

Folha de Informação nº 45

do TID 16385221

em 06/06/17


ANDRÉA WIESER TESTA
Assist. Gestão P. Públicas

EMENTA Nº 11.721

Terminais de ônibus integrantes do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo. Concessão para exploração, administração, manutenção e conservação, nos termos da Lei n. 16.211/15. Interpretação da lei. Quesitos formulados pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias.

INTERESSADO: São Paulo Urbanismo e SMDP

ASSUNTO: Projeto de concessão da exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, nos termos da Lei n. 16.211/15.

Informação n. 695/2017 - PGM-AJC

**PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
ASSESSORIA JURÍDICO-CONSULTIVA
Senhora Procuradora Assessora Chefe**

O presente expediente foi iniciado pela São Paulo Urbanismo para a análise de aspectos relativos à concessão de terminais de ônibus para exploração, administração, manutenção e conservação, nos termos da Lei n. 16.211/15. Da análise inicial daquela empresa advieram questões entendidas como passíveis de serem submetidas à análise da Procuradoria Geral do Município (fls. 1/23).

Folha de Informação nº 46

do TID 16385221

Andréa
ANDRÉA WIESER TESTA
Assist. Gestão P. Públicas

em 06 / 06 / 17

Encaminhados os autos a SMDP, a Assessoria Jurídica daquela Pasta identificou outras várias questões a respeito do assunto, propondo, igualmente, sua submissão a esta Procuradoria Geral para fins de uniformização de entendimentos a serem adotados no âmbito da Administração municipal (fls. 26/43), sugestão que foi acolhida pelo Gabinete da Pasta (fls. 26).

É o breve relato.

Em se tratando de temas discutidos de modo abstrato, parece possível enfrentar diretamente os quesitos propostos, o que será feito nos itens seguintes. Tendo em vista que as questões propostas pela São Paulo Urbanismo foram incorporadas na consulta formulada por SMDP, esta última servirá de orientação para os assuntos a serem discutidos.

Cessão de direitos decorrentes de registro de imissão provisória na posse. Questiona a consulente se seria sustentável a tese de que os cartórios de registro de imóveis estão legalmente autorizados a registrar operações imobiliárias, especialmente incorporações, em imóveis em cuja posse o Município tenha sido há muito imitado em razão de ações de desapropriação.

De início, cabe observar que a atividade de consultoria desta Procuradoria Geral está limitada à orientação dos órgãos municipais. Nesse sentido, não lhe caberia recomendar às serventias prediais este ou aquele entendimento, mas simplesmente avaliar a juridicidade de uma proposta de atuação de um órgão da Administração paulistana. Em outras palavras, cabe a esta Procuradoria apenas avaliar se um pleito dessa natureza teria alguma viabilidade de ser formulado pelo Município aos registros imobiliários.

do TID 16385221

Folha de Informação nº 47

Andréa
ANDRÉA WIESER TESTA em 06/06/17
Assist. Gestão P. Públicas

Os argumentos apresentados pela consulente mostram que a questão não está expressa e plenamente solucionada do ponto de vista legislativo, o que torna menos provável que o pleito seja atendido diretamente pelo registro imobiliário. Sem embargo, a sistemática do controle exercido pelo Poder Judiciário sobre os cartórios oferece uma solução para o caso, que é a possibilidade, caso o pleito inicial formulado ao registro imobiliário não prospere, da sucessiva submissão do caso à 1ª Vara de Registros Públicos ou mesmo à Corregedoria Geral de Justiça, sendo possível considerar até mesmo um ato normativo específico a ser editado por esses órgãos de controle, o qual poderia disciplinar expressamente a atuação dos registros imobiliários em tais casos.

