



**PREFEITURA DE  
SÃO PAULO**  
**GABINETE DO PREFEITO**  
**OFÍCIO AO LEGISLATIVO**

Câmara Municipal de São Paulo  
A/C: Excelentíssimo Senhor Ricardo Teixeira  
Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

**ASSUNTO: Ofício SGP - 12 nº 681/2025**

Em atenção ao pedido de subsídios formulado pela Comissão de Finanças e Orçamento, acerca do Projeto de Lei nº 389/2023, de autoria dos Vereadores Ricardo Teixeira, Sandra Santana e Thammy Miranda, que autoriza o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pela São Paulo Transporte, Companhia de Engenharia e Tráfego e Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito.

Na oportunidade, renovo-lhe meus votos de apreço e consideração.



**Elaine Cristina Alves da Silva**  
**Chefe de Gabinete**  
Em 21/01/2026, às 18:05.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **146708573** e o código CRC **278065EA**.



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A**  
**Assessoria Técnica**

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000  
Telefone: (11) 3396-7849 - [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)

**Manifestação**

São Paulo, data da assinatura digital.

**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo (Via PREF/CASA CIVIL)

**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº **389/2023**, de autoria dos Vereadores Ricardo Teixeira, Sandra Santana e Thammy Miranda, que autoriza o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual. **Pedido de subsídios.**

**À SPTRANS/DP/GAB**

Tendo em vista a solicitação de parecer quanto à viabilidade da proposta contida no Projeto de Lei nº 389/2023, que institui o chamado “Ponto de Ônibus Virtual” que tem por objeto autorizar embarques e desembarques de todos os passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios, entre 22h e 5h, encaminhamos a seguir, os esclarecimentos solicitados no doc. SEI [143825602](#)

**1º) Quais os impactos orçamentários e financeiros caso a propositura seja convertida em lei? 2º) Há ações do Executivo, em planejamento ou em execução, que vão ao encontro do disposto no projeto? 3º) Qual a opinião do Executivo sobre a viabilidade da propositura?**

Informamos que o sistema de transporte na cidade de São Paulo é responsável pelo deslocamento de 7,2 milhões de passageiros em dias úteis. Para tanto, a SPTrans faz a gestão de mais de 13 mil ônibus, que atendem, cerca de, 21 mil pontos de paradas instalados em 4,7 mil quilômetros de viário onde circulam ônibus na cidade.

O transporte coletivo é caracterizado pela sua alta capilaridade de atendimento, e, com base na associação do local de moradia das pessoas (extraído do censo do IBGE) com a posição geográfica dos pontos de paradas, verifica-se que 96% da população que vive na cidade acessa a um ponto de parada em até 300 metros de sua residência. Destaca-se que os 4% não atendidos são, majoritariamente, moradores de áreas de preservação ambiental e/ou de viários não compatíveis com a operação dos ônibus de forma que preserve a segurança e a integridade física de todos os entes envolvidos.

Antes de abordar as questões operacionais correlatas à temática, importa contextualizar o arcabouço normativo já existente no município, onde, atualmente vigora a Lei nº 15.914/2013, que assegura o desembarque entre paradas a usuários

com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como, a Lei nº 16.490/2016, que por sua vez estendeu esse direito, também no período noturno, a mulheres e idosos, com foco na segurança. Insta consignar, que ambas as normas, vedam o desembarque em corredores exclusivos e condicionam à obediência ao trajeto regular e à permissividade de parada do local. O PL 389/2023, ao ampliar a permissão para todos os usuários e incluir também os embarques, transfere integralmente ao passageiro a decisão sobre o local da operação, bastando uma sinalização ao motorista ou cobrador.

A SPTrans, empresa responsável pela definição do local de instalação dos 21 mil pontos de paradas da cidade, obedece a critérios técnicos e operacionais que visam melhorar o atendimento a todos os entes envolvidos, inclusive, levando em consideração a prevenção de sinistros de trânsito e de travessia em locais inadequados que, com isso, previnem atropelamentos.

Além da questão de segurança viária, o atendimento nos pontos de parada possibilita organizar as operações de transporte coletivo, assegurando a previsibilidade, regularidade e controle dos tempos de viagem, servindo de referência basilar para o planejamento e a gestão operacional.

