



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 11 de junho de 2025

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Bom dia a todos.

Com a presença dos Srs. Vereadores Paulo Frange, Pastora Sandra Alves, Renata Falzoni, Rodrigo Goulart, Kenji Ito e, na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, declaro abertos os trabalhos da 3ª Audiência Pública de 2025, para debater os seguintes projetos: PLs 577/2024; 720/2024; 306/2019 e 693/2023.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço <https://www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online/>.

O convite para esta audiência pública vem sendo publicado no *Diário Oficial da Cidade* desde o dia 03/06/2025 e foi publicado nos jornais *O Estado de S.Paulo*, no dia 06/06/25; e *Folha de S.Paulo*, no dia 09/06/2025.

As inscrições para participação *on-line* estiveram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, desde o dia 05/06/2025. Também haverá inscrições para o público presente. Cada orador terá até três minutos para se manifestar, não mais que isso.

Foram convidados para esta audiência representantes da Companhia de Engenharia de Tráfico – CET; da SP Transportes; e da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, responsável pelo Código de Obras e Edificações.

Está presente o Sr. Pedro Luiz Fonseca, do Conselho Municipal dos Direitos da Criança e Adolescente de São Paulo, CMDCA; e o Conselheiro Ezequias Marcelino da Silva Filho, pelo Teams.

O primeiro PL, conforme já havia lido, é de autoria do Vereador Carlos Bezerra Jr., do PSD; Vereador Silvinho Leite, do União; Vereadora Keith Lima, do PSOL, que institui o Programa de Proteção à Infância no Ambiente Digital, e dispõe sobre a obrigatoriedade de implementação de métodos de verificação de idade por empresas provedoras de aplicações de *internet* e provedores de conexão da *internet* do município de São Paulo, e dá outras providências.

Questiono se há oradores inscritos. (Pausa) Não há oradores inscritos.

O Ezequiel está no Teams. É isso? Ah, é Esequias. Ele registrou presença, porém

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: **21189** DATA: **11/06/2025** FL: **2** DE 18

fls. 2

não está acompanhando neste momento, então, está prejudicado.

Esequias voltou?

O SR. ESEQUIAS MARCELINO DA SILVA FILHO – Estou acompanhando.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Quer se manifestar agora, Esequias?

- Manifestações simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É o PL 577, de 2024, de autoria dos Vereadores Carlos Bezerra Jr., Silvinho Leite, do União Brasil e da Vereadora Keit Lima, do PSOL.

Quer se manifestar agora? Este é momento, Esequias. (Pausa) Só tem ele de inscrito.

Estão abertas as inscrições, ele está inscrito, vai se manifestar? (Pausa)

O SR. ESEQUIAS MARCELINO DA SILVA FILHO – Presidente, sem manifestações.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então, pode ficar à vontade, pode falar. (Pausa) Não? Então, está bem. Eu entendi que iria se manifestar.

Mais algum inscrito de forma virtual? (Pausa) Telma Micheletto, é isso?

A SRA. TELMA MICHELETTO – Boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Boa tarde. Telma, eu vou fazer uma pergunta. Quer se manifestar sobre qual matéria? Em qual projeto desses que foram lidos?

A SRA. TELMA MICHELETTO – PL 306/2019, da Vereadora Rute Costa, da Companhia de Engenharia de Tráfego.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Nós vamos chegar nele.

Então, declaro, realizada a audiência pública do PL 577/2024.

Passemos ao item seguinte. PL 720/24, de autoria dos nobres Vereadores Milton Leite, União Brasil; Silvão Leite, União Brasil; Silvinho Leite, União Brasil; Pastora Sandra Alves, União Brasil e Marcelo Messias, do MDB. Altera a Lei nº 13.697, de 22 de setembro de 2003, a fim de criar o Programa de Transporte Municipal Gratuito - Vem Social, no município de São

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 3 DE 18

fls. 3

Paulo, e dá outras providências.

Questiono se há oradores inscritos de forma presencial. Não há; virtual, também não.

Declaro realizada a audiência pública do PL 720/24.

Vereador Paulo Frange queria se manifestar?

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, esse projeto realmente tem o mérito dele, da Comissão, então, a manifestação é simples: como nós estamos propondo uma extensão que envolve o transporte municipal gratuito até 14 anos para aqueles que estão no ensino... (Pausa)

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PAULO FRANGE – Não é esse projeto, então? Deixe-me ver, Presidente, porque tenho uma dúvida. (Pausa)

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, é o item 3, tração de faixa de pedestre, é isso?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Eu vou ingressar no item 3 agora. Eu estava no item 2.

