



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E ATIVIDADE ECONÔMICA

PRESIDENTE: NABIL BONDUKI

TIPO DA REUNIÃO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 23 de junho de 2026

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens
- Manifestação do público

21882

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Boa noite a todos e a todas. Com a presença do Vereador Nabil Bonduki na Presidência e da Vereadora Renata Falzoni, a quem agradeço a parceria e a presença, declaro abertos os trabalhos da 8ª Audiência Pública da Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, realizada hoje, 23 de junho de 2026.

Esta audiência pública foi convocada para discutir a seguinte matéria – conforme Requerimento nº 18/2026, de autoria dos Vereadores Nabil Bonduki e Renata Falzoni, aprovado em 7 de maio de 2026 –: Relatório Integrado da Administração - 2025, Transporte Coletivo e os indicadores que impactam a vida de quem circula na cidade de São Paulo.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida pelo [site www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br) e pelo canal da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube.

A realização desta audiência pública vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo* desde o dia 14 de maio de 2026.

As inscrições para participação do público foram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo no dia 13 de maio, devendo os inscritos pelo *site* participar de forma *on-line*, conforme *link* enviado por *e-mail*.

O público presente que desejar se manifestar deve se inscrever na secretaria da Comissão, do meu lado esquerdo. Cada inscrito terá três minutos para se manifestar. Declaro abertas as inscrições presenciais.

Foram convidados para esta audiência os Srs.: Marcelo Katsumi Imaizumi, Assessor de Gabinete da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes; João Bonetti Neto, responsável pelas Políticas Públicas de Gestão Governamental da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transportes; Jeová Tenório Lima, Superintendente de Operações da SPTrans; Alferes Soares Alves, Gerente de Desenvolvimento e Inovação Tecnológica da SPTrans; Rafael Barros de Camargo, responsável pela Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento de Transportes da SPTrans; e Diego Rodrigo Vicente dos Santos, responsável pela Assessoria de Integração Territorial da SPTrans.

Quero agradecer muito a presença de todos. É muito importante. O nosso objetivo é

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 2 DE 56

conhecer os dados e as informações deste relatório e debater possíveis propostas e soluções para enfrentar os problemas que foram detectados.

Convido o Sr. Rafael Soares Alves para compor a Mesa.

Convido também para compor a Mesa a Sra. Jessy Dayane, da Secretaria Nacional da Juventude, e o Sr. Mauro Ramon, da Comissão de Mobilidade e Trânsito do Jabaquara.

Os demais, se quiserem fazer parte da Mesa ou permanecer na plateia, terão direito à fala assim que quiserem se manifestar.

Antes de passar a palavra ao Rafael, que fará uma apresentação com alguns números e detalhes, gostaria de registrar que a grande preocupação que temos, na verdade, é com o sistema de transporte coletivo na cidade de São Paulo, particularmente o sistema de ônibus. É um tema que nos preocupa muito.

Fui relator do Plano Diretor de São Paulo. Ele é explícito ao estabelecer que a prioridade da mobilidade é o transporte coletivo e a mobilidade ativa. Aliás, um dos objetivos do Plano Diretor é justamente alterar o modelo de mobilidade da cidade, ainda muito baseado na prioridade ao automóvel em detrimento do transporte individual. Isso ocorre por razões históricas e não é de hoje, vem de longe.

No entanto, temos visto, apesar de muitas iniciativas e diretrizes nos planos no sentido de melhorar a mobilidade por transporte coletivo, uma redução do número de passageiros e do número de viagens. Acredito que o Rafael irá destacar cerca de 25% a menos no número de viagens. No transporte noturno, a redução é ainda maior: 46%.

Também temos observado, com a redução do número de passageiros, a redução de receita e o aumento, portanto, do subsídio da Prefeitura. Não temos visto mudanças na estrutura de contratação. Os contratos não foram revistos, embora isso esteja previsto.

Seria muito importante que pudéssemos ter na cidade um serviço eficiente, confortável e com custo compatível para as pessoas. Este é o nosso desejo: que possamos ter, efetivamente, um serviço de transporte coletivo melhor do que o uso do automóvel. Se o automóvel se torna competitivamente melhor do que o transporte coletivo, é muito difícil

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 3 DE 56

conseguir essa migração.

Entendo que não é uma tarefa simples em uma cidade estruturada historicamente pelo automóvel, mas ela é necessária do ponto de vista da mobilidade, do urbano e do ambiental, já que o transporte coletivo transporta muito mais passageiros e, portanto, emite menos gases do efeito estufa. Ainda mais agora, com o aumento – ainda pequeno, mas significativo – de ônibus movidos a eletricidade, com emissão zero desses gases.

Esse é o objetivo e a diretriz da nossa Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica, da qual sou Presidente, e da qual a Vereadora Renata Falzoni também faz parte, sendo uma grande entusiasta do transporte coletivo e da mobilidade ativa. Inclusive, ela preside também a Subcomissão de Calçadas.

Aliás, as calçadas são outro problema. Não podemos pensar transporte coletivo dissociado das calçadas, porque ninguém acessa o transporte coletivo sem utilizar a calçada. Muitas vezes, são centenas de metros de deslocamento a pé. Por isso, é muito importante a Subcomissão de Calçadas.

Quero ressaltar a importância que esta Comissão dá a esses temas fundamentais na cidade.

Passo a palavra à Vereadora Renata Falzoni, e em seguida ao Rafael, que fará uma breve apresentação. Depois abriremos a palavra aos demais participantes para manifestações.

A SRA. RENATA FALZONI – MUITÍSSIMO obrigada, Colega Nabil Bonduki. Mais do que entusiasta, nós dois sabemos muito bem da importância do transporte coletivo, o transporte de massa, para uma cidade como São Paulo funcionar. A solução não passa pelos automóveis; isso é mais do que sabido. Toda cidade dependente de carros é uma cidade desigual e que não funciona.

Então, São Paulo está, a passos largos, caminhando para uma inversão da lógica, que seria o abandono do transporte coletivo.

Quero agradecer a todos vocês que saíram nesta noite chuvosa, especialmente aqueles que vieram de transporte coletivo. Sabemos muito bem que, em uma noite como a de

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 4 DE 56

hoje, o transporte coletivo fica mais ineficiente. Então, muito obrigada por estarem aqui.

A situação, sabemos, piora a cada ano. Eu não uso carro na cidade de São Paulo, uso apenas bicicleta. É muito raro eu usar carro, e geralmente isso ocorre não por escolha, mas por falta de condições de acesso por bicicleta, devido aos obstáculos naturalizados da cidade.

Praticamente, só uso metrô, ônibus e bicicleta no meu dia a dia.

Quero relatar duas experiências recentes no sistema de ônibus que me impactaram profundamente. Uma coisa é saber; outra é viver na pele.

A primeira foi uma visita que fizemos no ano passado à Cidade Tiradentes. Fomos acompanhar a população na Rua Inácio Monteiro – quem é da região sabe bem da complexidade de circular por aquele bairro e por aquela via.

Chegamos às 6h da manhã e observamos as pessoas paradas no ponto de ônibus aguardando a linha 3026-10, que conecta o bairro à Estação Guaianases da CPTM, como primeira etapa do trajeto.

Em uma hora, passaram seis ônibus. Todos já estavam tão lotados que sequer paravam. Muito menos conseguiam abrir as portas. Se abrissem, pessoas cairiam de dentro do ônibus. Era impossível embarcar. Isso durante uma hora inteira.

A situação é tão crítica que já virou algo naturalizado. A população, especialmente as mulheres, acaba resignada com essa condição, o que é absolutamente inaceitável.

A própria SPTrans sabe que a situação não é normal, porque seus próprios dados de fiscalização indicam que cerca de 20% das viagens programadas no horário de pico da manhã não estavam sendo realizadas. Ou seja, uma a cada cinco viagens fica na garagem, naquele trecho.

Não é sem razão que os ônibus estão sempre lotados.

A segunda situação ocorreu recentemente, quando fui à audiência pública sobre a duplicação da Estrada do M'Boi Mirim, em abril.

Saímos da Câmara às 16h e só consegui chegar às 20h, levando quatro horas em três linhas diferentes.