A introdução de paradas não programadas, distribuídas aleatoriamente, ao longo do itinerário, comprometeria sensivelmente a eficiência do serviço, mesmo em horários de menor movimento na cidade, resultando no aumento do tempo de viagem, na redução da confiabilidade dos intervalos e, conseqüentemente, na possível insatisfação dos usuários. Ademais, impactos operacionais e econômicos seriam inevitáveis, podendo demandar o reforço de frota ou o reajuste da oferta, com reflexos diretos nos custos do sistema e nos subsídios por parte da prefeitura.

Além disso, a Prefeitura de São Paulo lançou o Projeto Abrigo Amigo, que trata de instalação de equipamentos com cobertura, painéis de LED, câmeras e microfones ligados a uma central de atendimento remoto, em funcionamento entre 20h e 5h. O recurso permite que mulheres e demais usuários que se sintam em situação de vulnerabilidade peçam ajuda e sejam atendidas em tempo real. Já existem mais de 200 unidades instaladas na cidade. A Prefeitura também prorrogou o contrato de concessão do mobiliário urbano, que prevê a expansão de 2 mil abrigos no município.

Outro fator importante, é que está em fase de implantação o SMGO - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional. Esse novo sistema irá aperfeiçoar o planejamento e monitoramento dos ônibus e possibilitar melhor acompanhamento em tempo real a operação dos ônibus, otimizando a gestão de interferências no sistema. Tais medidas tem como objetivo otimizar a experiência dos usuários ao reduzir o tempo de espera nas paradas.

O SMGO também prevê a implantação do módulo de comunicação com os usuários, que irá permitir que os passageiros consultem, através de app próprio da SPTrans, a localização e o horário exato em que o próximo veículo irá atendê-los na parada, permitindo assim, que o usuário se destine ao ponto no momento mais próximo do seu atendimento.

Face ao exposto, considerando as possibilidades de aumento de sinistros e atropelamentos, o impacto na operação do sistema, que poderá incorrer em maiores custos no transporte e as ações já encaminhadas pela Prefeitura, somos favoráveis à manutenção das condições atuais de embarque e desembarque nas paradas do sistema de transporte, uma vez que a legislação vigente já assegura o desembarque entre paradas a usuários com deficiência ou mobilidade reduzida, a mulheres e idosos no período noturno.



**Rafael Barros de Camargo**  
**Responsável pela Assessoria**  
Em 24/10/2025, às 14:14.



**Caio Vinicius de Moura Luz**  
**Diretor de Planejamento**  
Em 29/10/2025, às 13:40.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **144985586** e o código  
CRC **1A5F416A**.

**Referência:** Processo nº 6010.2025/0003491-5

SEI nº 144985586



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A**  
**Assessoria Técnico-Jurídica**

Rua Boa Vista, 236, 5º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000  
Telefone: (11) 3396-6960 - [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)

**Manifestação**

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo (Via PREF/CASA CIVIL)

**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº **389/2023**, de autoria dos Vereadores Ricardo Teixeira, Sandra Santana e Thammy Miranda, que autoriza o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual. Pedido de subsídios.

**PRAZO DE ENVIO À DP/GAB: 30/10/2025**

**DP/GAB**

Trata o presente do pedido de subsídios (143825602) da Comissão de Finanças e Orçamento - FIN da Câmara Municipal de São Paulo - CMSP a respeito do substitutivo ao Projeto de Lei nº 389/2023 (143827098), o qual pretende autorizar "*o embarque e o desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual*". A propositura veio acompanhada do Parecer nº 1348 da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa - CCJ, mas não da respectiva [justificativa](#). Basicamente a propositura visa permitir que, no período compreendido entre 22h e 5h do dia seguinte, o embarque e o desembarque de **todos** os passageiros de ônibus possa ocorrer fora dos pontos de parada do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na cidade de São Paulo, independentemente de a linha seguir em um viário comum, em faixa de ônibus ou em corredor de ônibus.

Consoante a justificativa apresentada pelos propositores e confirmada pela CCJ, o projeto busca garantir maior segurança aos usuários nos horários noturnos. O substitutivo proposto pela CCJ, embora tenha manifestado-se pela legalidade da matéria por considerá-la de interesse local e não interferente no regime de concessão, detalha a operação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, indicando que:

- o embarque em local distinto do ponto de parada possa ser sinalizado em "local seguro", a critério do usuário; e

- o desembarque seja meramente comunicado ao motorista ou ao cobrador com indicação do "melhor local de parada", também a critério do usuário.