O SR. PAULO FRANGE - É o Programa de Transporte Municipal Gratuito, Vem Social.

Então, esse do Vem Social, Presidente, trata da ampliação do horário.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Frange, mas eu ainda vou fazer a leitura do item 3. Vai querer falar do item 2?

O SR. PAULO FRANGE – Presidente, esse projeto é muito bom. Trata dos alunos de 6 a 14 anos e 11 meses, matriculados no ensino fundamental e nos CCAs, mas para a educação infantil e ensino fundamental do município.

O que me deixa preocupado é que nós não estamos estendendo para essa mesma faixa etária para os alunos da rede estadual, que estão na mesma condição, mas que não são do ensino fundamental, ou seja, são crianças do ensino médio.

O projeto diz: “objetiva garantir acesso, tanto aos alunos, quanto das crianças e

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 4 DE 18

fls. 4

adolescentes de 6 a 14 anos e 11 meses, devidamente matriculada, respectivamente, nas escolas municipais de educação infantil e ensino fundamental”.

A criança que tiver essa mesma idade e estiver numa escola estadual ficaria excluída. O problema é que a gente vai ter dificuldade, depois, de enfrentar essa situação, ou seja, para a mesma idade. Nós estamos tratando a mesma criança na mesma cidade, de forma diferente. Aquela que está na escola municipal, nós vamos estender a gratuidade, e, para a que estiver numa escola estadual, por não estar fazendo ensino infantil, estará fora.

Eu acho que esse texto pode ser corrigido numa segunda votação. Então, acho que, para passar a primeira audiência pública, com certeza é uma sugestão que a levaremos depois aos autores para que possam corrigir na segunda votação, quando o projeto for para plenário, com o substitutivo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então, já vou pedir isso à assessoria técnica da comissão, para ficar atento quanto a isso, se for o caso, fazer o ajuste ou substitutivo nesse texto, onde foi apontado pelo Vereador Paulo Frange, porque há esse problema de o aluno ser atendido, se estiver na rede municipal e se estiver na rede estadual, não.

Agora, nós vamos passar ao item terceiro, que já tem uma inscrita para falar. É o PL 306/2019, da autoria da nobre Vereadora Rute Costa, do PL, que dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de faixas e pedestres nos locais de templo de qualquer culto. A Relatora, Vereador, é a Pastora Sandra Alves, do União Brasil.

Questiono se há oradores escritos.

A SRA. RENATA FALZONI – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Temos a Vereadora Renata Falzoni e Paulo Frange inscritos. Vou chamar primeiro os Vereadores e, em seguida, os demais que estão inscritos.

Pela ordem, pediu primeiro a Vereadora Renata Falzoni.

A SRA. RENATA FALZONI - Se o colega Paulo Frange quiser falar na minha frente, eu agradeço, porque eu acho que vou falar uma conclusão daquilo que ele for falar, pode ser?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Não há problema.

O SR. PAULO FRANGE - Sr. Presidente, apenas lembrando que nós falamos que acidente de trânsito na cidade de São Paulo, no ano de 2024, ultrapassou mil casos. Desses mil casos, 480 e poucos eram de motos, mas 300 e poucos eram de pedestres. É uma mortalidade muito alta, e a faixa de pedestre, com certeza, merece de novo uma atenção especial, no sentido de tentar educar o pessoal com relação a essas faixas. Mas, também, tem a falta das faixas em alguns ambientes que, seguramente, são importantes. É o caso dos templos, que tem um volume grande de pessoas que transita, nos horários de culto, e que deveriam estar melhor sinalizados.

O problema que iremos enfrentar, é que as regras técnicas para a implantação de faixa de pedestre, muitas vezes, não permitem a instalação em frente ao culto, como por exemplo, é o caso de curvas, é o caso do desenho da via, enfim, há uma série de situações que tem a ver com a Companhia de Engenharia de Tráfego.

Acho que a gente deveria ouvir, primeiro, a CET, para que ela possa nos explicar o que pode ser feito com faixa de pedestre ou redutor de velocidade nesses locais, por exemplo, áreas com curvas, com desenhos urbanos que não permitem a instalação de faixa, nós estaríamos descumprindo a lei.

Aprendemos que, com o tempo, tínhamos de fazer a consulta ao CET, perguntando qual é o estudo para aquele local e não indicando o local da faixa, porque eles também têm regras que não podem transgredir.