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 5 DE 56

Tive sorte, pois consegui fazer o trajeto inteiro a partir de um terminal e viajei sentada. Fico imaginando a situação da população que faz esse percurso diariamente em pé. Não dá para descrever.

Quanto mais envelhecemos, mais valorizamos o tempo, porque temos menos tempo de vida. Isso me incomoda profundamente: perder tempo no transporte é algo muito sensível.

Um terço das viagens da cidade de São Paulo é feito em transporte coletivo, majoritariamente ônibus no sistema SPTrans. Não podemos naturalizar que tantas pessoas enfrentem essa situação diariamente. Isso não é normal. É um desrespeito à dignidade da pessoa e ao seu tempo de vida.

A quantidade de passageiros cai a cada ano. Mesmo com a recuperação pós-pandemia, houve nova queda em 2025. Foram 45 milhões de passageiros a menos em 2024.

O auge do sistema de ônibus na cidade de São Paulo ocorreu em 2011, quando havia cerca de 9,6 milhões de passageiros por dia útil. Em 2026, transportamos em média 6,9 milhões de passageiros por dia. Isso representa uma redução de aproximadamente 28%.

Mas, de outra forma, para voltarmos ao patamar de 2011, precisaríamos aumentar em 40% o volume atual, passando de 6,9 milhões para 9,6 milhões de passageiros por dia. Ou seja, não é uma recuperação simples: é um resgate de 40% da demanda perdida.

Trata-se de uma queda muito significativa, e não vejo nenhuma movimentação estrutural consistente para reverter esse quadro.

O que se forma é uma espiral negativa: menos passageiros, pior qualidade, ônibus mais lotados, menor frequência, menos atratividade, e novamente menos passageiros. Essa espiral se retroalimenta e tende a se aprofundar.

Isso tudo é consequência direta da falta de prioridade ao transporte coletivo nas vias. É preciso ampliar corredores e faixas exclusivas de ônibus, além de rever a lógica de operação.

Há também redução da frota e do número de viagens programadas, além de viagens não cumpridas pelas empresas. Elas recebem para operar, mas não cumprem integralmente.

Some-se a isso a superlotação e o envelhecimento da frota, que quebra

constantemente nas ruas.

O sistema de ônibus, para a maioria das pessoas, não é confiável, não é confortável e não é de qualidade. Isso alimenta ainda mais a espiral negativa.

Sabemos que a equação do transporte público não é simples. Diversas gestões já enfrentaram esse problema ao longo dos anos. Mas também vemos a repetição persistente dos mesmos erros.

A redução da frota e do número de viagens é um dos movimentos mais equivocados da gestão do transporte público em São Paulo nos últimos anos. Hoje, temos cerca de 24% menos viagens programadas de ônibus. Isso significa menos ônibus nas ruas e, consequentemente, maior tempo de espera e maior lotação.

O argumento oficial da SPTrans é que a demanda caiu com a pandemia e não retornou aos níveis anteriores. Mas sabemos que a situação já era problemática antes de 2020.

O que não se faz é buscar mais passageiros, tornando o transporte coletivo mais atrativo do que o automóvel. O que ocorre hoje é o contrário.

É inaceitável ver que a SPTrans não consiga reverter essa tendência. O contrato das empresas concessionárias, de 2019, previa cerca de mil ônibus a mais do que os que circulam atualmente.

Pergunto: por que a SPTrans reduziu o número de ônibus no sistema? Além disso, o controle dos serviços é risível. Segundo dados obtidos via Lei de Acesso à Informação – LAI –, no mês de fevereiro deste ano, a empresa A2 Transportes apresentou um dos piores índices de cumprimento desde o início do contrato.

Apenas 65% das viagens programadas foram cumpridas, o que significa cerca de 1.600 viagens a menos por dia em uma única empresa. E são 32 lotes no sistema. A empresa A2, que atende a região do Jabaquara e de Cidade Ademar, apresenta os piores índices no que diz respeito à pontualidade. Ainda em fevereiro, apenas 38% das viagens da A2 estavam dentro do horário programado.

Como uma pessoa pode organizar sua rotina sem previsibilidade? Um dos elementos

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 7 DE 56

mais importantes da qualidade do transporte público é a confiabilidade. A SPTrans afirma que o SMGO, que é o Sistema de Monitoramento de Gestão Operacional, poderá resolver parte desses problemas, mas quando isso estará concluído?

Segundo o contrato de concessão, as empresas deveriam ter implantado o sistema até 2023, mas essa obrigação foi retirada e passou para a SPTrans. Os valores previstos na LOA não parecem suficientes para conclusão ainda neste ano. Então, quantos anos ainda serão necessários?

Fica evidente que os investimentos não estão sendo direcionados para a melhoria da qualidade do transporte coletivo. A única solução é recolocar o sistema de ônibus como prioridade da cidade. Isso depende da SPTrans, da Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte, e sobretudo de decisão política do Prefeito.

Enquanto isso, a Prefeitura investe na compra de ônibus elétricos, o que é positivo do ponto de vista ambiental. Mas a transição energética não pode substituir a necessidade de migração modal. É preciso tirar pessoas do carro e levá-las ao transporte coletivo. O que vemos hoje é o contrário.

O sistema de ônibus, por isso, vem sendo objeto de investigação pelo nosso mandato, especialmente em relação aos Índices de Qualidade do Transporte – IQT – buscando formas de aprimorar o diálogo com a SPTrans e atender às demandas da população.

Também deixo algumas perguntas para reflexão: o que estamos fazendo com os nossos ônibus? O que os gestores estão fazendo com o sistema? Qual é o valor que estamos atribuindo às pessoas que dependem do transporte coletivo? Por que esse descaso com uma parcela tão grande da população? Por que estamos abandonando um sistema tão importante para a cidade?

SPTrans, o que vamos fazer para mudar essa realidade?

Mais uma vez, repito: quando uma espiral negativa se acelera, torna-se muito difícil reverter-la. Estamos nos aproximando de um ponto crítico, em que pode se tornar ainda mais difícil recuperar o sistema.

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 8 DE 56

Muito obrigada, Nabil. Muito obrigada pela atenção de todos e todas. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Renata. Muito boa a síntese que você fez.

Quero dizer também que você citou a Rua Inácio Monteiro, e nós realizamos uma visita técnica da Comissão ao local, onde há diversos problemas, entre eles os que a Renata mencionou: pessoas aguardando o ônibus e os veículos já chegarem lotados.

Uma das questões que levamos à SPTrans é por que não havia corredor de ônibus – ou ao menos uma faixa exclusiva – naquela rua. Há problemas de dimensionamento da via e questões técnicas que, em tese, exigiriam obras.

No entanto, ao discutirmos soluções, inclusive a possibilidade de faixas exclusivas em horários alternados – uma pela manhã e outra no fim da tarde –, fomos informados de que a SPTrans só analisa a criação de faixas exclusivas mediante demanda.

Estamos formalizando essa demanda, mas deixo a pergunta: a SPTrans está estudando a ampliação da implantação de faixas exclusivas de ônibus?

Além disso, a Renata mencionou a questão dos ônibus elétricos. Estamos ainda distantes da meta estabelecida. A previsão era que, até 2028, 50% da frota fosse elétrica. No ritmo atual, essa meta só seria alcançada por volta de 2035, se não houver aceleração.

Ressalto também que os ônibus elétricos que estão entrando em operação contam com financiamento do BNDES. Há um programa ao qual a Prefeitura aderiu, o que foi importante, mas o município poderia ter ampliado seus próprios investimentos para acelerar a transição.

Pela legislação vigente, até 2038 toda a frota deverá ser elétrica na cidade de São Paulo. Estamos longe dessa meta.

Há muitas outras questões, mas vou passar a palavra ao Rafael Calabria, assessor do meu gabinete, para uma apresentação com dados importantes para este debate. Rafael, por favor.

O SR. RAFAEL GÂNDARA CALABRIA – Boa noite a todas e todos. Sou Rafael Calabria, geógrafo e assessor do gabinete do Vereador Nabil Bonduki, que preside a Comissão.

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 9 DE 56

Vou ser breve: são apenas três *slides* com alguns dados para contribuir com o debate.

- Orador passa a referir-se às imagens na tela de projeção.

O SR. RAFAEL GÂNDARA CALABRIA – Faço um recorte, no tema da qualidade, para um elemento muito importante, que é a frequência.