Vale observar, no mais, que, mesmo na ausência de um fundamento legal expresso, há fundamentação relevante para o atendimento do pleito a ser formulado, que poderia basear-se tanto no precedente da 1ª Vara de Registros Públicos apontado na consulta (Proc. n. 1094990-35.2015.8.26.0100) quanto no Provimento n. 1/74 da Corregedoria Geral de Justiça. De fato, segundo entendimento sempre sustentado pela Urbe, as áreas afetadas irreversivelmente ao uso comum ou especial são públicas, razão pela qual seria possível requerer a regularização tabular de tal situação por meio da abertura da correspondente matrícula.

Caso se entenda conveniente a formulação do pedido, ele deverá ser feito por DEMAP (art. 23, III do Decreto n. 57.263/16), podendo ser solicitada àquele Departamento a orientação quanto aos elementos a serem providenciados para tal fim, sobretudo quanto à caracterização do imóvel e os dados necessários à caracterização do domínio público.

Ampliação de terminais instalados em praças ou outras áreas integrantes do SAPAVEL. Quanto ao tema, são ratificados por SMDP os

Folha de Informação nº 48

do TID 16385221

ANDRÉA WIESER TESTA em 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

questos apresentados pela São Paulo Urbanismo quanto a: a) considerar os terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município como integrante do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais Públicos; b) entender os terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município como enquadrados no uso INFRA-1, o que levaria à possibilidade de sua instalação em qualquer local do Município; c) admitir a reforma de terminais de ônibus já instalados em áreas integrantes do SAPAVEL, para fins de ampliação e melhoria dos serviços prestados.

A consulta formulada encontra considerável limitação sob a perspectiva da competência desta Procuradoria Geral para dar orientação jurídica aos órgãos municipais, tendo em vista que o *enquadramento de usos* constitui uma atividade específica, atribuída à CTLU pelas normas pertinentes (art. 96 da Lei n. 16.402/16 e art. 14 do Decreto n. 57.378/16).

Não obstante, alguns aspectos jurídicos podem ser oferecidos a partir da consulta formulada. O primeiro deles é que não parece possível que os terminais estejam sujeitos a um duplo enquadramento para fins de identificação da legislação de uso e ocupação do solo. Nesse sentido, embora não haja dúvida da possibilidade de considerar os terminais como um equipamento público em sentido amplo, não caberia classificá-los ao mesmo tempo como equipamentos sociais, daqueles cuja instalação é entendida como admitida em áreas do SAPAVEL, e, ao mesmo tempo, como uso classificado como INFRA. A sistemática da legislação municipal indica que o enquadramento deve dar-se sob um único gênero.

De todo modo, não parece mais possível afirmar que seja admitida em SAPAVEL toda espécie de equipamentos urbanos e sociais, por força do Plano Diretor. De fato, a Lei n. 16.402/16 trouxe contornos muito

Folha de Informação nº 49

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

específicos para tal caracterização, classificando tanto as áreas do SAPAVEL como os usos nelas admitidos (cf. Quadro 4 da lei). Portanto, a consideração dos terminais sob a categoria do Sistema de Equipamentos Urbanos e Sociais Públicos, ainda que pudesse ter alguma fundamentação sob a perspectiva da interpretação extensiva ou analógica, não teria efeitos, em si, no tocante ao aproveitamento das áreas, o qual depende, segundo a técnica adotada pela lei, do enquadramento do uso, que leva à definição da possibilidade de instalação e à identificação dos parâmetros urbanísticos pertinentes.

Por outro lado, a classificação dos terminais sob a subcategoria INFRA encontra menção expressa tanto na Lei n. 16.402/16 (art. 106, I) quanto no Decreto n. 57.378/16 (Anexo Único, p. 155). Em tese, não haveria impedimento a que se suscitasse uma dúvida de enquadramento, a qual deveria ser solucionada pela CTLU; sem embargo, tal dúvida precisaria formalmente ser acompanhada dos motivos urbanísticos concretos, a serem analisados pela CTLU, pelos quais se entenderia como necessário afastar o enquadramento dado pela literalidade da lei.