Então, o mais importante seria ouvir a Companhia de Engenharia de Tráfego.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim. Já aprovamos uma reunião ampla, estendida, praticamente uma audiência pública, que está prevista para iniciar às 11 horas, no próximo dia 25, em que trataremos exatamente sobre os assuntos da CET, os acidentes, etc. e tal, inclusive, ontem, com base numa matéria que foi publicada pelo jornal *Folha de S.Paulo*, eu usei a tribuna para apontar alguns problemas, dialogando para pegar as informações da CET, as demandas reprimidas que estão lá na CET, conforme informações que chegaram até mim. Hoje, em média, parados na CET são cerca de 19 mil projetos em estoque, sendo 22.260

envolvendo sinalização de segurança; 434, travessia de pedestre que é mais ou menos o que trata a matéria sugerida pela Vereadora Rute Costa; 6.300, de manutenção e sinalização danificadas.

Então, são vários problemas que há na CET. A CET, hoje, está passando por uma situação de déficit de funcionários. Há pessoas concursadas, mais de duas mil, porém, não foram convocadas a assumir. Então, hoje, a CET está com um quadro de 1.300 funcionários para toda a cidade, divididos em quatro jornadas, o que representa 300 funcionários por período, ou seja, um déficit muito grande.

Pela ordem, a Vereadora Renata Falzoni.

A SRA. RENATA FALZONI - Muito obrigada, Presidente. Estou segurando um pouco o vírus de uma *influenza* que eu contraí neste fim de semana, mas, mesmo assim fizemos, na segunda-feira, Presidente e Colega Frange, uma audiência pública com a CET, justamente, referindo-se... (Falha na transmissão).

Então, vou retomar, na segunda-feira, nós fizemos uma audiência pública em relação à CET, e o Presidente da CET foi bastante claro, afirmou com essas palavras – estou lendo para poder pegar as palavras dele.

“Vou buscar orçamento, ainda este ano, para este concurso, porque nós temos vários profissionais que foram aprovados no concurso da CET e não chamados, e a coisa é bastante complicada quando a gente fala em não ver (Falha na transmissão).com a CET”.

Mas, voltando ao foco em relação ao projeto, existe uma retórica muito que nós vamos ter que dar uma contornada, colega Frange, em relação às resistências técnicas que a CET sempre coloca, no sentido de não se colocar faixa de pedestres em alguns lugares.

Eu vou dar um exemplo: faz apenas 10 anos que nós temos as primeiras faixas de pedestres que dão acesso a pontos de ônibus instalados em alças de acesso, saindo da Marginal Rio Pinheiros, Rio Tietê, esses pontos de ônibus não existem mais, mas a travessia dessas alças, por serem em curva, não têm faixa de pedestre. E o pedestre atravessa a pontes, em cima de Marginal do Rio Pinheiros, do Rio Tietê.

Estou dando só esse exemplo porque nós temos uma série de viadutos e outras pontes distribuídas na cidade, cujas alças de acessos não permitem, de acordo com as técnicas da CET, uma faixa de pedestre.

Conclusão: não se coloca a faixa, e o pedestre é obrigado a se lançar no meio do trânsito, naquela coisa que motorista não gosta, fica bravo e acha que pedestre vai sair da frente dele com uma simples buzina, e não puxa para si a empatia de se perguntar como que o pedestre vai [ser capaz de] atravessar uma ponte?

Então, trazendo o foco para as escolas e, também, no caso, os templos religiosos, que é o cerne da questão do nosso debate deste PL, a gente tem que, sim, criar nesta lei dizendo o seguinte: “se não dá por questões técnicas, por onde vai dar, e não ficar na retórica, não dá, portanto, não. Portanto, o pedestre, que deveria ser prioridade máxima da mobilidade na cidade, não pode ser excluído do seu acesso universal à cidade, por questão técnica, de uma CET, cujo foco, até pela própria confissão da parte dela, está nos automóveis, o que é muito difícil”.

Então, voltando ao ponto, outra questão em relação a faixa de pedestre, que é algo que eu faço uma proposta. Eu recebo várias denúncias a respeito de pedestres escorregando na tinta a óleo que vem sendo colocada. Antigamente, havia um pó de vidro, havia uma areia, havia algo que fazia com que as faixas de pedestres não fossem tão escorregadias. Hoje, elas estão perigosíssimas não só para quem pedala, mas para quem anda em 2 rodas, no caso, ciclistas e motociclistas.

Isso é muito fácil de se constatar pelas linhas pretas da borracha dos pneus sendo arrastados a partir dos tombos. Então, a gente tem que, sim, apoiar a CET, requalificar e trazer um debate mais moderno a respeito do acesso universal ao espaço urbano da cidade.