Como estamos falando da má qualidade, Nabil, quero aproveitar para parabenizar e agradecer a quem conseguiu vir, porque muitas pessoas não conseguiram, por causa da chuva, que bloqueou algumas ruas hoje, o que também faz parte do nosso problema. Recebi agora muitas mensagens de gente que estava prestes a vir, que queria até apresentar algumas questões, mas não vai conseguir.

Fazendo um histórico bem breve da situação: a Vereadora Falzoni e o Vereador Nabil falaram bastante do contrato que está vigente desde 2019. A história desse contrato começou em 2013, na época das Jornadas de Junho, mas o debate se movimentou, de fato, após 2013. Em 2014, houve uma CPI dos Transportes nesta Casa, e a Prefeitura, na época, fez uma consultoria com a Ernst & Young, que rediscutiu o modelo.

Após a consulta pública – houve uma em 2015 e outra em 2017 –, houve a publicação final do edital, em 2019. Depois da consulta pública de 2017, houve uma consolidação muito importante, que vou abordar depois e que o Nabil e a Vereadora Falzoni já citaram: a mudança da forma de remuneração, que é bastante importante e que tem sido adiada.

O contrato foi assinado em 2019, com a perspectiva de que fosse alterado até 2023. Mas, desde 2020, com a pandemia – obviamente entendemos que foi um momento de bastante impacto –, esse prazo vem sendo adiado. Ainda estamos na fase de transição, depois de praticamente sete anos da assinatura do contrato.

Então, esse breve histórico foi só para mostrar um pouco do que tramitou até chegarmos a este debate que vamos trazer agora sobre a mudança da remuneração.

O gabinete do Vereador Nabil Bonduki levantou dados, por meio da Lei de Acesso à Informação, como o número de viagens realizadas pelas empresas de ônibus em toda a região

da cidade, dado que a SPTrans poderia divulgar mais.

Também levantou a quantidade de partidas de ônibus na cidade, que geram a frequência e o intervalo de viagens que o usuário percebe na rua. Queria destacar que esse é o dado da operação realizada, não da planejada. Como a Vereadora Falzoni colocou, há uma certa diferença, por conta do descumprimento. Infelizmente, tanto na operação realizada quanto na planejada está havendo uma queda.

Identificamos, naquele primeiro bloco, considerando um dia útil comum, uma redução de 43 mil viagens realizadas, de 2019 para hoje. Nos dados por regiões, mostra-se que a zona Leste é a que teve a maior perda; as zonas Norte e Sul também tiveram perdas bastante altas, de mais de dez mil viagens por dia útil.

No mapa ao lado, mostra-se que, aos finais de semana, também há uma queda muito semelhante e, no período noturno, uma queda ainda maior. Claro que o número absoluto de viagens é menor, mas quase metade das viagens do período noturno foi reduzida entre 2019 e 2025, por dia.

Destaquei o número de viagens porque já fizemos testes e vimos que a porcentagem não comunica muito bem. Mas, em média, houve uma queda de 23% a 24% no número de viagens e, no período noturno, de 46%, em um dia útil. É importante fazer esse destaque.

Então, o que acontece? O modelo que vigora hoje, apesar de haver uma fórmula de transição no contrato, ainda remunera as empresas por passageiro transportado. Quanto mais pessoas a empresa transporta, mais ela arrecada. Mas o custo da empresa é a viagem realizada: o ônibus, o combustível, o salário dos trabalhadores, outros custos administrativos, etc. Então, realizar a viagem representa um custo para a empresa; a lotação representa uma receita.

Isso acaba induzindo as empresas – não só em São Paulo, mas em todo o Brasil, porque esse modelo ainda é muito comum no país – a um alto índice de descumprimento de viagens. Por mais que a SPTrans e os órgãos de transporte fiscalizem e apliquem multas, esse modelo é muito forte e dificulta, digamos, o trabalho da fiscalização.

Já o modelo em que se paga pelo custo da viagem, com ponderadores de qualidade,

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 11 DE 56

como o contrato prevê, permite que a empresa que não realizar a viagem deixe de receber o recurso correspondente. Assim, ela é estimulada a cumprir as viagens, em vez de ser estimulada pela lotação, como acontece hoje.

Esse é um elemento bastante central para nós. Como a Vereadora Falzoni e o Nabil colocaram, isso está previsto, e a SPTrans tem adiado essa mudança sob o argumento da construção do SMGO. Mas entendemos que essa mudança de paradigma da remuneração é bastante importante.

Queria destacar também que essa mudança está prevista no marco legal, em uma lei federal sancionada na semana passada. Então, nos próximos anos, teremos de ver essa mudança acontecer também em outras cidades, além de São Paulo, que, desde 2019, vem adiando essa implementação. Poderia ter sido a cidade pioneira a puxar essa mudança, mas tem adiado.

O ponto que eu queria trazer era esse.

Obrigado pela participação de todos, e vamos seguir o debate. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Bom, acho que o problema está claro, não é? Vamos ouvir ainda todas as pessoas presentes e quero novamente agradecer a presença de vocês neste dia difícil na cidade. É muito importante estarem aqui.

Quem da Mesa quiser, poderá se manifestar agora ou ao final das falas do público. Rafael? Se quiser falar agora, já fizemos perguntas e questões, então seria importante ouvir um pouco a SPTrans antes das demais pessoas.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Boa noite a todas as pessoas presentes e a quem está on-line acompanhando. A SPTrans agradece o convite ao Vereador Nabil, à Vereadora Renata Falzoni e a todos os presentes. Há alguns conhecidos aqui à Mesa, que estão sempre nos nossos conselhos e na nossa luta diária para melhorar a qualidade do sistema de transporte.

Realmente, de 2019 para cá, muita coisa mudou na cidade de São Paulo. É inegável que a pandemia provocou uma transformação não só no sistema de transporte, mas também na

rotina das pessoas.

Em algum momento foi mencionado o ano de 2011, quando o sistema atingiu seu auge, chegando a ultrapassar, em alguns dias, dez milhões de passageiros transportados. Na média, eram 9,7 milhões de passageiros.

Entretanto, aquela era outra realidade, inclusive em relação à infraestrutura de transporte sobre trilhos. Felizmente, ela também avançou na cidade nesse período. Na época, ainda não havia a Linha 4 nem o monotrilho em São Mateus. Houve, portanto, uma migração modal para o transporte sobre trilhos.

De qualquer forma, a SPTrans continua operando hoje com mais de 1.300 linhas, mais de 12 mil veículos cadastrados e cerca de 11 mil veículos na frota operacional. Isso representa aproximadamente 95% da frota operacional existente quando começou a pandemia, para uma demanda atual em torno de 80% da registrada em 2019. Ou seja, hoje há, proporcionalmente, uma oferta de frota maior em relação à demanda do que havia naquele período.

Sabemos do desafio de transportar sete milhões de passageiros por dia. É um número muito expressivo.

Hoje, temos 32 contratos de concessão e um Índice de Qualidade do Transporte – IQT –, composto por dez indicadores. Entre eles estão o cumprimento de viagens, o cumprimento da frota e outros critérios de avaliação.

Há também as reclamações registradas por meio do 156. É muito importante que o passageiro insatisfeito registre sua experiência nesse canal, porque isso também nos ajuda a aferir a qualidade do sistema de transporte.

Há indicadores que buscamos diretamente pelos sistemas de GPS e de bilhetagem eletrônica, mas também consideramos o que a população manifesta, seja pelo 156, seja pelas pesquisas. A SPTrans realiza, anualmente, uma pesquisa com mais de oito mil entrevistas para aferir essa qualidade na percepção do passageiro, e não apenas na percepção do órgão gestor.

Esse sistema foi sendo construído desde o contrato anterior e, hoje, está incorporado

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

fls 17

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 13 DE 56

ao contrato de concessão como instrumento de fiscalização. Se a empresa permanecer por dois meses consecutivos em nível insatisfatório para o órgão gestor, ela deve apresentar um plano de ação. Caso não haja melhora, aplica-se uma multa correspondente a 50 mil tarifas à concessionária que não atingir, pelo menos, o nível "regular" no Índice de Qualidade do Transporte.

Tudo isso está disponível tanto no *site* da Prefeitura quanto no Relatório Integrado da Administração, que é o tema da nossa conversa.

