

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO****PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O PROJETO
DE LEI Nº 429/2018**

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Professor Toninho Vespoli, visa assegurar aos usuários do transporte coletivo urbano municipal uma área mínima de 0,25 m² no interior do veículo.

A propositura estabelece que os contratos de concessão deverão conter cláusulas que assegurem o cumprimento do disposto, bem como estabelecer penalidades administrativas a serem aplicadas às concessionárias no caso de descumprimento do limite máximo de lotação dos veículos. Também prevê que o descumprimento frequente do limite de lotação dos veículos acarretará a extinção do contrato de concessão, cabendo à concessionária responder pelos danos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros.

De acordo com o art. 2º, a Secretaria Municipal de Transportes deverá adotar procedimentos de fiscalização do cumprimento da garantia de área mínima individual estabelecida. O art. 3º determina a disponibilização ao usuário de canal direto para comunicar denúncias mediante correio eletrônico e linha telefônica que deverão ser informados através de letreiros colocados em lugar visível, no interior de todos os veículos de transporte coletivos.

Apesar dos elevados propósitos do nobre autor, entendemos que a matéria não deva prosperar pelos motivos a seguir.

Em resposta ao pedido de subsídios da Comissão de Administração Pública, a SPTrans ressaltou que “a atividade de planejamento e programação dos serviços de transporte é feita de forma individualizada para cada linha, e considera tanto a demanda de passageiros e a taxa de conforto adotada, como a necessidade de manter a regularidade dos intervalos entre as partidas. A demanda de máximo carregamento é resultante de processo de cálculo que considera os dados de demanda observada em cada faixa horária e os fatores de renovação. A capacidade do ônibus depende das características físicas (quantidade de assentos e área para transporte em pé) dos ônibus considerados e da taxa de conforto adotada. As características dos ônibus seguem os padrões empregados atualmente, e podem ser alteradas pela SPTrans em razão de modificações das tecnologias veiculares. Quanto à taxa de conforto, o dimensionamento considera uma taxa referencial de 5 passageiros em pé/m², podendo chegar ao valor máximo de 6 passageiros em pé/m² para fins de arredondamento da frota. Esse é um parâmetro técnico utilizado para dimensionar a quantidade de viagens por faixa horária para cada linha e, na especificação da oferta de viagens em cada linha e faixa horária é assegurado o nível de serviço adotado para o sistema de transporte”.

Sendo assim, a redução da taxa de ocupação para 4 passageiros por metro quadrado teria impacto na frota operacional e redimensionamento da infraestrutura necessária, como garagens, terminais, etc., e consequente aumento nos custos do sistema, que deverão ser cobertos pela arrecadação tarifária e/ou por subsídios da Prefeitura de São Paulo. Segundo dados do relatório de Receitas e Despesas – Sistema de Transporte Coletivo do período de janeiro a outubro de 2025 (disponível em https://prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade/w/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/245709), o total de despesas do sistema de transporte coletivo somou R\$ 10,3 bilhões no período, enquanto que a fonte do seu custeio vindo da arrecadação tarifária foi de R\$ 4,3 bilhões. Outros R\$6,0 bilhões vieram de recursos da Prefeitura, sendo 5,7 bilhões referentes à compensação tarifária.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Ainda, de acordo com SPTrans “o estabelecimento de penalidades administrativas às concessionárias pelo descumprimento do limite máximo de lotação dos veículos é de difícil aplicação na prática, seja pela impossibilidade de aferição da ocupação do veículo ou pela dificuldade de coibir o embarque de passageiros a partir do atingimento da capacidade máxima”.

Em vista do exposto, contrário é o parecer.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em