Caso seja ratificado o enquadramento como INFRA, não haverá vedação legal à ampliação dos terminais, porquanto os usos dessa subcategoria são admitidos em todo o território do Município (art. 107, *caput*, da Lei n. 16.402/16) e sujeitam-se às regras aplicáveis à respectiva zona, as quais podem ser excepcionadas pela CTLU, caso demonstrada a necessidade pelo órgão competente (§ 1º do mesmo artigo), não estando sujeito tal uso ao disposto nos Quadros 3A, 4 e 4A da mesma lei. Não importa, assim, que os terminais estejam instalados em SAPAVEL, pois prevalece, no caso, o regime específico aplicável aos usos classificados como INFRA, de acordo com os termos expressos da lei.

Folha de Informação nº 50

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

Por fim, é preciso considerar a possibilidade de usos combinados ao terminal, que venham a ser instalados com base no disposto nos parágrafos 2º e 3º do art. 245 da Lei n. 16.050/14 - Plano Diretor Estratégico. Segundo tais preceitos, é permitida a previsão de áreas de expansão dos usos dos terminais por meio do aproveitamento de sua área construtiva adicional com destinação para equipamentos públicos municipais, usos comerciais e de serviços, de acordo com sua localização estratégica e seu coeficiente de aproveitamento não utilizado, bem como é obrigatório que os terminais e estações de transferência de ônibus incluam espaços para serviços públicos e, caso viável, centros comerciais populares.

O texto legal indica a clara relação de acessoriedade entre tais usos e os terminais urbanos. Fosse necessário considerar esses usos em caráter autônomo para submissão à disciplina de uso e ocupação do solo, tais dispositivos seriam inócuos. Em verdade, tais dispositivos existem exatamente para permitir que os demais usos sejam considerados acessórios em relação aos terminais, porquanto têm um caráter complementar ou qualificador de tal uso, devendo ser considerados sujeitos às regras de assentamento e uso correspondentes ao próprio terminal. Caso contrário, os terminais mais adequados, com composição dos usos desejados, encontrariam limites à sua implantação que seriam inexistentes no caso dos terminais simples, limitados ao uso principal. Assim sendo, assiste inteira razão ao parecer produzido pela São Paulo Urbanismo ao afirmar que "*tanto o equipamento utilizado para a atividade principal (terminal de ônibus) quanto as edificações complementares e acessórias poderão utilizar os parâmetros urbanísticos pertinentes ao uso INFRA*" (fls. 21).

De todo modo, a questão aqui é colocada em tese, já que a apuração dessa relação de acessoriedade ou complementaridade tem um

Folha de Informação nº 51

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06/06/17
Assist. Gestão P. Públicas

manifesto componente urbanístico. Assim, tendo em vista tratar-se igualmente de uma questão de enquadramento técnico, caberá à CTLU avaliar os caracteres dos usos que possam ser entendidos como acessórios ou complementares, diante dos atributos urbanísticos que venham a ser considerados.

No mais, há também a possibilidade, em tese, caso confirmado o enquadramento dos terminais como INFRA, de que sejam identificadas atividades que possam ser consideradas auxiliares, cuja instalação é permitida junto aos empreendimentos e instalações de infraestrutura (art. 107, § 2º, da Lei n. 16.402/16). Tais atividades acessórias, que estão previstas, por exemplo, no Decreto n. 57.378/16 em relação ao grupo de atividade INFRA-2 (transporte aéreo), não encontram previsão no caso do grupo INFRA-1, o que poderia, em tese, ser alterado, caso se apure haver os fundamentos técnicos pertinentes.

Plano urbanístico específico. Questiona a consulente, ainda, qual seria a qualificação jurídica do projeto urbanístico tratado na Lei n. 16.211/15, tendo em vista as demais normas pertinentes, em especial o Plano Diretor Estratégico.

De fato, a Lei n. 16.211/15 prevê a execução de um Plano Urbanístico Específico para um raio de 600 metros de cada terminal a ser concedido (art. 2º, §§ 1º e 2º), sendo necessário apurar a que regime jurídico tal plano estaria sujeito, seja diante da ausência de outros elementos na mesma lei, seja a partir das disposições do Plano Diretor Estratégico, que contempla a figura do projeto de intervenção urbana (PIU - art. 134 e ss.).