A análise a seguir, contudo, demonstra que, apesar da louvável intenção de promover a segurança, a propositura padece de vício de natureza material (conflito com o interesse público) indo na contramão do gerenciamento e do planejamento desse essencial serviço público. O PL nº 389/2023 apresenta vício de mérito por conter uma inconstitucionalidade material, isto é, por se contrário ao interesse público. Por quê? Porque a medida universaliza um risco controlado, comprometendo a segurança viária, a eficiência do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros (STCPP), a política pública já normatizada e em execução pelo Executivo para mitigar a vulnerabilidade noturna.

O ordenamento jurídico municipal já reconhece a necessidade de mitigar a vulnerabilidade de certos grupos de usuários no STCPP, mas o faz mediante uma rigorosa gestão de risco e controle técnico da operação do serviço. Atualmente, vigoram dois diplomas legais que regulam o assunto:

- [Lei Municipal nº 15.914/2013](#), a qual assegura o desembarque entre paradas a usuários com deficiência ou mobilidade reduzida; e
- [Lei Municipal nº 16.490/2016](#), a qual estendeu esse direito, também no período noturno (22h às 5h), a mulheres e idosos.

O ponto fundamental é que ambas as legislações não permitem embarques nem desembarques aleatórios. Elas impõem condicionantes legais essenciais, pois vedam o desembarque em corredores exclusivos, condicionando a parada à obediência ao trajeto regular da linha de ônibus e à possibilidade de o veículo efetuar, sob o ponto de vista da regulamentação de trânsito, parada do local. Esse critério de "permissividade" resguarda a discricionariedade técnica do motorista, garantindo que a parada não crie um risco viário maior do que o risco pessoal que se busca mitigar. O Projeto de Lei nº 389/2023, ao universalizar o direito e incluir a possibilidade de embarque, rompe drasticamente com o modelo de gestão de risco atualmente estabelecido. O PL estende a permissão para **todos os usuários**, independentemente de deficiência, idade ou gênero. Além disso, introduz a possibilidade de embarque fora dos pontos, o que presumidamente exigirá um tempo de espera e manobra do veículo superior ao mero desembarque, impactando significativamente a regularidade operacional e a média da velocidade comercial dos ônibus. Tal afirmação, aliás, pode vir a ser confirmada pela Superintendência de Operações - DOP/SOP, no caso de essa Área ser instada a se manifestar nos presentes autos. O maior risco operacional reside na transferência integral da decisão sobre o local da operação ao passageiro, bastando uma sinalização ou indicação dele sobre qual seria o "melhor local de parada".

Os diplomas legais vigentes, anteriormente citados nesta manifestação, estabelecem uma exceção controlada para determinada parcela populacional vulnerável (pessoas com deficiência, mulheres e idosos), enquanto o PL 389/2023, ao retirar a reserva de segurança e a avaliação técnica inerente à operação, transforma essa exceção em uma regra universal, o que parece configurar uma ingerência desqualificada e perigosa na regulamentação desse serviço público. O cerne do vício de iniciativa não reside na alteração de linhas ou dos horários de

circulação dos veículos, mas sim na imposição de um novo regime operacional às concessionárias, que inova as condições de prestação do serviço e, crucialmente, interfere na gestão logística básica do STCPP.

A definição dos 21 mil pontos de paradas na cidade é uma prerrogativa técnica do planejamento da SPTrans, fundamentada em critérios objetivos que visam a otimização do fluxo, a segurança e a previsibilidade da operação. Veja-se que, de acordo com a NP ST.PO.04, os pontos de parada são implantados em locais que atendam, por exemplo, os seguintes critérios:

- trecho de via com boa visibilidade, tanto para usuários como para operadores;
- tenham, preferencialmente, iluminação pública e maior comodidade aos usuários;
- facilitem a acessibilidade e que sejam próximos à faixa de travessia de pedestres e conjuntos semaforicos;
- disponham de espaço físico suficiente para a acomodação dos coletivos, com largura da via que não interfira na segurança, principalmente em se tratando de terminais principais e secundários;
- passeio pavimentado e sem interferências no solo.

Por outro lado, são locais que inviabilizam a implantação de pontos de parada:

- aqueles que ofereçam riscos à segurança dos usuários: sob rede aérea de alta tensão, posto de gasolina, em frente à entrada do público em agência bancária, dentre outros, salvo excepcionalidades;
- prejudiquem a visibilidade em trechos sinuosos, em lombadas e em cruzamentos que dificultem as conversões de veículos nas esquinas;
- onde exista estreitamento da caixa de rolamento, ainda que por motivos de obras;
- áreas com aclives ou declives acentuados;
- aqueles com interferências, tais como: caixa de inspeção, boca de lobo, guias rebaixadas, lixeira, floreira, árvore, telefone público, poste de iluminação, esgoto, entrada social, estacionamento regulamentado, valeta ou lombada sob o eixo do veículo, viaduto e galeria, salvo excepcionalidades.

