



PARECER Nº 385, DE 2026, DA COMISSÃO DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES, SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 201, DE 2025

De autoria dos deputados Tenente Coimbra, Solange Freitas, Caio França, Paulo Mansur e Paulo Correa Jr, o projeto de lei em epígrafe objetiva estabelecer medidas de assistência aos usuários de rodovias em situações de interdição prolongada.

Nos termos regimentais, a proposição esteve em pauta por cinco sessões ordinárias, tendo recebido uma emenda, a Emenda nº 1.

Inicialmente, o projeto foi encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Redação, que se manifestou por sua aprovação, assim como pela aprovação da Emenda nº 1.

Na presente oportunidade, a proposição vem a esta Comissão de Transportes e Comunicações, cabendo-nos, na condição de relator, analisá-la nos termos do artigo 31, § 8º.

Ao fazê-lo, verificamos que a proposta é conveniente e merece prosperar. Ela, com efeito, lida com direitos dos cidadãos em mais de um aspecto.

No primeiro, a proposta endereça a dignidade da pessoa humana, ao fixar que todos os cidadãos recebam, minimamente, água em situações de prolongadas interdições de rodovias, nas quais a liberdade de ir e vir, inclusive para atender necessidades básicas, se vê temporariamente obstruída. Ademais, o texto do projeto e, mais ainda, o da Emenda nº 1 preconizam que cidadãos de alguma forma vulneráveis - aqueles em processo de atendimento médico, os idosos, as crianças e os deficientes - recebam atenção prioritária.

No segundo, o projeto trata do direito dos cidadãos ao adequado serviço público. O adequado serviço público é condição necessária para a concretização dos direitos de cidadania, dentre os quais está o de ir e vir, de locomover-se pelas rodovias do estado. A questão é de tal forma relevante que há, no ordenamento jurídico, a Lei nº 10.294/1999, do Estado de São Paulo, que visa à proteção dos usuários de serviços públicos. Lê-se ali:

“Artigo 1º - Esta lei estabelece normas básicas de proteção e defesa do usuário dos serviços públicos prestados pelo Estado de São Paulo.

§ 1º - As normas desta lei visam à tutela dos direitos do usuário e aplicam-se aos serviços públicos prestados:

a) pela Administração Pública direta, indireta e fundacional;

(...)

c) por particular, mediante concessão, permissão, autorização ou qualquer outra forma de delegação, por ato administrativo, contrato ou convênio.

(...)

Artigo 6º - O usuário faz jus à prestação de serviços públicos de boa qualidade.

Artigo 7º - O direito à qualidade do serviço exige dos agentes públicos e prestadores de serviço público:

I - urbanidade e respeito no atendimento aos usuários do serviço;

II - atendimento por ordem de chegada, assegurada prioridade a idosos, grávidas, doentes e deficientes físicos;

III - igualdade de tratamento, vedado qualquer tipo de discriminação;

IV - racionalização na prestação de serviços;

V - adequação entre meios e fins, vedada a imposição de exigências, obrigações, restrições e sanções não previstas em lei;

VI - cumprimento de prazos e normas procedimentais;

VII - fixação e observância de horário e normas compatíveis com o bom atendimento do usuário;

VIII - adoção de medidas de proteção à saúde ou segurança dos usuários;

IX - autenticação de documentos pelo próprio agente público, à vista dos originais apresentados pelo usuário, vedada a exigência de reconhecimento de firma, salvo em caso de dúvida de autenticidade;

X - manutenção de instalação limpas, sinalizadas, acessíveis e adequadas ao serviço ou atendimento;

XI - observância dos Códigos de Ética aplicáveis às várias categorias de agentes públicos.

Parágrafo único - O planejamento e o desenvolvimento de programas de capacitação gerencial e tecnológica, na área de recursos humanos, aliados a utilização de equipamentos modernos, são indispensáveis à boa qualidade do serviço público.”