Sob tal aspecto, parecem procedentes as conclusões alcançadas pela Assessoria Jurídica de SMDP. Conforme bem observado pelo

Folha de Informação nº 52

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

parecer retro, há compatibilidade substancial entre os conteúdos e finalidades do plano referido pela Lei n. 16.211/15 e o projeto de intervenção regulado pelo Plano Diretor, estando admitida por este a utilização de qualquer instrumento para a efetivação do projeto – incluída, assim, a concessão de terminais.

Na verdade, nos termos do *caput* e do parágrafo 1º do art. 134 do Plano Diretor Estratégico, *devem* estar baseadas em projetos de intervenção urbana as transformações estruturais voltadas ao ordenamento e reestruturação urbana em áreas subutilizadas e com potencial de transformação, para maior aproveitamento da terra urbana e o consequente aumento nas densidades construtivas e demográficas, implantação de novas atividades econômicas e emprego e atendimento às necessidades de habitação e de equipamentos sociais para a população. É justamente esse o caso dos terminais, cuja instalação gera a possibilidade de adensamento em seu entorno, tornando-o relativamente subutilizado e com potencial para transformação.

Em sentido contrário a tal conclusão haveria somente a divergência terminológica entre *plano* e *projeto*, a qual não pode ser entendida como suficientemente relevante no caso. De início, essa interpretação seria incompatível com a sistemática do Plano Diretor, pois levaria à existência de um instrumento distinto do próprio projeto de intervenção urbana, entendido como o meio adequado, pela lei urbanística maior, para a realização das transformações em situações como essas. Por outro lado, tais vocábulos não vêm sendo utilizados com precisão em textos normativos, de modo que não seria possível extrair daí uma distinção que pudesse afirmar que o uso de cada um deles foi intencional, ou seja, que teria sido feito com o fim de denotar realidades diversas.

Folha de Informação nº 53

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

De outra parte, ainda que fosse possível definir outros critérios para a elaboração dos planos instituídos pela Lei n. 16.211/15, eles não poderiam estar muito distantes daquilo que estabeleceu o Plano Diretor para os projetos de intervenção urbana, sobretudo quanto à elaboração técnica dos estudos técnicos e discussão em esferas participativas, já que tais condicionantes não se referem especificamente a este ou aquele instituto, mas à própria atividade urbanística estatal. Sem embargo, caso se entenda que o Decreto n. 56.901/16 não alcançou alguma peculiaridade apresentada pelos planos associados a terminais de ônibus, nada obsta que o regulamento seja alterado, observadas, é claro, as regras estabelecidas pelo Plano Diretor.

Por fim, cabe ressaltar que essa questão também é colocada de modo bastante abstrato, não podendo ser consideradas como analisadas todas as possíveis questões práticas que podem surgir na elaboração dos planos urbanísticos e na aplicação do regime dos projetos de intervenção urbana. A consulta é respondida, assim, em linhas gerais, o que não afasta outros possíveis questionamentos diante da realidade concreta a ser considerada.

Implantação do Plano Urbanístico Específico como possível objeto da concessão dos terminais de ônibus municipais. Questiona a consulente, por outro lado, se estaria abrangido no escopo do projeto urbanístico referido a exploração, direta ou indireta, pela concessionária, de edificações e áreas públicas na área de abrangência do perímetro respectivo.

A Lei n. 16.211/15 dispõe que a concessionária será remunerada essencialmente pelas receitas decorrentes da exploração comercial, direta ou indireta, de toda a área pertencente ao terminal, bem como de edificações a serem construídas no terreno da estação, nos termos

Folha de Informação nº 54

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06/06/17
Assist. Gestão P. Públicas

da legislação em vigor (art. 5º). No tocante às demais áreas, há apenas a indicação de que o ônus da concessão – a chamada outorga – deverá ser destinado à execução do projeto específico, que poderá ser confiada ao próprio concessionário (art. 6º). Dessa sorte, a implantação do plano urbanístico não está caracterizada pela lei como uma espécie de fonte de recursos, mas como uma causa de despesas.