Além disso, passamos a utilizar indicadores que deixam de focar apenas a prestação do serviço pelas operadoras e passam a avaliar também a qualidade por distrito e por região da cidade. Assim, por meio do IPTC, o Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo, conseguimos verificar, entre os 96 distritos da cidade, quais apresentam melhor atendimento e quais precisam ser priorizados em nossas ações.

A cidade de São Paulo também vem passando por uma importante transformação na matriz energética, como já foi mencionado. Neste domingo, ultrapassamos a marca de 500 novos ônibus entregues. Hoje, já são mais de 1.700 ônibus elétricos em operação na cidade de São Paulo. Se fosse um país, São Paulo teria a segunda maior frota de ônibus elétricos da América do Sul, atrás apenas do Chile e à frente da Colômbia.

Essas são ações permanentes. A SPTrans funciona 24 horas por dia. Estou aqui representando a empresa, mas há equipes de fiscalização, engenharia e operação trabalhando continuamente para manter a cidade em movimento, por meio de mais de 1.300 linhas, entre elas as 151 linhas da Rede da Madrugada. É o único sistema de transporte da cidade que opera 24 horas por dia.

Diversas questões foram mencionadas, como a repactuação dos contratos de concessão. Esses contratos foram auditados, em 2014, pela Ernst & Young, como a equipe do Vereador Nabil mencionou, e também são acompanhados pelo Tribunal de Contas do Município, que tem acesso aos nossos sistemas e fiscaliza tanto os contratos quanto as alterações realizadas.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – E a mudança na forma de remuneração?

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Em relação à mudança na forma de remuneração, já houve uma alteração. Durante a pandemia, foi celebrado um aditivo contratual que deixou de considerar apenas o número de passageiros transportados.

Hoje, o número de passageiros integra a fórmula do contrato, servindo como estímulo para que a operadora mantenha determinado nível de oferta. No entanto, ela também é remunerada pela frota disponibilizada.

A fórmula considera a quilometragem média, o tempo de viagem de cada linha, o tempo de operação diária de cada veículo e a frota efetivamente disponibilizada, monitorada por GPS. Assim, a remuneração não leva em conta apenas o número de passageiros. Também considera fatores como a oferta do serviço, a renovação da frota e a transição para os ônibus elétricos.

Além disso, para alcançar a meta estabelecida no Programa de Metas 2025-2028, que prevê 2,2 mil ônibus elétricos, bem como cumprir a legislação municipal, a Prefeitura tem buscado financiamentos. Já foi mencionado o BNDES, mas também estamos trabalhando com o Banco do Brasil e buscando recursos junto ao Banco Mundial para ampliar as possibilidades de financiamento e atingir essa meta.

Portanto, respondendo à pergunta, a fórmula não considera apenas o passageiro. Ela também considera, de forma bastante significativa, a oferta do serviço.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Seria importante que você pudesse encaminhar essa fórmula para nós depois.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Claro, com certeza. Os dados sobre a remuneração estão disponíveis na internet. A fórmula é pública, faz parte dos contratos, mas encaminharemos esse material, assim como os demais assuntos que forem solicitados.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – E a ideia é manter esse modelo ou avançar para uma remuneração integral por viagens realizadas?

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Exatamente. Hoje já existe multa para as viagens

não cumpridas. Nós verificamos isso pelo sistema e, para cada viagem não realizada, é aplicada uma penalidade. Há uma portaria específica, o código G64 do Resam, que é o Regulamento de Sanções e Multas da cidade. Isso...

A SRA. RENATA FALZONI – Pela ordem.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Perdão. Vou concluir rapidamente.

Hoje, aplicamos multa pelo descumprimento das viagens. Com a implantação do novo sistema, que permitirá melhorar e otimizar a aferição, passaremos também a remunerar por viagem realizada. Assim, deixaremos de apenas autuar e passaremos a remunerar cada operador de acordo com as viagens efetivamente executadas.

A SRA. RENATA FALZONI – Por exemplo, no caso de eu ter constatado que a Linha 3026, na Rua Inácio Monteiro, na periferia da zona Leste, segundo os próprios dados da SPTrans, deixou de realizar 25% das viagens, o que foi feito, de fato? Porque o problema continua.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – De fato, a concessionária foi autuada por esse descumprimento. Além da autuação, há também um plano de ação para corrigir essa situação.

No caso específico dessa concessionária, ela estava – e ainda está – enfrentando dificuldades relacionadas à renovação da frota. Com a chegada dos novos ônibus elétricos, estimamos que essa situação melhore em breve.

A multa foi aplicada, com certeza, porque esse processo é automático. Nem depende da atuação do fiscal.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Mas essa redução de 23% a 24% no total de viagens, apontada aqui, decorre de uma decisão da SPTrans ou as empresas estão reduzindo as viagens por conta própria?

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Hoje monitoramos cerca de 143 mil viagens por GPS. Já as viagens programadas ultrapassam 160 mil por dia. O Rafael mencionou as viagens efetivamente monitoradas, e não as programadas.

Há, portanto, um descumprimento de aproximadamente 20 mil viagens, que decorre

de duas situações: o não cumprimento da frota pelas concessionárias, sujeito à autuação, e situações excepcionais, como dias de chuva, em que realmente não é possível cumprir a programação prevista.

Temos diversas condições na cidade que também interferem na execução dessas viagens. Sabemos que, seja de carro, bicicleta ou ônibus, um deslocamento que normalmente levaria uma hora pode levar uma hora e meia ou até duas horas em determinados dias.

Há fatores que extrapolam a gestão do transporte coletivo. Ainda assim, temos trabalhado para reduzir essa diferença e acreditamos que o novo sistema também contribuirá para melhorar o cumprimento das partidas.

A SRA. RENATA FALZONI – Tenho uma dúvida: qual é o valor da multa aplicada? Porque, se ela vem sendo aplicada repetidamente, pelo que entendo, não parece fazer muita diferença para a empresa.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Essa questão está prevista na portaria e em decreto específico. O valor também depende da quantidade de viagens daquela linha na faixa horária considerada. Se a linha possui poucas viagens, o peso da multa é maior, porque o descumprimento de uma partida aumenta significativamente o intervalo. Já nas linhas com maior frequência, o impacto para o passageiro é menor. Portanto, o valor varia conforme a linha e a situação.

A SRA. RENATA FALZONI – Dê uma estimativa, por gentileza.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Perdão?

A SRA. RENATA FALZONI – Uma estimativa. Por exemplo, quanto foi multada a empresa da linha 3026-10 por descumprir, naquele horário da manhã, 25% das viagens, sendo que o primeiro ônibus em que consegui embarcar demorou uma hora e quinze minutos?

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Não tenho essa informação aqui. Se eu responder, estarei apenas supondo.

A SRA. RENATA FALZONI – Nem uma estimativa?

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Não, Vereadora. Não tenho condições de

apresentar uma estimativa para esse caso específico.

O SR. PRESIDENTE (Nabil BONDUKI) – Vamos seguir.

Agradeço os esclarecimentos do Sr. Rafael, responsável pela Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento de Transportes da SPTrans. Ao longo da audiência ainda teremos outras questões.

Quero passar a palavra à Sra. Sandra Ramalhão, do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes.

Estão encerradas as inscrições.

Há 11 inscritos. Um dia bastante difícil de deslocamento hoje na cidade. Vamos tentar ouvir todos e depois retornar à Mesa.

Agora, a Sra. Sandra. Obrigado pela presença.

A SRA. SANDRA RAMALHOSO – Obrigada pelo convite. Boa noite a todos.

Acho que todos aqui perceberam que sou uma mulher com deficiência, usuária de cadeira de rodas, e que faço parte do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. Fui uma das conselheiras mais votadas neste pleito.

Quero trazer algumas contribuições para este debate.

Primeiro, sobre a responsabilidade da empresa no Município de São Paulo, que, assim como em outros municípios – a MGTrans, por exemplo – enfim, tudo o que tem “trans”, no fim, é o grande responsável por garantir o direito de ir e vir das pessoas. É responsável por um direito humano fundamental. No entanto, parece que esse direito acaba sendo esquecido e substituído por obrigações decorrentes de modelos, contratos e empresas. Com isso, o aspecto humano fica completamente esquecido. O direito humano ao transporte acaba ficando em segundo plano. Digo isso por causa do sucateamento da frota.

