim
ADILSON AMADEU	PTB	Sim
ADOLFO QUINTAS	PSDB	Sim
ALESSANDRO GUEDES	PT	Sim
ALFREDINHO	PT	Sim
ANTONIO DONATO	PT	Sim
ARI FRIEDENBACH	PROS	Sim
ARSELINO TATTO	PT	Sim
ATÍLIO FRANCISCO	PRB	Sim
AURÉLIO MIGUEL	PR	Sim
CALVO	PMDB	Sim
CLAUDINHO DE SOUZA	PSDB	Sim
CONTE LOPES	PTB	Sim
DALTON SILVANO	PV	Sim
DIRCELES	PSD	Sim
ELISEU GABRIEL	PSB	Sim
GEORGE HATO	PMDB	Sim
AIR TATTO	PT	Sim
ONAS CAMISA NOVA	DEM	Sim
OSÉ POLICE NETO	PSD	Sim
ULIANA CARDOSO	PT	Sim
AÉRCIO BENKO	PHS	Sim
MARCOS BELIZARIO	PV	Sim
MARQUITO	PTB	Sim
IELO RODOLFO	PMDB	Sim
JETINHO DE PAULA	PDT	Sim
IOEMI NONATO	PROS	Sim
ITA	PROS	Sim
AULO FIORILO	PT	Sim
AULO FRANGE	PTB	Sim
EDMILSON CHAVES	PP	Sim
UITO FORMIGA	PR	Sim
EIS	PT	Sim
ICARDO NUNES	PMDB	Sim
ICARDO YOUNG	PPS	Nao
ANDRA TADEU	DEM	Sim
ENILMO MOURA	PT	Sim
OUZA SANTOS	PSD	Sim
ONINHO PAIVA	PR	Sim
SHITARO KAMIA	PSD	Sim
ALDECIR CABRABOM	PTB	Sim
AVÁ	PT	Sim
ADILH MUTRAN	PP	Sim

Totais da Votação :

**SIM
42**

**NÃO
1**

**TOTAL
43**

Resultado da Votação :

Aprovado

PRESIDENTE

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) - Votaram “sim” 7 Srs. Vereadores; “não”, 35 Srs. Vereadores. Rejeitado o requerimento.

Passemos à votação do substitutivo nº 4 ao PL 312/2013, da Liderança do Governo.

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Natalini.

O SR. NATALINI (PV) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, requeiro, regimentalmente, uma verificação nominal de votação.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato- PT) – É regimental o pedido de V.Exa. A votos. Os Srs. Vereadores favoráveis votarão “sim”; os contrários, “não”.

- Inicia-se a votação.

O SR. ARSELINO TATTO (PT) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, voto “sim”.

O SR. ALFREDINHO (PT) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, voto “sim”.

O SR. NELO RODOLFO (PMDB) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, voto “sim”.

O SR. AURÉLIO MIGUEL (PR) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, voto “sim”.

O SR. SENIVAL MOURA (PT) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, voto “sim”.

O SR. NELO RODOLFO (PMDB) – (Pela ordem) – Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. MARCOS BELIZÁRIO (PV) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. MARQUITO (PTB) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente, e peço à Bancada do PTB que vote “sim”.

O SR. RICARDO NUNES (PMDB) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. VALDECIR CABRABOM (PTB) - (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. PAULO FRANGE (PTB) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. LAÉRCIO BENKO (PHS) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. ARI FRIEDENBACH (PROS) - (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. DALTON SILVANO (PV) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente, e a Bancada do PV está liberada.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) – (Pela ordem) - Voto “não”, Sr. Presidente, e recomendo à Bancada do PSDB que vote “não”.

O SR. CALVO (PDMB) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. GILSON BARRETO (PSDB) – (Pela ordem) - Voto “não”, Sr. Presidente.

A SRA. SANDRA TADEU (DEM) – (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. NATALINI (PV) – (Pela ordem) - Voto “não”, Sr. Presidente.

O SR. SALOMÃO PEREIRA (PSDB) - (Pela ordem) - Voto “não”, Sr. Presidente.

O SR. WADIIH MUTRAN (PP) - (Pela ordem) - Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. ANDREA MATARAZZO (PSDB) – (Pela ordem) – Seguindo orientação do Líder Nomura, voto “não”, Sr. Presidente.

O SR. EDUARDO TUMA (PSDB) – (Pela ordem) - Voto “não”, Sr. Presidente.

- Concluída a votação, sob a presidência do Sr. Antonio Donato, verifica-se que votaram “sim” os Srs.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) - Votaram "sim" 40 Srs. Vereadores; "não", 9 Srs. Vereadores. Está aprovado o substitutivo da Liderança do Governo ao PL 312/2013.