Note-se, pois, a preocupação do legislador em definir os direitos dos cidadãos aos serviços públicos de maneira universal, independentemente da natureza jurídica dos seus prestadores. Estão obrigados a prestá-los adequadamente os órgãos da administração direta e da indireta, além de concessionários e permissionários. Ademais, expressamente por lei, a qualidade do serviço mantém relação com a proteção à saúde e à segurança dos usuários. Ora, isso coalesce com o que pretendem o projeto e a Emenda nº 1, ao estenderem aos cidadãos presos em vias interditadas o direito não apenas a um plano de contingência para a mobilidade, mas também ao acesso à água e à alimentação. Ainda, prevê-se, adequadamente, atenção prioritária a idosos, crianças, deficientes e todos quantos estejam em vias de atendimento médico.

Em um terceiro aspecto, o projeto objetiva estender garantias de que haverá proteção ao direito de locomoção, por meio da existência e do acionamento de plano de rotas alternativas, seguras e viáveis. Trata-se, pois, de estímulo ao aumento da qualidade dos serviços prestados, algo que, no caso das rodovias concedidas em particular, cabe ao Poder Público nos termos do artigo 29, X, da Lei federal nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos.

Pelo exposto, tanto o projeto quanto a Emenda nº 1 merecem acolhida. No entanto, aspectos legísticos específicos nos fazem entender que é cabível a proposição de um texto substitutivo que, preservando as disposições originais e da emenda, dê aos textos maior coesão, precisão e clareza.

O primeiro ponto a atentar refere-se à extensão dos direitos que o projeto objetiva garantir, o aspecto legístico material. Ora, os cidadãos fazem jus à mesma proteção de seus direitos fundamentais, trafeguem eles por rodovias estaduais concedidas ou mantidas pelo Estado, ainda que, em São Paulo, sejam mais numerosas as rodovias sob concessão do que as diretamente administradas pelo poder público. Não faz sentido restringir o direito, portanto.

Antes, incumbe ampliá-lo. Eis a razão da primeira alteração a ser efetuada por meio do substitutivo.

O segundo ponto remete à logística formal. A Lei complementar federal nº 95/1998 e a Lei complementar nº 863/1999 estabelecem requisitos de precisão. Cabe, para alcançá-la, inserir a Emenda nº 1 no texto do projeto diretamente, eliminando-se o caráter vago do comando de inserção onde melhor couber. Esse é o segundo ponto contemplado no substitutivo abaixo.

Por fim, a existência de planos de atendimento e de estruturas mínimas por parte das concessionárias de rodovias e dos órgãos do poder público que administrem rodovias diretamente impõem, como medida de segurança jurídica e razoabilidade, sobretudo por que o projeto em tela prevê penalidades em caso de descumprimento, a necessidade de um período mínimo de adaptação antes de que a lei passe a vigor, razão pela qual incluímos uma disposição de *vacatio legis* de 06 (seis) meses. Ainda, incluímos uma cláusula orçamentária, haja visto que a extensão da obrigatoriedade a órgãos do poder público que administrem rodovias diretamente possui reflexos orçamentários diretos, além de ser possível que concessionárias pretendam discutir o equilíbrio financeiro dos contratos em face da nova obrigação.

Assim, somos favoráveis tanto ao teor do projeto quanto ao da Emenda nº 1. Todavia, propomos o substitutivo abaixo, a fim de incorporar a emenda ao texto e para ampliar o escopo da lei pretendida, procedendo às modificações referidas nos parágrafos acima.

SUBSTITUTIVO

Dê-se ao Projeto de Lei nº 201, de 2025, a seguinte redação:

Estabelece medidas de assistência aos usuários de rodovias em situações de interdição prolongada e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Os responsáveis pela administração das rodovias estaduais paulistas deverão prestar assistência aos usuários em casos de eventos de interdição total das vias por período superior a três horas consecutivas.

