



**PARECER Nº** **DA COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA,**  
**METROPOLITANA E MEIO AMBIENTE SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0397/2024**

De autoria do nobre Vereador George Hato, o presente projeto de lei altera a Lei nº 16.311, de 12 de novembro de 2015, que dispõe sobre a atividade de fretamento no âmbito do Município de São Paulo.

A atividade de fretamento, como bem definida na lei em questão, é uma “atividade econômica privada de transporte coletivo, restrita a segmento específico e predeterminado de passageiros, que não se sujeita a obrigações de universalização, continuidade e modicidade tarifária, atributos do Transporte Coletivo Público de Passageiros” (conforme § 1º, art. 1º, Lei nº 16.311/2015). Tal atividade pode ser classificada como de âmbito municipal ou intermunicipal.

A alteração aqui proposta é quanto à idade máxima permitida aos veículos mistos e micro-ônibus: atualmente, no texto da lei, ela é de 10 (dez) anos e a nova redação propõe que seja de 15 (quinze) anos, como o é para os ônibus. Esta comprovação de idade máxima dos veículos utilizados na atividade de fretamento é uma dentre as diversas documentações que as operadoras precisam apresentar para requerer o Certificado de Vínculo ao Serviço - CVS. Ademais, o Projeto reforça a necessidade de vistorias periódicas para garantir a segurança dos veículos e seus ocupantes.

De acordo com o nobre autor, o objetivo da propositura é uniformizar as legislações federal, estadual e municipal no que diz respeito à permissão de circulação dos ônibus, micro-ônibus e veículos mistos na cidade e Estado de São Paulo, buscando melhorar o atendimento aos usuários que necessitam do serviço.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela **legalidade** da propositura, na forma de um **Substitutivo** para suprimir da proposta o art. 3º, que impõe atribuição à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

Na esfera municipal e sob o prisma da mobilidade urbana, ângulo necessário à análise desta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e de Meio Ambiente,



PL nº 0397/2024

evidenciamos duas legislações fundamentais para o debate: O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP e o Plano Diretor Estratégico do Município.

O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015/2030, instituído pelo Decreto nº 56.834/2016, é o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, ou seja, dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no município. Prioriza, progressivamente, o pedestre, o ciclista, o transporte público, o transporte de carga e, por fim, o transporte individual (automóveis e motocicletas). O sistema de transporte coletivo privado é considerado complementar ao sistema de transporte coletivo público e seus serviços, tais como fretamento e escolar, são componentes do PlanMob/SP 2015/2030, o qual determina as seguintes diretrizes específicas para a melhoria do desempenho do sistema:

*“Integrar os modos de transporte público com os privados e os ativos;*

*Estabelecer as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada dos veículos de fretamento;*

*Organizar as viagens pelo modo fretamento na cidade de São Paulo;*

*Regulamentar através de instrumentos legais o trânsito, a circulação, o estacionamento e os pontos de parada dos veículos de fretamento em São Paulo promovendo a integração com o transporte público de média e alta capacidade;*

***Propor a adequação da frota dos veículos de fretamento, introduzindo características urbanas, não poluentes, de acessibilidade universal, estabelecendo limite de idade e identificação; (grifos nossos)***

*Conter irregularidades, mediante implantação de fiscalização eletrônica e acessos controlados;*

*Implantar sistema de controle das viagens mediante cadastro prévio.” (pg. 118, PlanMob/SP 2015-2030)*

Por sua vez, o Plano Diretor Municipal de São Paulo (Lei nº 16.050/2014, modificada pela Lei nº 17.975/2023), em seu Capítulo V – Da Política e do Sistema de



PL nº 0397/2024

Mobilidade, art. 227, estabelece os objetivos do sistema, dos quais destacamos aqueles direta e/ou tangencialmente relacionados ao tema em questão:

*“Art. 227. Os objetivos do Sistema de Mobilidade são:*

*I - melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;*

*II – homogeneização das condições de macroacessibilidade entre diferentes regiões do Município;*

*(...)*

*IV – redução do tempo de viagem dos munícipes;*

*V - melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte, tais como o público coletivo, os de micromobilidade e demais modais não motorizados e o coletivo privado rotineiro de passageiros; (Redação dada pela Lei nº 17.975/2023)*

*(...)”*

No âmbito de análise desta Comissão, observamos que a temática da mobilidade urbana é atual e, juntamente com a do meio ambiente (a qual julgamos intrinsecamente relacionada neste caso), premente. Isto posto, uma vez que o Projeto de Lei em comento não pretende aumentar a idade máxima dos veículos que compõem o sistema de transporte coletivo privado, mas tão somente promover a igualdade entre todos os operadores e que, ao mesmo tempo, reforça a obrigatoriedade de vistorias periódicas as quais garantem também, dentre outros fatores, que os veículos atendam aos limites de emissões, consignamos nosso parecer **favorável** à propositura, na forma do Substitutivo aprovado na CCJLP.

Sala da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, em