O principal objetivo do PL - a segurança - é paradoxalmente comprometido pela própria natureza da proposta, conforme atesta a DT/AST. A definição da localização dos pontos de paradas é um ato administrativo técnico da SPTrans que também visa à prevenção de sinistros de trânsito e à travessia em locais adequados, também com o objetivo de prevenir atropelamentos e colisões. A prestação do transporte coletivo envolve veículos pesados e de grande porte, cuja parada e partida requerem condições viárias específicas (visibilidade, distância de curvas, aclives/declives e espaço de manobra) que garantam:

- a segurança de todos os envolvidos, incluindo terceiros e outros motoristas;
- a fluidez da própria operação do STCPP.

A CCJ adota um posicionamento que flexibiliza a iniciativa parlamentar ao tratar o PL apenas como uma flexibilização de pontos para maior segurança da população. Contudo, essa visão parece dotada de superficialidade, pois ignora a função dos pontos de ônibus como infraestrutura operacional básica do STCPP. O ponto de parada é o elemento de calibração essencial para o planejamento operacional (tempo, regularidade, confiabilidade). O PL, ao permitir que o passageiro defina o local (melhor ou mais seguro), transfere o ônus da avaliação de risco do Poder Executivo, via SPTrans e motorista treinado, para o cidadão comum, cuja avaliação é inerentemente subjetiva. Portanto, em detrimento de uma avaliação objetiva e técnica (visibilidade para o motorista, condição do viário, condição do calçamento, distância de cruzamentos). Essa transferência da decisão cria uma potencial falha de segurança legalmente cancelada, aumentando o risco de:

- sinistros decorrentes de paradas bruscas e inesperadas fora do ponto de parada;
- atropelamentos em locais de travessia inadequada após o desembarque.

Enfim, para garantir a prestação do serviço público sob o pilar da eficiência, é fundamental a organização, a previsibilidade, a regularidade e o controle dos tempos de viagem dos ônibus. A manifestação (144985586) da Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento de Transporte - DT/AST é clara ao alertar que a introdução de paradas não programadas e distribuídas aleatoriamente no viário de interesse do ônibus (VEIO) comprometeria a eficiência da prestação do serviço, resultando em:

- aumento sensível do tempo de viagem; e
- redução da confiabilidade dos intervalos.

No entendimento desta Assessoria Técnico-Jurídica - DP/SJU/ATJ, tais impactos operacionais seriam inevitáveis, podendo levar a uma:

- insatisfação generalizada dos usuários e dos motoristas dos demais veículos;
- contradição do objetivo legal de boa qualidade e de segurança do serviço; e
- necessidade de reforço da oferta da frota de ônibus no horário noturno.

O reforço de frota ou a otimização da oferta de ônibus, por sua vez, tem potenciais reflexos nos custos desse serviço e nos subsídios aportados pela Municipalidade. Uma propositura que, de iniciativa parlamentar, resultar no aumento de custos e na necessidade de suplementação orçamentária ou na elevação de subsídios, invadirá a competência privativa do Executivo para dispor sobre as finanças e o orçamento municipal.

Ainda que o vício formal de iniciativa possa ser superado, o PL nº 389/2023 apresenta falhas de mérito, colidindo com a eficiência do serviço e, consequentemente, com o interesse público. As soluções do Poder Executivo, através de legislação específica, do programa Abrigo Amigo e da paulatina implantação do SMGO, demonstram uma estratégia multicanal e tecnicamente superior para garantir a segurança noturna dos usuários. O PL 389/2023, ao propor

uma solução que desorganiza o STCPP e aumenta os riscos viários e conflita com as políticas públicas coordenadas já em curso, razão pela qual a DT/AST manifestou-se (144985586) contrária à propositura.

Nada mais havendo para o momento, encaminham-se os autos para as providências cabíveis, mormente quanto à ulterior devolução do processo à Pasta interessada, nos termos da NP AD.SM.04. Todavia, antes disso, sugere-se que seja colhido o pronunciamento da Superintendência de Operações - DO/SOP.