Seria possível, em tese, considerar a possibilidade de uma interpretação extensiva do preceito. No entanto, tal não parece ser a melhor solução. De fato, se a lei houve por bem definir expressamente o que pode ser explorado, acabou por delimitar as explorações possíveis. Além disso, a exploração de bens públicos está sujeita a regras específicas (art. 113 da Lei Orgânica do Município) que poderiam até compatibilizar-se com uma concessão de obra ou serviço público, mas que demandariam uma regulação expressa para essa finalidade, não sendo possível extrair uma autorização legal por meio de uma interpretação extensiva. Assim sendo, não parece possível afirmar que estaria autorizada a exploração de bens públicos pelo concessionário além daqueles correspondentes ao terminal e ao terreno da estação.

Vale notar, a propósito, que o regime delineado pela lei é inteiramente diferente do modelo adotado para a concessão urbanística (Lei n. 14.917/09), no qual está expressamente prevista a possibilidade de exploração de bens municipais e até mesmo de áreas particulares desapropriadas nos termos do projeto urbanístico (art. 2º, parágrafo único). Observe-se, ademais, que a amplitude da atuação do concessionário justificou, neste caso, até mesmo a previsão de uma autorização específica para cada concessão (art. 5º), o que não encontra paralelo na concessão de terminais regulada pela Lei n. 16.211/15.

Folha de Informação nº 55

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

Bens reversíveis. Questiona-se, outrossim, se os bens reversíveis da concessão de terminais poderiam restringir-se àqueles relacionados diretamente à operação de tais equipamentos.

Assiste inteira razão, nesse passo, à Assessoria Jurídica de SMDP. Com efeito, o art. 5º da Lei n. 16.211/15 prevê expressamente a possibilidade de exploração comercial de certas áreas. Essas áreas não podem ser consideradas integrantes da concessão, ou seja, permanentemente vinculadas ao serviço concedido. Não faria sentido, por exemplo, que as edificações exploradas comercialmente estivessem sob a concessão no sentido de estarem sujeitas ao dever de prestar serviço adequado (art. 6º da Lei Federal n. 8.987/85). As áreas sujeitas a exploração por parte do concessionário não podem, portanto, ser consideradas estritamente como bens reversíveis da concessão.

Em tese, assim, elas não precisariam ser restituídas ao poder concedente, nos termos do art. 3º, I, da Lei n. 16.211/15. Na verdade, todo bem que o Município pudesse vender, por não interessar à prestação do serviço, poderia não ser entendido como reversível. Não haveria motivo, ademais, para entender que o concessionário devesse custodiá-lo até o final do contrato, para restituição ao Município, se a venda imediata for conveniente para diminuir os ônus econômicos da Administração em relação ao objeto em questão.

No entanto, tal conclusão, colocada em tese, poderia ensejar problemas de aplicação prática, sobretudo pelo fato de que seria provável que o bem sujeito a exploração comercial estivesse afetado ao uso comum ou especial, tornando-se possível a alienação de unidades conforme a configuração do projeto para cada local. Neste caso, eventual alienação de unidades dependeria não somente de uma configuração registrária própria,

Folha de Informação nº 56

do TID 16385221


ANDRÉA WIESER TESTA em 06/06/17
Assist. Gestão P. Públicas

por meio de matrículas individualizadas – decorrentes, por exemplo de uma incorporação imobiliária ou parcelamento do solo –, mas também de uma autorização legislativa, já que a alienação atingiria parcela do bem público afetado.

Outras possíveis receitas acessórias. Pergunta a consulente, ainda, se seria possível a exploração de outras receitas além daquelas previstas no art. 5º da Lei 16.211/15, desde que não onerassem o Sistema Coletivo Urbano de Passageiros.