Há sobre a mesa emenda que será lida.

- É lido o seguinte: (Emenda nº 1 ao PL 312/2013)

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) - A votos a emenda. Os Srs. Vereadores favoráveis permaneçam como estão; os contrários, ou aqueles que desejarem verificação nominal de votação, manifestem-se agora. (Pausa)

Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Aurélio Nomura.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) - (Pela ordem) – Sr. Presidente, requeiro, regimentalmente, verificação nominal de votação.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) - É regimental o pedido de V.Exa. (Pausa) Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador José Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO (PSD) – (Pela ordem) – Sr. Presidente, tenho uma preocupação muito grande. Há uma fala de um sertanejo que diz o seguinte: quando o jabuti sobe em árvore, ou é enchente ou é mão de gente, que põe o jabuti lá. O texto que acabou de ser lido pelo Vereador Alfredinho, Presidente da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, é o mesmo apresentado para os Orçamentos de 2013 e 2014.

Desde a aprovação por esta Casa de emenda de minha autoria criando o Conselho Participativo, vimos insistindo em que precisamos de legislação consequente para isso. O que ocorre é que ao invés de realizarmos no tempo adequado o debate, fazemos o debate torto, aquele que não permite a participação da sociedade, que não possibilita os conselheiros estarem aqui para comemorar a conquista que poderia ter acontecido em 2013 ou em 2014. Assim, isso acontece agora, fora de hora, fora do lugar, fora do debate.

Digo isso porque vou mais uma vez concordar com o jabuti – que é mais delicado do que falar “cavalo”, “contrabando”, “elefante”, “avião”. Não só a leitura feita pelo nobre Vereador Alfredinho, mas a importância que é oferecer aos conselheiros participativos uma forma de deslocamento gratuito na Cidade. É absolutamente fundamental. Mas erramos, mais uma vez, na forma.

Já quero anunciar meu voto favorável, mas erramos, mais uma vez, na forma, e erramos, mais uma vez, na ausência de debate.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – A votos a emenda da Liderança de Governo.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PSDB) – (Pela ordem) – Sr. Presidente, votação nominal, eu já havia requerido.

O SR. NELO RODOLFO (PMDB) – Pela ordem, Sr. Presidente, só uma pergunta antes da votação.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Vereador Nelo Rodolfo.

O SR. NELO RODOLFO (PMDB) – (Pela ordem) – Essa emenda é para beneficiar os conselheiros dos Conselhos Participativos.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Exatamente.

O SR. NELO RODOLFO (PMDB) – (Pela ordem) - Sr. Presidente, nós deveríamos ter estendido isso também aos conselheiros tutelares.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – V.Exa. pode elaborar outra emenda para outro projeto.

A votos a emenda. Os Srs. Vereadores favoráveis votarão “sim”, os contrários votarão “não”, pelo painel eletrônico.

- Inicia-se a votação.

O SR. ARSELINO TATTO (PT) – (Pela ordem) – “Sim”. E não tem jabuti nenhum aí.

O SR. ALFREDINHO (PT) – (Pela ordem) – “Sim”. Jabuti é preguiçoso, aqui não tem nenhum.

O SR. NELO RODOLFO (PMDB) – (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. ARI FRIEDENBACH (PROS) – (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. JAIR TATTO (PT) – (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. RICARDO NUNES (PMDB) – (Pela ordem) – Pela importância do Conselho Participativo na Cidade, Ricardo Nunes vota “sim”.

O SR. VALDECIR CABRABOM (PTB) – (Pela ordem) - “Sim”.

O SR. SENIVAL MOURA (PT) - (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. WADIIH MUTRAN (PP) – (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. CALVO (PMDB) – (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. LAÉRCIO BENKO (PHS) – (Pela ordem) – A comissão de proteção dos

jabutis do PHS orienta o voto da Bancada do PHS: "sim".

O SR. MARCOS BELIZÁRIO (PV) – (Pela ordem) – "Sim".

O SR. MARQUITO (PTB) – (Pela ordem) – "Sim".

- Concluída a votação, sob a presidência do Sr. Antonio Donato, verifica-se que votaram "sim" os Srs.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Vamos à proclamação do resultado: votaram “sim” 42 Srs. Vereadores; “não” 01 Sr. Vereador. Aprovada a Emenda, o projeto vai à redação final.

O SR. ARSELINO TATTO (PT) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PMDB) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – Tem a palavra, pela ordem, o Vereador Arselino Tatto.

O SR. ARSELINO TATTO (PT) – (Pela ordem) – Requeiro o adiamento do item 2 da pauta.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – É regimental.

O SR. AURÉLIO NOMURA (PMDB) – (Pela ordem) – Requeiro votação nominal.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato – PT) – É regimental. A votos o pedido de adiamento do item nº 2, PL 587/2013. Os Srs. Vereadores favoráveis votarão “sim”, os contrários votarão “não”, pelo painel eletrônico.