Aquela audiência pública que fizemos, nesta segunda-feira, foi maravilhosa. Eu recomendo, especialmente, ao Paulo Frange, que gosta de dados, essas coisas, ouvir o substrato da nossa conversa.

A CET tem que voltar, sim, a ter a excelência dela de captação e análise de dados. Isso daí foi abandonado em 2020-22. A CET parou de dar os seus dados de sinistros, mortes e

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 8 DE 18

fls. 8

lesões no trânsito, e, com isso, também parou de estudar os locais, se os *hot points*, os pontos vermelhos de sinistros seguidos de morte e lesão na cidade. Tudo isso nós temos que, sim, ajudar a CET a resgatar o rumo de uma empresa que foi e deverá ser uma referência na gestão de trânsito e, também, ampliar para a gestão de trânsito da mobilidade ativa como um todo.

Muito obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, Vereadora Renata Falzoni. Obrigado pela participação.

Então, transmito a palavra para a Sra. Telma Micheletto, que está de forma virtual e, depois, àqueles que estão de forma presencial.

A SRA. TELMA MICHELETTO – Boa tarde.

Primeiramente, eu gostaria de agradecer ao Vereador Presidente da Comissão Sr. Senival Moura e aos Vereadores presentes, e colocar à disposição, em nome da Companhia de Engenharia de Tráfego, a nossa avaliação técnica em relação a esse PL.

A gente considera importante, como a Renata falou, eu sou a Supervisora do Departamento de Estudos de Segurança de Modos Ativos. A colocação das travessias é realizada de acordo com as normas do Código de Trânsito Brasileiro.

Temos as demandas de escolas, hospitais, igrejas e transportes coletivos, então, a gente vem atendendo, ao longo dos anos... Implantamos no Plano de Metas mais de mil faixas de travessia de pedestre, e continuamos implantando. Então quero me colocar à disposição de receber esse projeto de lei, para a gente avaliar tecnicamente e emitir um parecer.

Obrigada pelo convite, mais uma vez.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Ok, Telma Micheletto.

Vou passar, agora, para aqueles que estão de forma presencial. Tem um inscrito, que é o Derli Valadares, e também o engenheiro Pedro, da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, responsável pelo Código de Obras e Edificações. Quer fazer uso da palavra? Agora, o Pedro e, em seguida, o Derli.

Pedro, você pode se identificar, para ficar claro para quem está acompanhando?

O SR. PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA - Boa tarde, Srs. Vereadores. Eu sou Pedro Luiz Fonseca, Chefe de Assessoria Técnica da SMUL, Secretaria de Urbanismo e Licenciamento e a minha assessoria trata, entre outras coisas, das atualizações do Código de Obras e Edificações.

Só reiterando o que a colega da CET muito bem afirmou, existe uma questão técnica cuja competência de análise é toda ligada à Companhia de Engenharia de Tráfego. O Código de Obras, na questão dos estacionamentos, ele trata mais das questões de dentro do lote urbano e não da via. Existem algumas questões no Código que tangenciam a via, que são as condições de acesso e saída de veículos, como se dá essa intersecção entre a via e o lote, mas na questão específica das faixas de pedestres nas vias públicas as questões e os critérios técnicos são todos relacionados ao Código de Trânsito e a CET é que muito bem avalia essas questões.

Então, na verdade, não há nenhum óbice em relação ao Código de Edificações à proposta atual. É isso.

A SRA. RENATA FALZONI - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Quero agradecer a participação do Sr. Pedro Luiz Fonseca, que está representando a Secretaria de Urbanismo.

Com a palavra, pela ordem, a nobre Vereadora Renata Falzoni.

A SRA. RENATA FALZONI - Obrigada, Presidente. Uma solução para esse PL seria a gente alterar os 10 metros para 50 metros, como está no PL da colega Rute Costa. Dessa forma, o PL estaria totalmente de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro. O Art. 1 ficaria assim: “Fica o Poder Executivo obrigado a instalar, entre parêntesis, faixa de pedestre e/ou redutor de velocidade, lombada, na frente ou até 10 metros de qualquer templo religioso”.

Se alterar para 50, fica alinhado com o Código de Trânsito Brasileiro, porque o Art. 69 do Código diz que a travessia de pedestres é obrigatória nas faixas de pedestres quando estiverem até 50 metros da linha de desejo, do ponto de distância do ponto de partida. Então, seria uma solução para adequar às normas da CET.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Essa sugestão certamente vai ter que

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 10 DE 18

ser dialogada com o Relator. Eu pedi para fazer um levantamento, se já foi destinado o relator.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É a Vereadora Pastora Sandra Alves, que está relatando a matéria, mas a Vereadora não está presente no momento. Podemos sugerir para que seja ajustado no PL. Ela é a relatora, acho que é possível fazer isso.