O art. 5º da lei em questão dispõe que o concessionário será remunerado *essencialmente* pelas receitas ali indicadas, o que não excluiu, portanto, a possibilidade de outras fontes. As receitas são indicadas como uma forma de delimitar o modelo utilizado, mas não excluem outras compatíveis com tal modelo. De fato, nos termos do art. 11 da Lei Federal n. 8.987/95, é possível a obtenção de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, favorecendo a modicidade das tarifas, o que deve ser entendido, no regime da concessão administrativa, como um meio de diminuir o desembolso feito pelo Poder Concedente.

Ressalve-se, contudo, que tais receitas devem apresentar alguma vinculação com o próprio objeto da concessão, não afastando vedações específicas. É o caso, por exemplo, da impossibilidade de obtenção de receitas pela exploração de bens públicos além das áreas dos terminais e estações, acima mencionada. Seria também o caso de uma hipotética obtenção de receitas com atividade imobiliária no entorno da estação, a qual não se encontraria no escopo do contrato de concessão, que se restringiria, como visto, à gestão e exploração dos terminais.

Folha de Informação nº 57

do TID 16385221

Andréa
ANDRÉA WIESER TESTA em 06/06/17
Assist. Gestão P. Públicas

Lotes da concessão. Por fim, questiona SMDP se seria possível a concessão de terminais em lotes que, por motivo de interesse público, envolvessem terminais situados em perímetros distintos dos lotes em que foi dividido o Subsistema Estrutural do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Argumenta a consulente que, embora isso seja vedado pelo § 3º do art. 2º da Lei n. 16.211/15, tal impedimento seria desarrazoado, porque a lei teria sido editada justamente no pressuposto de que os terminais podem constituir objetos de concessão distintos das concessões das linhas de ônibus, de modo que os concessionários de linhas e terminais não sejam os mesmos.

Parece fora de dúvida que é clara a separação entre os objetos de concessão – linhas e terminais. Com base nessa diferença, é possível compreender o modelo em questão e a lógica que a ele está subjacente. No entanto, essa concepção deduzida do texto normativo não parece autorizar que um preceito expresso da própria lei deixe de ser aplicado, até porque é também possível entender que a lei estabeleceu um regime de separação entre os objetos das concessões, *com exceção desse ponto específico*, em que os temas devem necessariamente interagir.

Ainda que fosse possível, com base em uma técnica interpretativa específica, configurar de modo categórico uma oposição frontal entre tal dispositivo e o restante da lei – o que, com o devido respeito, não parece ser o caso –, mesmo assim não pareceria recomendável que se desse seguimento à modelagem de uma licitação que infringisse a literalidade de um preceito legal, sob pena de acrescentar indesejáveis riscos jurídicos ao certame. Caso se considere realmente o preceito como absolutamente prejudicial aos interesses da Administração, o caminho necessário é sua

Folha de Informação nº 58

do TID 16385221

Andréa
ANDRÉA WIESER TESTA em 06/06/17
Assst. Gestão P. Públicas

revogação, não sendo recomendável que a contratante se valha da interpretação jurídica para deixar de cumprir o preceito em questão.

Conclusão. Enfrentadas as questões propostas, o presente parecer poderá, caso acolhido ser encaminhado a SMDP, para o devido prosseguimento.

São Paulo, 05 / 06 / 2017.

José Fernando Ferreira Brega
**JOSÉ FERNANDO FERREIRA BREGA
PROCURADOR ASSESSOR – AJC
OAB/SP 173.027
PGM**

De acordo.

São Paulo, *05* / *06* /2017.


Ticiano Nascimento de Souza Salgado
**TICIANA NASCIMENTO DE SOUZA SALGADO
PROCURADORA ASSESSORA CHEFE – AJC
OAB/SP 175.186
PGM**

Folha de Informação nº 59

do TID 16385221

em 06 / 06 / 17

INTERESSADO: São Paulo Urbanismo e SMDP


ANDRÉA WIESER TESTA
Assist. Gestão P. Públicas

ASSUNTO: Projeto de concessão da exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, nos termos da Lei n. 16.211/15.