- Inicia-se a votação.

O SR. ARSELINO TATTO (PT) – (Pela ordem) – “Sim”.

O SR. ALFREDINHO (PT) – (Pela ordem) – “Sim”.

Segue(m) juntado(s), nesta
data, documento(s) rubricado(s)
sob nº(s) 127
folha de informação sob
nº 150 12.06.2015

Marcelo Rezotti
Engenheiro Tec. Administração
RF 81832

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato - PT) – informo que o PL 312/13, do Executivo, não recebeu emendas para a redação final. Vai então à sanção do Sr. Prefeito.



do processo nº 01-0312 de 2013

17/06/2015

(a)

Márcia Gazoti
RF 51.539

À SGP.23

Sr. Supervisor,

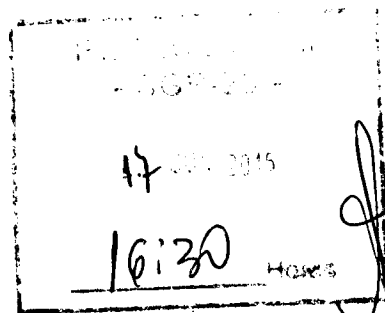
O Substitutivo da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa propondo a Redação Final de folha nº 129 a folha nº 133 ao presente Projeto de Lei foi aprovado na 237ª Sessão Ordinária da 16ª Legislatura, no dia 16 de junho de 2015.

Encaminho os presentes autos para elaboração dos documentos pertinentes à sanção do respectivo Projeto de Lei.

17/06/2015

Solange Rainone dos Santos

Secretária de Apoio Legislativo
SGP.2



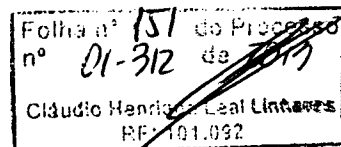
Segue(m) finda(m) e de data, documentos
rubricados com nº 151 a 176 e folha de
informação sob nº 159 09/07/15

Claudio Henrique Leal Linhares
RF 101.092



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

PRESIDÊNCIA



São Paulo, 16 de junho de 2015.

Ofício SGP-23 nº 1291/2015

Senhor Prefeito,

Encaminho a Vossa Excelência texto da lei aprovada pela Câmara em sessão de 16 de junho do corrente, relativa ao Projeto de Lei nº 312/13, de autoria do Executivo, que dispõe sobre a concessão de serviço público para exploração, administração, manutenção e conservação de estacionamento de veículos em áreas públicas da Cidade de São Paulo, associada à requalificação urbanística do entorno.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada consideração e respeito.

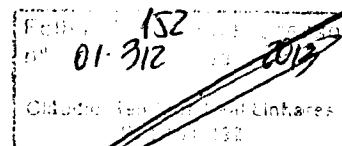

ANTÔNIO DONATO
Presidente

A Sua Excelência o Senhor
Fernando Haddad
Prefeito do Município de São Paulo.

ARS/okm



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



LEI DECRETADA NA SESSÃO DE 16 DE JUNHO DE 2015

Cópia extraída de fls. 129/133 do processo

(PROJETO DE LEI Nº 312/13)

(EXECUTIVO)

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

Faço saber que a Câmara, em sessão de 16 de junho de 2015, decretou a seguinte lei:

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

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

§ 1º A licitação referida no "caput" deste artigo obedecerá à legislação federal e municipal pertinente, mormente nos aspectos de sustentabilidade das edificações, e deverá contemplar em seu escopo Plano Urbanístico Específico para um raio de 1.000 m (mil metros) de cada área/estacionamento a ser concedido.

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

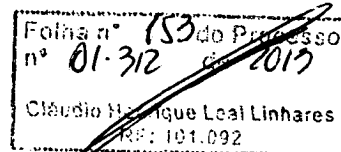
§ 3º As áreas/estacionamentos poderão ser licitados individualmente, podendo no máximo estar reunidos nos mesmos perímetros dos lotes da concessão do Subsistema Estrutural do Transporte Coletivo Público de Passageiros.

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

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



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



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

Art. 4º Todos os investimentos e despesas, diretos ou indiretos, realizados na elaboração de estudos, projetos e licenciamentos destinados à execução da obra, ao remanejamento das interferências, à operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão caberão exclusivamente à concessionária.