Convido o Sr. Derli Valadares, do IECT, que é o próximo orador, a fazer uso da palavra. O senhor vai falar sobre o PL 306/2019. É isso?

O SR. DERLI VALADARES - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Vamos lá, por até três minutos.

O DERLI VALADARES - Boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Boa tarde.

O DERLI VALADARES - Antes de mais nada, quero colocar, enquanto Instituição, enquanto representante da sociedade civil, que não somos contra a instalação de faixas, principalmente, onde há aglomeração de pessoas e, nesse caso específico, dos cultos religiosos.

Eu gostaria até de dar uma opinião, não sei se vai fazer algum efeito ou não, mas a gente coloca. Não é só a faixa que é uma forma de sinalização. Podemos ter placas, pode ter outras formas de buscar a redução da velocidade nesses locais. Onde colocaram as questões técnicas, que podem ser impeditivas, poderíamos ter outras formas de sinalizar também esses locais, nesse aspecto.

E reforçando a importância desse PL, a gente tem que colocar com muita ênfase mesmo, em 2024, 498 pessoas morreram na cidade de São Paulo por homicídio, enquanto 1.031 foram vítimas de acidente de trânsito que vieram a óbito, ou seja, o trânsito está matando mais na cidade do que homicídios.

Gostaríamos de colocar também essa questão da CET, que particularmente nós vemos como uma das melhores empresas na engenharia de tráfego. Elogiamos constantemente, colocamos sempre essa pauta. A CET, na sua missão, é privilegiadíssima, em primeiro lugar, tem todo o nosso apoio, mas quando coloca a questão dos acidentes de trânsito, a CET não é

especializada nisso. Primeiro ponto.

Segundo ponto, hoje nós temos uma demanda muito grande, ou seja, a CET está começando a ficar emperrada pela demanda. Ela não está conseguindo mais atender às demandas para a engenharia de tráfego melhorar na cidade. A gente coloca sempre isso.

E não é só num ponto ou noutro, mas em vários locais, e aqui está o nosso representante da Prefeitura, praticamente inexistente a calçada para os pedestres, em muitos locais na cidade e em muitas vias. A gente quer colocar esse ponto, porque a fiscalização está ficando deficiente nesse aspecto. A gente não vê uma fiscalização da Prefeitura em cima, para que as calçadas para os pedestres estejam aptas, não só as faixas para atravessar, mas as calçadas também para dar sequência na vida das pessoas.

E representando aqui, colocando novamente, existe vida após o trânsito. Ou seja, você saiu de um local a outro, você quer continuar vivo. Não é só durante o trânsito, mas depois dele também, a pessoa quer chegar em casa, quer chegar no trabalho, na escola, ou seja, a pessoa quer continuar a vida dela depois do trânsito.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Esse foi o Derli que falou e, praticamente, todos eles trouxeram problemas que têm relação direta com a CET na cidade de São Paulo. E nós já registramos aqui, por algumas oportunidades que, lamentavelmente, a CET vem num processo de declínio de operação. Faltam operadores, faltam técnicos, faltam profissionais, falta agente de trânsito. Falta uma série de funcionários na CET e o problema somente será resolvido com novas contratações.

Inclusive sobre a questão de orçamento, que já ouvimos em outras oportunidades, agora na LDO, nós vamos ofertar uma emenda justamente para tentar corrigir e também depois na LO, que são os recursos da CET. Então nós vamos trabalhar, que eu acho importante tudo isso.

E para encerrar, declaro realizada a audiência pública do PL 306/2019, de autoria da Vereadora Rute Costa. Está realizada.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

fls. 12

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 12 DE 18

Passemos ao próximo, item 4, PL 693/2023, de autoria dos nobres Vereadores Ricardo Teixeira (União Brasil), Professor Toninho Vespoli (PSOL), Renata Falzoni (PSB), Paulo Frange (MDB). Institui, no Município de São Paulo, a necessidade de majoração do período de utilização do bilhete único para pagamento de tarifas no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo, já existente nos dias úteis, bem como alterar aos domingos e feriados, passando estes a serem períodos de gratuidade, dando outras providências. Relatora, Vereadora Pastora Sandra Alves (União Brasil).