Cont. da Informação n. 695/2017 – PGM.AJC

PGM

Senhor Procurador Geral

Encaminho-lhe o presente com a manifestação da Assessoria Jurídico Consultiva, que acolho, com as seguintes respostas aos quesitos formulados por SMDP: a) é razoável pleitear aos registros imobiliários, à 1ª Vara de Registros Públicos ou à Corregedoria Geral de Justiça que se autorize a abertura de matrícula para áreas em cuja posse a Municipalidade foi emitida em processo de desapropriação; b) embora os terminais de ônibus possam ser considerados equipamentos públicos em sentido amplo, essa conclusão não poderia gerar consequências quanto à legislação urbanística incidente, que depende do enquadramento de tal uso sob a perspectiva das categorias de uso da Lei n. 16.402/16 e do Decreto n. 57.378/16, não sendo possível que um mesmo uso seja classificado em diferentes categorias; c) caso confirmado o enquadramento dos terminais na subcategoria de uso INFRA, eles poderão ser implantados em qualquer local do Município, inclusive em áreas integrantes do SAPAVEL, sendo admitida, ainda, sua reforma e ampliação, bem como a instalação de usos que vierem a ser considerados acessórios, nos termos das normas específicas aplicáveis a tal


Folha de Informação nº 60

do TID 16385221

ANDRÉA WIESER TESTEM 06 / 06 / 17
Assist. Gestão P. Públicas

categoria de uso; d) o plano urbanístico referido na Lei n. 16.211/15 deve seguir as regras atinentes ao projeto de intervenção urbana previsto nos artigos 134 e ss. da Lei n. 16.050/14, podendo ser considerada a alteração do Decreto n. 56.901/16 para adequação de tal regulamento às especificidades das medidas relacionadas ao entorno dos terminais; e) não está abrangido no escopo da possível concessão decorrente da Lei n. 16.211/15 a exploração de outras edificações e áreas públicas situadas no perímetro do plano urbanístico correspondente que não sejam os próprios terminais e estações; f) é possível, à luz da Lei n. 16.211/15, que não sejam considerados reversíveis os bens não vinculados diretamente à operação dos terminais, devendo eventual alienação, no entanto, observar as normas pertinentes ao patrimônio público municipal; g) é aceitável a exploração de outras fontes de receitas, qualificadas como alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, desde que não incidam em vedação específica e tenham alguma relação com o objeto da concessão; h) não é possível afastar, por via interpretativa, a vedação expressa contida no § 3º do art. 2º da Lei n. 16.211/15, podendo ser considerada, se o caso, a revogação expressa de tal preceito.

São Paulo, 05 / 06 / 2017.


TIAGO ROSSI
PROCURADOR DO MUNICÍPIO
COORDENADOR GERAL DO CONSULTIVO
OAB/SP 195.910
PGM


JFB/TNSS

Folha de Informação nº 61

do TID 16385221

em 06 / 06 / 17

INTERESSADO: São Paulo Urbanismo e SMDP


ANDREA WIESER TESTA
Assist. Gestão P. Públicas

ASSUNTO: Projeto de concessão da exploração, administração, manutenção e conservação de terminais de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros e do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, nos termos da Lei n. 16.211/15.

Cont. da Informação n. 695/2017 – PGM.AJC

SMDP

Senhora Chefe de Gabinete

Em atenção à consulta formulada, encaminho-lhe o presente, com a manifestação da Coordenadoria Geral do Consultivo desta Procuradoria Geral, que acolho, com análise dos quesitos formulados por essa Secretaria.

São Paulo, 08 / 06 /2017.


**RICARDO FERRARI NOGUEIRA
PROCURADOR GERAL DO MUNICÍPIO
OAB/SP 175.805
PGM**


JFB / TNSS / TR