**André Luiz Halley Silva Rodrigues**  
**Assessor(a) VII**

Em 30/10/2025, às 06:58.



**Lúcia Helena Rodrigues Capela**  
**Responsável pela Assessoria**

Em 30/10/2025, às 14:25.



**Caio Augusto de Moraes Forjaz**  
**Superintendente Jurídico**

Em 30/10/2025, às 19:04.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **145194186** e o código CRC **6DC4DD42**.

**Referência:** Processo nº 6010.2025/0003491-5

SEI nº 145194186

**Não PS - ANÁLISE TÉCNICA**  
**ESPECIAL - PROJETO DE LEI**

**Nº: 96.31.00920/25-04**

Reg. CET: 10552 27/10/25  
Analista: DANIELA LASELVA REBELO

---

**PARECER TÉCNICO**

---

À DO

Assunto: Projeto de Lei nº 389/2023, de autoria dos Vereadores Ricardo Teixeira, Sandra Santana e Thammy Miranda, que autoriza o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual.

Em atenção ao solicitado esclarecemos que do ponto de vista operacional de trânsito, o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatória das 22h às 05h, não oferece prejuízo às condições de fluidez e segurança viárias desde que respeitada a regulamentação de estacionamento existente na via, ou seja, não haja regulamentação de restrição de estacionamento e parada, sinalizada com placa R6c e outras previstas no CTB - Código de Trânsito Brasileiro.

Atenciosamente,

*Daniela Laseiva Rebelo*

Reg.CET: 10552  
27/10/25



# PREFEITURA DE SÃO PAULO

## SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE ASSESSORIA JURÍDICA

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP  
Telefone: (11) 3293-2700

**PROCESSO 6010.2025/0003491-5**

**Informação SMT/AJ Nº 146135141**

**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo (Via PREF/CASA CIVIL)

**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº **389/2023**, de autoria dos Vereadores Ricardo Teixeira, Sandra Santana e Thammy Miranda, que autoriza o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual. Pedido de subsídios.

### SMT/GAB

Trata o presente do pedido de subsídios (143825602) da Comissão de Finanças e Orçamento - FIN da Câmara Municipal de São Paulo - CMSP a respeito do substitutivo ao Projeto de Lei nº 389/2023 (143827098), o qual pretende autorizar "*o embarque e o desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual*".

Consultada, a CET se manifestou por sua Diretoria de Operações no sentido da ausência de óbice do ponto de vista da operação de trânsito (145054247). Porém, a SPTrans, pela Assessoria Técnica de sua Diretoria de Planejamento (144985586) e por sua Assessoria Técnico-Jurídica (145194186), manifestou-se contrariamente à propositura.

Por parte da SMT/AJ, nada temos a acrescentar em relação à manifestação da Assessoria Técnico-Jurídica da SPTrans (145194186), com a qual concordamos integralmente, em sentido contrário ao Projeto de Lei.



**CÉSAR SANTOS BORLINA**  
**Chefe de Assessoria Jurídica**  
Em 17/11/2025, às 23:27.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **146135141** e o código CRC **1E2A109A**.





# PREFEITURA DE SÃO PAULO

## SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE ASSESSORIA JURÍDICA

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP  
Telefone: (11) 3293-2700

**PROCESSO 6010.2025/0003491-5**

**Encaminhamento SMT/AJ Nº 146321118**

São Paulo, na data da assinatura digital

**INTERESSADO:** Câmara Municipal de São Paulo (Via PREF/CASA CIVIL)

**ASSUNTO:** Projeto de Lei nº **389/2023**, de autoria dos Vereadores Ricardo Teixeira, Sandra Santana e Thammy Miranda, que autoriza o embarque e desembarque de passageiros fora dos pontos de parada obrigatórios dos ônibus na cidade de São Paulo, das 22h às 5h, o chamado Ponto de Ônibus Virtual. Pedido de subsídios.

**À PREF/CASA CIVIL/ATL III**

Sr. Procurador,

Em atenção ao doc.143828361, encaminho as manifestações da SPTrans (144985586 e 145194186) e da SMT/AJ (145194186), as quais acolho, em sentido contrário à propositura em referência. Consigne-se também o posicionamento da CET no que se refere à operação de trânsito (145054247).

Atenciosamente,



**Celso Jorge Caldeira**  
**Secretário Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte**  
Em 18/11/2025, às 12:36.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **146321118** e o código CRC **F479778D**.