Questiono se há oradores inscritos. Com a palavra, Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE - Sr. Presidente, esse projeto passa o período do Bilhete Único de três para quatro horas, o que realmente é atrativo neste momento e importante em São Paulo. Embora São Paulo esteja hoje com uma tarifa menor do que a grande parte das cidades muito menores do que São Paulo, muitas vezes menores, mas de três para quatro horas seria muito bem-vindo neste momento.

E a gratuidade é um aspecto importante com relação ao horário. No ano passado, aliás em 2023, nós fizemos uma comissão para estudar tarifa zero. Ficamos praticamente o ano todo, V. Exa. lembra desse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Sim, sim.

O SR. PAULO FRANGE - Foi uma comissão que trouxe um número de informação muito grande e nós passamos a ter informações sobre esse assunto com mais segurança.

A gratuidade, entre meia-noite e 4 horas da manhã, não é o caso do projeto, com certeza atenderia à população mais vulnerável da cidade e aquela que mais necessitaria da gratuidade do transporte. São as pessoas que saem ou voltam do trabalho num horário extremamente difícil.

A proposta do projeto, inclusive eu participo como coautor, é que seja a partir das 22h, mas eu acho que num primeiro momento...

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Comporta mais coautoria?

O SR. PAULO FRANGE - Com certeza, Vereador.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu quero ser coautor.

O SR. PAULO FRANGE - Com certeza, esse projeto vai ser da Casa, quando for a plenário. Mas eu acho muito interessante que todos os Vereadores participem, porque é um momento importante. Nós estamos discutindo aqui o mototáxi e o motorista de aplicativo, que hoje é um concorrente dos ônibus, não deixa de ser.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – E é.

O SR. PAULO FRANGE - Porque se ele faz um trajeto até 9km, que é a média do motociclista, esse também é um trajeto do ônibus. Quem não é concorrente do ônibus é o patinete, que a média é de até 3km, mas até 9km, ele é um concorrente. E o valor médio dessas corridas de moto são de 5 reais e aqui, com 5 reais, você passa a ter quatro horas do Bilhete Único na mão.

Portanto, é importante, sim. Eu acho que nós precisaríamos dialogar com o Executivo, porque se não for possível das 22 até às 4h, por uma questão ainda de impacto na nossa arrecadação, o impacto da arrecadação da meia-noite até as 4h da manhã é mínimo. Nós temos esses números. Eu não me lembro de cabeça mais, mas nós tivemos esses números levantados e ele é realmente muito interessante.

O Prefeito Ricardo Nunes quase colocou essa gratuidade automática, mas primeiro ele queria testar o bilhete aos domingos para depois ir gradualmente, ou seja, com gradualidade é possível oferecer ainda muito mais, com responsabilidade, inclusive responsabilidade fiscal.

Mas eu acho que esse projeto tem um alcance social grande e tem que ser um projeto da Casa, um projeto de todos os Vereadores.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Sim, com certeza, e será muito importante. Tem pessoas que dependem desse horário e seria prudente, se atende domingos e feriados, na verdade, eu mesmo defendo que seja gratuidade integral, porque já tem - salvo melhor juízo - 26 cidades que adotaram a tarifa zero. A gratuidade integral, sábado, domingo, feriado, todos os dias, e é muito importante. E certamente, um dia, nós vamos alcançar isso também aqui na cidade de São Paulo, que é muito importante.

Pela ordem, nobre Vereadora Renata Falzoni.

A SRA. RENATA FALZONI - Muito obrigada, Presidente. Realmente tarifa zero é o presente e tarifa zero tem que ser o futuro, agora o que se reporta pela população é que é tarifa zero aos domingos e ônibus zero também aos domingos. Então, a gente tem que resgatar o sistema de fornecimento por serviço e não por passageiro, de tal forma que a gente possa confiar no ônibus tal hora, especialmente no que se refere à noite.

Se o ônibus tem que passar à 1h05, ele não pode passar às 2h05. Ele não pode passar 1h05 e depois passar às 2h05 da manhã. Então, a gente tem que, realmente, fazer com que a oferta dos ônibus, independente ou não de ser tarifa zero, que eu sou favorável, é que ele tenha essa religiosidade em relação ao serviço, ao horário, à frequência, para que a gente possa atrair mais e mais pessoas para o transporte coletivo.

E o que essa lei também pretende corrigir, e eu também estou coautora, sou superfavorável a ela, por que que é fundamental a gente aumentar de três para quatro horas? Porque o trânsito está cada vez mais lento e porque a gente não conseguiu fazer corredores de ônibus, isolar o sistema do coletivo, do congestionamento, a gente também tem um aumento de tempo em relação ao deslocamento. Então a gente tem que corrigir o que é o Bilhete Único, poderia fazer com que o passageiro não tivesse que pagar por uma passagem a mais, quando das baldeações. E, então com isso vai conseguir corrigir, primeiro, a lentidão do tempo por causa dos congestionamentos e promover uma gratuidade à noite. Porém, a gente tem que garantir a frequência correta dos ônibus, conforme o cardápio.