Então, quando você me diz, Rafael, que não houve viagens, eu pergunto: por que não houve? Vou dizer a vocês que um dos grandes motivos é que o ônibus quebrou e não conseguiu fazer a corrida, a viagem que deveria realizar.

Vereadora Renata, você ficou esperando uma hora e meia porque provavelmente

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

fls. 22

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 18 DE 56

uns dois veículos quebraram no meio do caminho e não conseguiram chegar. Isso aconteceu comigo, na linha 3141, por várias vezes. Fiquei esperando porque o ônibus simplesmente não vinha.

E aí entro em um ponto que, para nós, pessoas com deficiência, impede a conquista de direitos: o ônibus de piso alto. Esse modelo de ônibus nos impede completamente de exercer os nossos direitos, inclusive o direito de ir e vir. Por quê? Porque vive quebrado.

Soube por um amigo – e vou até fazer uma certa divulgação – que conseguiu vinte mil reais de indenização. Eu quis a receita, porque, se toda pessoa com deficiência no município de São Paulo realmente entrasse na Justiça e pedisse indenização contra a empresa que coloca em circulação um ônibus com o elevador quebrado e conseguisse essa indenização, acho que isso teria mais efeito do que a multa, Rafael. A empresa ia perceber que precisaria tomar providências para não ter que indenizar um milhão e meio de pessoas com deficiência na cidade de São Paulo.

Então, o que eu queria trazer para contribuir com este debate é isto: a falta de qualidade e a falta de preocupação dessas empresas com o ser humano e com aquilo que elas deveriam garantir, que é o direito de ir e vir.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Sandra.

Só uma questão antes de passar para o próximo orador: cada integrante da Mesa tem cinco minutos, apenas para organizarmos o tempo e permitir que todos falem.

Passo a palavra ao Sr. Mauro Ramon, do Comitê de Transporte do Jabaquara.

O SR. MAURO RAMON – Boa noite. Agradeço o convite do Sr. Presidente da Comissão, da nobre Vereadora Renata Falzoni e dos assessores que me convidaram para compor a Mesa e falar um pouco sobre a qualidade do transporte na região do Jabaquara.

Sou membro da Comissão de Mobilidade e Trânsito da região, composta por lideranças comunitárias que buscam discutir, propor soluções e encaminhar questões relacionadas ao transporte e ao trânsito, assim como ocorre com o Comitê do Butantã.

Inclusive, existe a Lei nº 13.241, de 2001, que estabelece que cada Subprefeitura deve criar um comitê com essa temática para fazer a interlocução junto ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT.

Indo diretamente ao ponto, nada do que vou dizer é desconhecido da própria SPTrans. São questões discutidas há bastante tempo, relacionadas à qualidade do serviço e a problemas que permanecem ou até se agravaram.

Em relação à frota de ônibus, desde antes da pandemia até agora houve redução na quantidade de veículos. Em algumas linhas conseguimos recuperar parte dessa frota. Algumas linhas, principalmente de articulação regional, receberam novamente alguns veículos, mas outras, especialmente as estruturais, ainda apresentam déficit. Essa redução é sentida pela população.

Embora a demanda ainda não tenha retornado a cem por cento do período anterior à pandemia, esses cerca de 80% de usuários que continuam utilizando o transporte público percebem claramente o aumento dos intervalos entre os ônibus e a diminuição do número de partidas.

A Vereadora mencionou a operação da concessionária A2. Estamos enfrentando uma situação muito difícil, tanto no Jabaquara quanto na Cidade Ademar e também em Santo Amaro, em razão das constantes quebras de veículos, da precariedade do serviço, dos intervalos excessivos, dos acidentes, do descumprimento de partidas e itinerários e da falta de urbanidade por parte de alguns operadores.

Recebo diariamente, em nosso grupo de WhatsApp, inúmeras ocorrências acompanhadas de fotos e vídeos. Se necessário, podemos disponibilizar esse material, porque o volume de registros é muito grande. Hoje, essa é, na nossa avaliação, a empresa com pior desempenho entre as operadoras da cidade de São Paulo.

Começamos encaminhando demandas à SPTrans referentes apenas à linha 5810-10. Hoje já temos dez linhas elencadas pela própria SPTrans, para as quais encaminhamos essas mesmas questões. Todas apresentam problemas semelhantes.

A resposta, que já foi reiterada diversas vezes, informa a quantidade de veículos e o intervalo médio das linhas, mas a própria SPTrans reconhece que existe um problema. Ela afirma que as linhas e a quantidade de veículos são dimensionadas de acordo com a oferta e a demanda, mas acrescenta: “Verificamos que as linhas sob responsabilidade da empresa A2 Transportes vêm sendo operadas com descumprimento de frota e partidas em algumas faixas horárias, fator que pode comprometer o nível de atendimento. Acrescentamos que, se as linhas forem operadas de acordo com o programado, atenderão adequadamente às suas demandas.”

Quando a própria SPTrans afirma isso, reconhece que o atendimento hoje não está adequado. Trata-se de um reconhecimento documental de que a empresa não está operando conforme deveria. E essa não é uma resposta isolada; ela já foi reiterada em outras ocasiões.

Temos também a questão da criação de uma nova linha, proposta que busca reduzir a quantidade de automóveis na região do São Paulo Expo, onde há intenso fluxo de veículos. O trânsito nas regiões da Cidade Vargas e da Vila Guarani é bastante intenso.

Há muito tempo dialogamos com a SPTrans sobre essa criação, mas a proposta foi negada pela Junta Orçamentário-Financeira, sob o argumento de ausência de subsídio ou de recursos para sua operação. Mais uma vez, a prioridade acaba sendo dada ao transporte individual, em detrimento do transporte público.

Com isso, o bairro continua sofrendo com o excesso de trânsito.

O colega Thiago acabou de me enviar uma informação divulgada pelo SP1 no Instagram: a velocidade média dos ônibus no Jabaquara é de apenas 16 quilômetros por hora.

Para encerrar, reforço nossa concordância com o que a Vereadora disse sobre a A2 Transportes. E deixo o convite: quem tiver interesse em conhecer o funcionamento da nossa comissão, na próxima segunda-feira, às 18h30, teremos reunião no subsolo do Descomplica, na Subprefeitura do Jabaquara. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Mauro.

Passo a palavra para a Sra. Jessy Dayane, por cinco minutos.

A SRA. JESSY DAYANE – Boa noite a todas as pessoas. Primeiramente, agradeço

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

fls 25

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 21 DE 56

a oportunidade e também parabenizo os nobres Vereadores Nabil Bonduki e Renata Falzoni pela iniciativa de fazer com que esta Casa, que é a Casa do Povo, discuta temas relevantes para a população de São Paulo, temas importantes para garantir o direito de ir e vir e a dignidade das pessoas.

Além do tempo roubado, quando há diminuição da frota e as pessoas ficam horas esperando o transporte público, elas viajam apertadas, espremidas, o que representa uma ausência total de dignidade para o trabalhador e a trabalhadora que, já exaustos de tanto trabalhar, passam muitas horas no transporte e muitas horas no trabalho.

É por isso que estamos, neste momento, em uma grande campanha, em um grande debate pelo fim da escala 6x1, para que trabalhadores e trabalhadoras tenham dignidade e tempo para descansar.

Além de tudo isso, esse tema é muito relevante porque também diz respeito ao acesso à cultura. Diz respeito à nossa juventude, que hoje concilia trabalho e estudo e que, quando não consegue ter acesso a um transporte público rápido, de qualidade e eficiente, em uma cidade gigante como São Paulo, onde as distâncias são enormes, acaba tendo suas oportunidades reduzidas.

Prejudicamos, assim, as possibilidades de construção de oportunidades para a juventude de São Paulo. Esse é um tema muito importante quando pensamos no presente e no futuro dos jovens que vivem nesta cidade.

Por fim, outro ponto fundamental é que precisamos cobrar da SPTrans o restabelecimento imediato da frota e o avanço da qualidade do transporte público, também em razão da emergência climática, que angustia nossa população, especialmente a juventude.