Parágrafo único - A responsabilidade a que se refere o “caput” estende-se aos órgãos do poder público que administrem diretamente rodovias, assim como às concessionárias de rodovias.

Artigo 2º - As concessionárias de rodovias e os órgãos do poder público que administrem rodovias diretamente deverão elaborar e manter atualizados planos emergenciais aderentes às especificidades de cada rodovia administrada, para serem colocados em ação nos eventos de interdição total das vias por período superior a três horas consecutivas.

Artigo 3º - Os planos emergenciais referidos no artigo 2º deverão incluir, no mínimo:

I - a identificação e a promoção de rotas alternativas seguras e viáveis durante os eventos de interdição;

II - a distribuição gratuita de água potável e de alimentação básica aos usuários afetados;

III - a disponibilização de informações atualizadas sobre a situação da interdição e, quando possível, acerca da previsão de liberação, por meio de painéis eletrônicos e canais oficiais de comunicação;

IV - a previsão de apoio emergencial a motoristas e passageiros em condições vulneráveis, tais como idosos, crianças e pessoas com deficiência;

V - se necessário, o apoio logístico para transporte de pessoas que precisem de atendimento médico;

VI - a implantação de um protocolo pós-interdição, com o monitoramento das condições da via, para assegurar o retorno seguro à circulação e mitigar riscos remanescentes da interdição;

VII - a previsão de instalação temporária de pontos de apoio com iluminação, preparados para o atendimento básico de primeiros socorros e que disponibilizem carregadores de dispositivos móveis e conexão com a internet.

Artigo 4º - A assistência estabelecida por esta lei priorizará e garantirá preferência ao tráfego de vans e veículos destinados ao transporte e traslado de pacientes em tratamento médico, bem como de pessoas com deficiência.

Parágrafo único - Para usufruírem das prioridades previstas nesta lei, os veículos referidos no “caput” devem estar devidamente credenciados para o transporte de pacientes e pessoas com deficiência, portando identificação visível, que os distinga claramente.

Artigo 5º - As concessionárias de rodovias e os órgãos do poder público que administrem rodovias diretamente deverão manter estruturas mínimas para o atendimento às situações de interdição a que se refere esta lei.

Artigo 6º - As concessionárias de rodovias e os órgãos do poder público que administrem rodovias diretamente poderão firmar parcerias para o cumprimento desta lei.

Artigo 7º - O descumprimento desta lei poderá acarretar penalidades administrativas às concessionárias de rodovias, em consonância com os contratos de concessão e conforme regulamento.

Artigo 8º - O Poder Executivo regulamentará esta lei no que for necessário.

Artigo 9º - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Artigo 10 - Esta lei entra em vigor em 06 (seis) meses a contar da data de sua publicação.

Ante o exposto, no que nos cabe examinar, somos favoráveis ao Projeto de Lei nº 201, de 2025, na forma do substitutivo ora apresentado, e contrários tanto ao projeto como originalmente apresentado quanto à Emenda nº 1.

Milton Leite Filho – Relator

APROVADO COMO PARECER O VOTO DO DEPUTADO MILTON LEITE FILHO, FAVORÁVEL NA FORMA DO SUBSTITUTIVO ORA APRESENTADO E CONTRÁRIO TANTO AO PROJETO COMO ORIGINALMENTE APRESENTADO QUANTO À EMENDA Nº 1.

Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, em 8/4/2026.

Ricardo Madalena – Presidente

Ricardo Madalena	Favorável ao voto do relator
Paulo Mansur	Favorável ao voto do relator

Luiz Fernando T. Ferreira	Favorável ao voto do relator
Rômulo Fernandes	Favorável ao voto do relator
Enio Tatto	Favorável ao voto do relator
Ana Carolina Serra	Favorável ao voto do relator
Edson Giriboni	Favorável ao voto do relator
Rogério Santos	Favorável ao voto do relator