Obrigada, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Somente para registrar que na implantação do Bilhete Único, ele tinha efeito de validade por até quatro horas. No ato da implantação era até quatro horas. Depois é que foi feito o ajuste, reduzindo. E aos domingos, até porque a Vereadora Renata Falzoni falou “tarifa zero e ônibus zero”. Na verdade, é que naturalmente a frota de domingo é 50%, ela opera 50%. E com a tarifa zero, mais gente ingressou no sistema de transporte, mais passageiro. Então é prudente que seja ajustada a frota aos domingos. Aí eu

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 15 DE 18

acho que dá conta, de sábado é 75%. Então, se adotar isso aos domingos, eu acho que já melhora muito, elevando para 75%.

Não há mais oradores inscritos. Declaro realizada a audiência pública do PL 693/2023, de autoria dos nobres Vereadores Ricardo Teixeira (União Brasil), Professor Toninho Vespoli (PSOL), Renata Falzoni (PSB), Paulo Frange (MDB).

O Vereador Paulo Frange fez a sugestão desse projeto ser coletivo, dos Vereadores da Casa. E eu já havia informado, se for possível comportar, pretendo ser coautor, mas no momento da votação em plenário. Quero ser coautor porque eu acho importante, até porque defendo também a tarifa zero.

Oi, Andrea, você quer se manifestar, quer falar, Andrea? (Pausa) Você está representando a SPTrans?

A SRA. ANDREA COMPRI - Desculpa, eu não sabia que era eu. Eu sou Andreia.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Tudo bem, Andreia?

A SRA. ANDREA COMPRI - Tudo bem, Vereador, graças a Deus. Eu estou aqui para tirar alguma dúvida que alguém possa ter. Aí tem os números técnicos da tarifa zero, se quiser eu posso passar. A tarifa zero trouxe realmente um aumento de 30% de passageiros transportados aos domingos. A frota não foi realmente aumentada, mas tinha uma parte da frota que estava, que tinha ainda, não digo ociosa, mas tinha potencial para transportar mais passageiros. Então, a ideia realmente foi fazer esse teste. Foram feitos vários estudos, diversas variações e a conclusão que se chegou, no Executivo, foi implantar no domingo. Ela teve sim, aumento de passageiros transportados, e uma perda de receita financeira, de receita tarifária de 320 milhões de reais por ano.

E só aproveitar que eu estou falando com a Vereadora Renata, é o seguinte: a remuneração não é mais por passageiros transportado, é pelo serviço disponibilizado, é pelo serviço, e há um redutor se o operador não colocar a frota na rua. É feita uma medição no pico da manhã, entre o pico e o pico tarde, e se não se constata por meio do sistema de monitoramento, que não foi colocada a frota, tem um redutor na remuneração. Aí você falou de

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 16 DE 18

frequência, e realmente a frequência é medida por uma multa do GMEA-4, mas são duas coisas diferentes. Mas só deixar claro, hoje, a remuneração é pelo serviço disponibilizado, a ordem de serviço de operação é programada, se paga pela ordem de serviço, menos o que o operador não colocou de frota na rua. Mas, se tiver alguma pergunta, eu fico à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok, Andrea.

A SRA. RENATA FALZONI - Eu posso falar?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Pode, Vereadora Renata Falzoni. Quer fazer algum questionamento?

A SRA. RENATA FALZONI - Eu gostaria porque eu fui mencionada. Quando eu falo tarifa zero, ônibus zero, é porque eu experimentei nos domingos, e o ônibus estava lá no aplicativo, e o ônibus não passou. Então, se foi um erro pontual, mas é que ele vem se replicando de acordo com as denúncias que a gente recebeu no nosso gabinete. Então, eu abro aqui um canal de discussão para a gente poder entender qual é a discrepância entre o que aplicativo fala e o que a minha experiência pessoal, e do pessoal que colabora conosco com as demandas, com os pedidos, nos faz. Eu não posso precisar agora quantos ofícios foram mandados à SPTrans a esse respeito, mas eu posso levantar esses ofícios. E eu gostaria muito de continuar esse diálogo para que a gente possa dirimir essas questões. E, realmente, em São Paulo, hoje nós fizemos um cálculo, porque se for fazer tarifa zero, a gente tem todo um problema na região metropolitana de integração com a estrutura de trilhos, onde a gente já entrega, eu sei, 7% do orçamento do Município para a tarifa zero, esse subsídio representaria 10% do nosso *budget*, e imagine com aumento da população. Então, é uma discussão complexa, é algo que a gente tem que pensar, mais de 120 cidades brasileiras já estão fazendo. Agora, Petrópolis, assim como São Paulo, é um desafio a nível Internacional. A gente pode falar sobre Luxemburgo, que é um país onde a tarifa é zero, mas não tem a desigualdade social e a dificuldade que nós temos de acesso a todo o espaço do nosso território.