A situação atual faz com que as pessoas busquem outras alternativas. Quem tem condições utiliza o carro próprio; quem não tem procura um aplicativo. Assim, o transporte público deixa de ser a principal alternativa de deslocamento em uma cidade do porte de São Paulo.

Precisamos não apenas restabelecer a frota, mas também avançar na qualidade do serviço. Isso significa o Poder Público pensar uma cidade em que as pessoas possam viver com

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

fls 26

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 22 DE 56

dignidade. Este deve ser o centro do debate público: como garantir que as pessoas vivam bem?

É impossível viver bem perdendo horas no ponto de ônibus, no deslocamento, viajando espremido e exausto.

É sobre isso que estamos debatendo hoje. É sobre ampliar oportunidades, especialmente para a juventude. Estive como Secretária da Juventude e militei a vida inteira por essa pauta. Por isso, é angustiante ver a realidade que a juventude de São Paulo enfrenta com o transporte público, que muitas vezes inviabiliza a construção de um futuro mais digno e com mais oportunidades. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Jessy.

Passaremos agora à manifestação dos inscritos; 15 no total.

Já são 20h40. Gostaríamos de encerrar às 21h30. Não sei se vamos conseguir.

Chamo o Sr. Carlos Alberto Moraes da Silva, do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

O SR. CARLOS ALBERTO MORAES DA SILVA – Boa noite, Vereadores, integrantes da Mesa, representante da SPTrans e todos que estão aqui participando deste importante debate.

Represento o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência e gostaria de dizer que não há como discutir serviço público – principalmente transporte público de qualidade – sem falar de acessibilidade, porque a acessibilidade atinge, de imediato, cerca de um milhão de pessoas com deficiência.

Mas lembremos que não são apenas as pessoas com deficiência, que possuem laudo, que precisam de acessibilidade. Temos uma população que envelhece cada vez mais e que também necessita de acessibilidade. Temos ainda as pessoas com obesidade, condição que não é considerada deficiência, mas que igualmente demanda acessibilidade. Portanto, isso amplia muito a necessidade e a importância da acessibilidade no transporte.

E falar de acessibilidade no transporte coletivo é falar de ônibus de piso baixo. O ônibus de piso alto exige que o elemento de acessibilidade seja a plataforma elevatória. Isso

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

fls 27

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 23 DE 56

ocorre na maioria dos miniônibus – que costumamos chamar de micro-ônibus, mas são miniônibus.

Esses miniônibus não contam com a figura do cobrador, o que, inclusive, considero gravíssimo.

Abro um parêntese rapidamente para lembrar que enfrentamos o assédio sexual às mulheres no transporte coletivo. A presença do cobrador, ou do agente de transporte, desempenha um papel importante na prevenção dessas situações. Além disso, essa pessoa também poderia operar a plataforma elevatória.

Como os miniônibus não têm cobrador, o motorista precisa deixar o volante e o veículo para operar o equipamento, o que demanda bastante tempo.

Não sei se a SPTrans possui essa estatística, mas, como usuário do transporte coletivo, observo um número muito grande de acidentes envolvendo plataformas elevatórias. É realmente muito elevado.

Além disso, muitas cadeiras de rodas motorizadas são pesadas e nem sempre se encaixam adequadamente na plataforma. O motorista, por sua vez, tem horários a cumprir. Em um miniônibus lotado, ele ainda precisa operar o equipamento, deixando o volante. Isso torna o procedimento inviável. Não há como mantê-lo dessa forma.

O custo-benefício é evidente: o ônibus de piso baixo oferece mais segurança e conforto para toda a população e, principalmente, para as pessoas que necessitam de acessibilidade.

Sendo assim, a pergunta é: quando faremos, de fato, essa transição, deixando os ônibus de piso alto, com plataforma elevatória, no passado, e adotando definitivamente os ônibus de piso baixo, cujo elemento de acessibilidade é a rampa? (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado.

Agora, o Sr. Ramiro Telles, também do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

O SR. RAMIRO TELLES – Bom, pessoal, agradeço a colaboração de todos que

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

fls 28

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 24 DE 56

vieram de transporte coletivo, e me incluo nisso. Sei que o transporte coletivo é, muitas vezes, uma condição bastante precária, como já foi falado.

Mas o problema não está só no transporte coletivo. O problema está mais em onde desce a pessoa com deficiência, onde desce o idoso, onde descem as pessoas que precisam desembarcar.

No momento em que elas descem, têm a oportunidade de pedir que seja fora do ponto e tudo o mais, sempre dentro de uma razoabilidade, até que o motorista encontre um local adequado.

Baseado no que são os ônibus de piso alto, com plataforma elevatória, o veículo segue e nos deixa em qualquer lugar. Já aconteceu de me deixarem bem em frente a um poste. Ou, simplesmente, fica aquela dúvida: “Coloca de lá? Coloca de cá?” E a gente fica igual à barata tonta, correndo atrás do ônibus para poder embarcar.

Isso já aconteceu comigo em vários locais. Na verdade, muitos lugares não estão preparados. Além do problema de o ônibus ser alto ou baixo, muitas vezes a calçada tem acesso só de um lado, enquanto do outro não tem.

A SPTrans, que hoje tem representante aqui, também deveria estar presente lá. Deveria haver um representante acompanhando essas situações, porque ela também tem responsabilidade quando não oferece acessibilidade ao cadeirante.

Então, no desembarque do ônibus, às vezes os motoristas realmente têm dificuldade, como já foi dito. Mas existem vários outros transtornos. Por exemplo: três ônibus quebrados de uma mesma linha, como acontece no Terminal Cachoeirinha. Esses ônibus quebrados atrasam a viagem dos passageiros, porque acabam impactando todo o procedimento de troca dos veículos.

Além disso, no dia a dia os ônibus não são fiscalizados. Não há uma comissão que vá até a garagem e pergunte: “Esse ônibus pode circular? Esse ônibus tem condições de circular na rua?”

Então, o problema é que a SPTrans precisa estar presente para avaliar a

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

fls 29

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 25 DE 56

necessidade de uma comissão voltada a retirar de circulação o ônibus que está quebrado, recolhê-lo até que seja consertado e só depois colocá-lo novamente em operação para atender a população.

A população precisa ser respeitada. Não se pode atrasar o direito de uma pessoa ir ao médico. Não se pode atrasar o direito de uma pessoa ter o seu transporte garantido. Isso impacta muito.

Meu nome é Ramiro Telles, e quem me conhece sabe: eu não desisto. Às vezes, eu perco consulta médica porque os ônibus não funcionam. Às vezes, o idoso perde consulta médica porque o ônibus não funciona.

Então, caros Vereadores, é este o problema que temos que debater nesta audiência.

Tem que haver uma fiscalização. A minha proposta é que haja uma fiscalização atuante, com a Prefeitura em cima das empresas que fornecem os ônibus para as pessoas com deficiência, como eu.

Está bom, gente? Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Ramiro.

A SRA. RENATA FALZONI – Pela ordem, Presidente, queria agradecer a presença de tantas pessoas com deficiência que se dispuseram a vir neste dia chuvoso, um dia difícil para chegar. Olhem o que esse pessoal enfrentou para estar conosco. Vejam como é grave a situação das pessoas que têm sua mobilidade afetada de alguma maneira. Muito obrigada por vocês estarem nesta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Uma salva de palmas a todos que compareceram.

– Manifestação do público.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Muito obrigado.

Passo a palavra ao senhor João Moreirão.

O SR. JOÃO MOREIRÃO – Boa noite à prezada Vereadora, ao prezado Vereador, ao responsável pela SPTrans e aos meus colegas usuários de ônibus.

Senhores, tinha vários assuntos para tratar, mas, devido ao tempo, vou abordar apenas um tema geral, até porque algumas questões essenciais já foram expostas.

O problema é o seguinte: diz-se que hoje é um dia de muita chuva e, por isso, surgem problemas no transporte por ônibus. Imagino os coitados da Finlândia: cada vez que neva – e lá neva metade do ano, pelo menos –, não devem ter transporte público, por esse critério.

É evidente que, na prestação do serviço de transporte público em São Paulo é a seguinte, a empresa tenta aturar o mínimo: “Deixem esses desgraçados andarem desse jeito”. Essa é a realidade.

Vi, na estatística apresentada, que a queda da oferta do transporte público foi maior nos bairros mais distantes, na periferia. Não foi isso que foi mostrado? Exatamente.