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

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

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

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

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

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

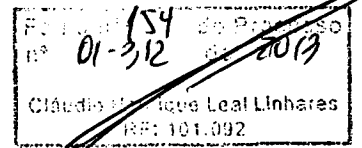
II - exploração comercial, direta ou indireta, de edificações a serem construídas na área concedida, nos termos da legislação em vigor;

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

Parágrafo único. A concessionária não poderá cobrar qualquer espécie de tarifa, preço público e/ou taxa de embarque/desembarque dos usuários, quando da hipótese do estacionamento coincidir com qualquer terminal de transporte público coletivo.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



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

Parágrafo único. O reordenamento do espaço urbano com base nos Planos Urbanísticos Específicos será orientado pelas diretrizes e prioridades estabelecidas na Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014 (Plano Diretor Estratégico), mediante:

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

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

III - a promoção da eficiência, em termos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos, com a adoção prioritária dos modais não motorizados;

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

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

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

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

Art. 7º Incumbe à concessionária a prestação adequada do serviço concedido, respondendo por todos os prejuízos causados ao Poder Público Municipal, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

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

I - as normas a serem observadas pelos participantes do certame;
II - as condições da concessão do serviço e da obra pública a ser executada;

III - a descrição da área;

IV - as penalidades às quais se sujeita a concessionária;

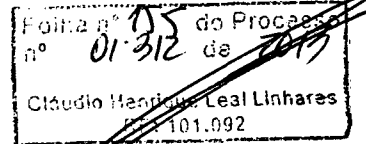
V - as seguintes obrigações da concessionária:

a) prestar o serviço de forma adequada à plena satisfação dos usuários;

b) suportar todas as despesas decorrentes da concessão, inclusive as relativas aos projetos, licenciamentos, construções, materiais, mão-de-obra, encargos financeiros, trabalhistas, tributários e previdenciários, referentes às instalações e operação das garagens, sem qualquer ônus para a Prefeitura;



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



c) responsabilizar-se por eventuais danos ou prejuízos causados ao Poder Público Municipal ou a terceiros, especialmente nos passeios públicos e em equipamentos de infraestrutura urbana;

d) conservar o imóvel e as instalações em condições de perfeita utilização pelo público;

e) acatar as determinações do Poder Público Municipal, o qual poderá, a qualquer momento e por intermédio de seus órgãos competentes, acompanhar e fiscalizar a execução das obras e dos serviços, exigindo, às expensas da concessionária, reparos, correções e reconstruções;

f) atender às normas legais e regulamentares;

g) prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público Municipal.

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

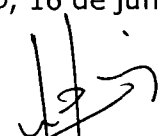
Art. 10. Aplicam-se à concessão prevista nesta lei as hipóteses de extinção estipuladas na Lei Federal nº 8.987, de 1995.

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

Parágrafo único. Os critérios e procedimentos para a concessão do bilhete único gratuito a que se refere o "caput" serão definidos em decreto regulamentador.

Art. 12. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogada a Lei nº 13.688, de 19 de dezembro de 2003.

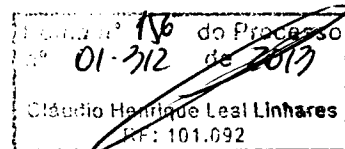
Câmara Municipal de São Paulo, 16 de junho de 2015.


ANTONIO DONATO
Presidente

ARS/okm



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**



São Paulo, 18 de junho de 2015.

Recebi ofício SGP-23 nº 1291, de 16 de junho de 2015, encaminhando ao Executivo texto da lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 312/13, de autoria do Executivo.





**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº

157

do processo nº 01.312 de 2013, 03, 07, 2015 (a)

Claudio Henrique Leal Linhares
Assistente Parlamentar

Conforme publicação ocorrida no DOC de 03/07/2015, pág. 01, col. 1ª e 2ª, foi atribuído a esta matéria o nº de LEI 16.235, DE 02 DE JULHO DE 2015.

À SGP-33 - Senhor Supervisor,

Processo encerrado para esta Unidade.

Para arquivamento.

SGP-23, 03/07/2015.


ANDERSON ROGÉRIO DE SOUZA
Supervisor de Finalização do Processo Legislativo

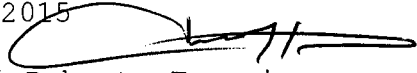
Segue(m) Juntado(s), nesta data,
documento(s) rubricado(s) sob
nº..... e folha de Informação
sob nº..... 158 08/07/15
.....

José Roberto Ferreira
Assistente Parlamentar
RF 100.702



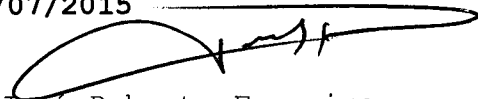
**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha n° 158
do processo 01-312 de 2013 08/07/2015


José Roberto Ferreira
RF 100702

**SECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL**

Proc. encerrado com 158 fls.
Arquivado em 08/07/2015
O Funcionário


José Roberto Ferreira
RF 100702