Agradeço muito a menção, mas de novo, repito, foi uma experiência pessoal bastante comprovada com as denúncias que nós recebemos no nosso gabinete.

A SRA. ANDREA COMPRI - Perfeito, perfeito. Eu só queria completar, eu não falei, não está nada errado, está tudo certo. Só queria deixar assim, a minha área é a área econômica, é mais sobre a remuneração, porque ainda tem essa dúvida de que a gente paga por passageiros transportado, e isso foi realmente no contrato anterior. Então, a gente paga pelo serviço disponibilizado. Essa questão da frequência é outra área, é na área mais operacional, enfim, mas eu não estou aqui discordando, não, tem mesmo de ter um debate. É um debate complexo, como você falou, eu acho que a gente também tem de debater sobre novas fontes de financiamento, porque aí é que está, é dividir essa missão, de repente, com os empregadores. Mas, enfim, é um debate, é aqui a gente vai sair do nosso foco.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tudo bem, Andreia. É só para agradecer, não sei se a Vereadora Renata Falzoni pretende falar novamente. (Pausa)

Quero agradecer a sua participação, eu sei que você é do setor econômico da SPTrans e, por sinal, pessoa muito competente, conheço há anos, muitos anos, muito competente no que faz. E esse assunto da operação “frequência de partida”, nós vamos discutir num outro momento, com o setor de planejamento, que é a quem compete discutir esse assunto. Inclusive, eu já fiz contato com o Diretor de Planejamento, que é justamente para tratarmos desse assunto. Têm muitos assuntos da SPTrans, mas aqui nós estamos tratando apenas da audiência de projetos, não é audiência pública para tratar o geral, é sobre essas quatro matérias. E aí, quando entrou na parte econômica, acho que a Andréa estava acompanhando, e se manifestou, mas achei de forma perfeita a sua explanação.

Pode falar, Vereadora Renata Falzoni.

A SRA. RENATA FALZONI – Simplesmente, eu queria dar uma última tréplica, porque a gente tem observado que há uma discrepância entre o que é planejado e o que é realizado pelas operadoras. E a SPTrans tem auxiliado muito nosso gabinete nesse quesito. A gente tenta indicar as linhas que precisam ser fiscalizadas, porque, pelas queixas, é uma prática de muitas delas, de que elas não estão cumprindo o planejado. É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Então está encerrada, declaro realizada

REUNIÃO: 21189 DATA: 11/06/2025 FL: 18 DE 18

a audiência pública desse projeto, do PL 693/23, de autoria de vários Vereadores, já citados anteriormente. Pergunto aos Pares se querem fazer uso da palavra.

Tem a palavra Vereador Paulo Frange.

O SR. PAULO FRANGE – Sr. Presidente, apenas um agradecimento. Andreia, muito obrigado pela sua participação, nós sabemos da sua qualidade técnica, e as suas informações são preciosíssimas. Agradecer ao Pedro Fonseca, que nunca faltou com esta Casa, com as suas orientações técnicas. Nós temos pelo Pedro um carinho muito grande, Presidente, porque ao longo do tempo, nas discussões que envolvem todos os temas da Secretaria de Licenciamento Urbano, ele sempre foi absolutamente coerente, técnico, preparado, e é muito dedicado. Muito obrigado, Pedro, por sua presença aqui. É só um agradecimento, Presidente, porque a gente tem sentido que há uma dificuldade, muitas vezes, de horário. A gente entende a dificuldade de vocês em nos atender, mas sempre é muito bem-vinda para nós, aqui, as informações técnicas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Então, aproveito, corroborando com as palavras do Vereador Frange, agradecendo a todos vocês que participaram.

Há aqui alguns informes, mas em função da hora, já são 13h05, estamos encerrando a nossa audiência no dia de hoje.

Nada mais havendo a ser tratado, estão encerrados os nossos trabalhos. Tenham todos uma ótima tarde.

Obrigado.