E aí ouvimos o seguinte: “Não, é que, com a pandemia, teve muito *home office* e ainda não recuperou”. Quero saber se o pessoal da Cidade Tiradentes, do Córrego do Bispo ou lá do final da Guarapiranga faz *home office*. Essa é a questão, porque é justamente onde está faltando mais ônibus.

Então, o que temos? Uma empresa que não respeita o contrato, que deixa de realizar cerca de 25% das viagens – não foi isso que a Vereadora constatou? – e continua reiterando esse problema. Isso já seria motivo mais do que suficiente, do ponto de vista jurídico, para cancelar o contrato e substituí-la por outra.

Senão, o que acontece? A empresa é multada – e nem sabemos em quanto, porque depende de um monte de fatores –, recorre da multa, o processo vai se arrastando, e essa multa nunca aparece.

E sabem o que acontece quando a multa tem de ser paga? Como ela entra nos custos da empresa, e esses custos são subsidiados com dinheiro público, somos nós mesmos que acabamos pagando a multa. Essa é a realidade.

Reparem bem: diminuiu o número de ônibus e de passageiros; dizem que a demanda ainda não se recuperou depois da pandemia. Mas e o número de carros nas ruas? Também não se recuperou? Os congestionamentos diminuíram? Temos que analisar essas questões com

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

fls 31

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 27 DE 56

seriedade.

Estou vendo, por exemplo, no *site* da SPTrans, que o custo médio por passageiro é de 14,90. Pergunto: como o custo médio de um passageiro no ônibus pode ser igual ou superior ao custo médio do combustível de um carro para circular na cidade de São Paulo? Sim, muita gente tem carro; eu tenho carro, muitos aqui têm carro. Esse é o problema. Essa é a relação.

Para encerrar, quero deixar claro que levo a sério e respeito a dedicação dos técnicos da SPTrans. Mas o problema é o seguinte: eles estão às voltas com um monte de programas e um monte de coisas, quando o que precisa mesmo é resolver o problema.

Afinal, enquanto não tivermos transporte público de qualidade, quem vai sofrer é a população, principalmente quem depende exclusivamente dele para se deslocar. Esse é o problema.

O que vejo sempre é: dá a volta aqui, dá a volta ali, por isso ou por aquilo. Outro dia, ouvi, em uma reunião do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte que até o problema dos miniônibus elétricos é que eles são de plataforma alta porque é o modelo que a empresa oferece.

Ora, devem ser empresas que praticamente só vendem para a Prefeitura. Então, que a Prefeitura diga: “Não quero esse modelo”. Se a Prefeitura disser: “Quero ônibus de piso baixo”, a empresa vai fazer o quê? Vai ter de fabricar ônibus de piso baixo.

Não é como um carro comum, em que alguém diz: “O meu é mais bonito que o seu”. Ônibus urbano ou a empresa vende para a Prefeitura ou não vende para ninguém. Se a Prefeitura, que tem esse poder, disser: “Exijo ônibus de piso baixo”, a empresa terá de atender. Não precisa inventar um modelo diferente; basta produzir o que está sendo exigido.

O problema, portanto, é a Prefeitura de São Paulo. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Moreirão.

Tem a palavra o Sr. Marcelo Moreira, do CPM Lideranças SP.

O SR. MARCELO SIQUEIRA MOREIRA – Boa noite a todos e a todas. Boa noite ao Presidente da Comissão, Vereador Nabil Bonduki, à Vereadora Renata e às autoridades da SPTrans.

Meu nome é Marcelo Siqueira Moreira. Sou do CPM Lideranças SP, um organismo que também apoia os conselhos. Falo em nome de muitos moradores do extremo Sul de São Paulo. Venho da Capela do Socorro e enfrentei esta chuvarada porque não há chuva que nos impeça de discutir um tema tão importante quanto o transporte.

Quero fazer quatro questionamentos que representam a voz dessa população.

O primeiro diz respeito ao fato de que, em dezembro de 2025, a SPTrans, juntamente com a Prefeitura, retirou a concessão da empresa Transwolff. Hoje, a SPTrans opera o sistema, arrecada a tarifa e também fiscaliza o serviço. Minha pergunta é muito simples: quem fiscaliza o responsável por fiscalizar? Como a população pode confiar na transparência desse modelo, se o mesmo órgão que opera o sistema também é responsável por fiscalizá-lo?

O segundo ponto é sobre a linha 6063-43, Vila da Paz-Terminal Varginha, que, na minha opinião, é uma das piores linhas de ônibus da cidade de São Paulo. Os horários oficiais divulgados pela SPTrans mostram uma realidade absurda: há intervalos que chegam perto de duas horas entre uma viagem e outra. Enquanto isso, o trabalhador perde o horário, o estudante chega atrasado, o idoso espera no ponto e famílias ficam abandonadas.

Além dos longos intervalos, convivemos diariamente com ônibus sujos, manutenção precária, superlotação e frota insuficiente. Isso não é transporte público; isso é abandono da periferia, gente.

O terceiro ponto é que, no último domingo, a Prefeitura entregou 500 ônibus elétricos para a cidade. Todos queremos uma frota mais moderna e menos poluente; isso é natural. Mas faço uma pergunta à SPTrans e à Prefeitura: de que adianta entregar ônibus novos se muitos continuam parados nas garagens por falta de conectores de energia para recarregamento? Isso é uma vergonha. A maior cidade da América Latina não pode anunciar ônibus novos enquanto parte deles sequer consegue sair da garagem.

A população precisa de ônibus circulando, e não de ônibus servindo apenas para fotografia.

O quarto item, Vereador Nabil, já para terminar, é que existem ônibus circulando na

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

fls 33

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 29 DE 56

cidade de São Paulo com apenas uma porta traseira para desembarque. Dou como exemplo a linha 677V-10, Jardim Alpino-Terminal Grajaú. Isso traz um problema muito sério para as nossas comunidades e para as pessoas que utilizam esses circulares com frequência. Esses veículos precisam ter duas portas para desembarque.

Para concluir, quem projeta ônibus com apenas uma porta de desembarque talvez nunca tenha precisado pegar um ônibus lotado às seis horas da tarde.

Então, Srs. Vereadores, a periferia não quer privilégios; quer respeito. Quer ônibus limpos, horários cumpridos, segurança e dignidade. É isso que esperamos desta Comissão de Vereadores.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Marcelo Moreira.

Agora tem a palavra o Zildo, do CPM de Itaquera.

O SR. JOSÉ ZILDO ALMEIDA DA SILVA – Meu nome é Zildo. Boa noite, nobres Vereadores e membros da Mesa.

Quero começar pela linha 3768, Bonifácio-Vila Holanda. O intervalo entre os ônibus está muito longo. Hoje mesmo, há pouco, peguei um ônibus dessa linha e, quando chegamos à Estação Bonifácio, a porta dianteira não abria. Esse é o primeiro ponto.

O segundo é a linha 4030-10, Inácio Monteiro-Terminal Itaquera. Aos finais de semana, os moradores ficam sem essa linha. Estamos trazendo essa demanda à Mesa e à SPTrans para que a analisem com cuidado.

Outro ponto é a linha 4020-10, Terminal Itaquera-Jardim Novo Horizonte. Tem dia que parece haver apenas três veículos, mas são vans. É uma linha muito boa, passa pelo Dom Bosco, segue pela Avenida Ragueb Chohfi e atende muita gente. Gostaria que a SPTrans também fiscalizasse essa linha.

Ainda na região da Gleba do Pêssego, há a linha 4008-10, Jardim Cibeles-Terminal Carrão. Essa linha também precisa melhorar. Ela atende a região do São Francisco. Antigamente, chegava até lá; hoje, os ônibus já saem muito cheios de lá. São essas as

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 30 DE 56

fls 34

informações que tenho e que estou trazendo como demanda.

Gostaria também de fazer uma reivindicação em relação a Guaianases. Há um terminal de ônibus e um ponto que a São Paulo Transporte instalou recentemente. Mais à frente, porém, há outra linha que para debaixo da passarela. Nosso pedido não é a instalação de um novo ponto, mas a reposição do abrigo que foi quebrado. Com esta chuva, as pessoas acabam ficando embaixo da passarela. Pedimos, portanto, que a SPTrans também considere essa reivindicação. Já foi instalado outro abrigo, mas seria importante recolocar também o que existia em frente à estação, no sentido bairro-centro. Hoje, uma linha para na estação e outra para mais à frente.

Também precisamos de melhorias na linha 4008-10, Terminal Carrão-Jardim Cibeles.

E a linha 3027-10, Guaianases-Shopping, também apresenta intervalos muito longos. Gostaria que isso fosse revisto, porque essa linha atende bastante a população da zona Leste, como os moradores de Bonifácio e do Parque do Carmo.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Pediria ao senhor que encaminhasse todas essas questões por escrito. Assim, fica mais fácil redirecioná-las à SPTrans.

O SR. JOSÉ ZILDO ALMEIDA DA SILVA – Está bom, Vereador Nabil. Farei isso. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Está ótimo. Obrigado, Sr. Zildo.

Agora, a Maria dos Anjos.

A SRA. MARIA DOS ANJOS PIRES DA SILVA – Boa noite a todos. Boa noite à Mesa e aos Vereadores.

Meu recado será rápido, para dar tempo de fazer algumas colocações. Venho de uma periferia sobre a qual, se eu fosse falar a noite toda, ainda não conseguiria relatar todos os problemas que enfrentamos.

Sou da região do Vera Cruz, no distrito do Jardim Ângela, onde vivem cerca de 300 mil habitantes. Quando falamos de transporte, estamos completamente abandonados pelo Poder Público. Inclusive, elegemos nossos Vereadores e não vemos fiscalização naquela região,

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 31 DE 56

fls 35

porque, se houvesse, não estaríamos vivendo a situação que vivemos no transporte público. Então, peço aos Vereadores aqui presentes que fiscalizem a nossa região.

Vejam a situação que enfrentamos. Quem tem filhos que estudam e trabalham sofre muito. Há muitos jovens que trabalham em São Bernardo. Eles saem de lá, chegam ao Capão Redondo e ainda levam cerca de uma hora e quarenta minutos para chegar ao Vera Cruz, ao Horizonte, ao Jacira ou ao Jardim Capela. Dependendo do transporte público, da SPTrans e do transporte coletivo que atende a região, chegam a levar quatro horas para chegar em casa.

Nem sei mais quem administra aqueles ônibus. Antigamente era a Cooperauhton; hoje, não sei mais.

O que sei é que não há fiscalização. Nós reclamamos, mas nada acontece. Os ônibus demoram de 45 minutos a uma hora para sair do ponto. Não temos com quem falar e ninguém aparece para fiscalizar. Eu também gostaria de saber como a Prefeitura faz essa fiscalização, porque o abandono é total.

Vivemos um completo abandono do Poder Público. Somos esquecidos e só somos lembrados na época da eleição. Elegemos governo, prefeito e vereadores, mas, na hora de cumprir suas responsabilidades e levar políticas públicas para a nossa região, não sabemos onde estão aqueles em quem acreditamos.

Saí da minha casa hoje debaixo de chuva e estou aqui porque ainda acredito. Sou uma senhora de 71 anos e estou aqui porque acredito. Represento esse povo. Faço parte de vários conselhos: Habitação, Educação, Saúde e Meio Ambiente. Estou aqui porque acredito.

Olhem para a nossa situação. Não sei se há mais alguém do Jardim Ângela aqui, além das duas pessoas que vieram comigo. Nem mesmo carro por aplicativo conseguimos chamar.

Muitas vezes, nossos jovens dormem na rua aos finais de semana porque, se chegam ao Capão Redondo depois da meia-noite, não conseguem voltar para casa. Dormem em padarias ou onde conseguem. Isso é um absurdo. Os carros de aplicativo não vão para a nossa região porque são roubados. Ninguém quer correr esse risco.

Eu não tenho carro. Dependo do transporte público. E estou cobrando porque quem mora na periferia tem direito a um transporte público de qualidade. É dever do Estado garanti-lo.

Hoje, quando eu vinha para cá, uma senhora cadeirante, com mobilidade reduzida e usando muletas, foi ignorada por um ônibus da SPTrans. O ônibus da frente é que a atendeu; o que vinha atrás simplesmente passou direto, deixando uma senhora com duas muletas debaixo desta chuva.

Imaginem o serviço que está sendo prestado em São Paulo. Esse é o serviço da SPTrans. E aqueles ônibus que chamamos de clandestinos, nem sei quem fiscaliza. Isso é um absurdo.

Imaginem um trabalhador que mora nessa região. Somos trabalhadores que saem de casa às três horas da manhã e só retornam às dez ou onze horas da noite. Não temos fiscalização. Não temos Prefeito. Não temos governo na cidade de São Paulo. São hipócritas, porque, se houvesse um Prefeito que respeitasse a população que o elegeu, não estaríamos vivendo essa situação. Não me importa a bandeira partidária. Estou exigindo a presença do Estado nas periferias, com transporte e segurança pública.

Temos um trecho da Vila Calu em que as linhas de ônibus foram retiradas. Fui ao Atacadão e encontrei uma situação vergonhosa, cheia de poeira. Há uma obra que está parada há seis meses. Tiraram o ônibus do local e agora ele para do outro lado, no meio da lama. Cheguei a cair na calçada e quase quebrei a perna. Isso seria mais um motivo para denunciar esse Prefeito irresponsável ao Ministério Público. Sou deficiente visual e caí porque não havia calçada, apenas barro. A obra não sai do lugar há seis meses e, mesmo assim, colocaram uma faixa dizendo que estava concluída.

São pessoas irresponsáveis, sem compromisso com essa população, embora tenham sido eleitas pelos votos da periferia, explorando a miséria do povo.

Foi isso que eu vim fazer aqui esta noite. Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Sra. Maria dos Anjos. Realmente, o seu relato é importante.

Quero agradecer à senhora por vir lá do Vera Cruz, que é muito longe. Por vir aqui à nossa audiência pública, acho que a sua voz está sendo ouvida por nós. E esperamos que possamos encaminhar para a SPTrans e, dessa maneira, melhorar o sistema de transporte naquela região, que é realmente bastante lamentável.

Agora vamos ouvir o...

A SRA. RENATA FALZONI – Foi esse trajeto que eu levei quatro horas, saindo daqui num dia normal, sem chuva, sem nada.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Foi um pouco para a frente. Onde ela mora é um pouco para a frente de onde fomos naquela audiência pública. É mais para a frente ainda. É bem longe mesmo e realmente é difícil chegar lá no Vera Cruz.

Agora, o Sr. Oswaldo Fantini com a palavra.

O SR. OSWALDO FANTINI – Boa noite a todos. Meu nome é Oswaldo Fantini. Hoje estou aqui como usuário do transporte, mas fui engenheiro da Prefeitura de São Paulo e me aposentei há dois anos. Trabalhei na Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência, na Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA.

Vim para falar sobre a renovação da frota. Também preciso falar das calçadas, que já foram mencionadas, e da migração de parte dos usuários do transporte coletivo para os aplicativos, que, coincidentemente, tiveram aumento nesse período.

Será que isso acontece porque quem pede um carro por aplicativo sabe exatamente o horário em que ele vai chegar à sua porta e o tempo aproximado da viagem, sem precisar se arriscar a cair nas calçadas ou até mesmo ser assaltado?

Não sei. Mas, Sra. Sandra Ramalhoso, a senhora não pode usar Uber. As pessoas com deficiência não se sentem bem-vindas nesse tipo de transporte. A alternativa seria um táxi acessível, mas é preciso agendá-lo com alguns dias de antecedência e pagar um preço exorbitante.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. OSWALDO FANTINI – Bom, o que resta para as pessoas com deficiência? É

o ônibus, que, de certa forma, conheço bem. Para as pessoas com deficiência, a SPTrans presta um atendimento razoável.

Fiquei animado com a renovação da frota. A substituição dos ônibus antigos pelos elétricos tende, inclusive, a aumentar o lucro das empresas. No início, o investimento é maior, mas, com o tempo, os custos diminuem, tanto pela menor manutenção quanto pela substituição de cerca de 13 mil ônibus movidos a diesel, reduzindo a poluição na cidade.

Quero dizer que hoje temos dois tipos de ônibus. A Lei Brasileira de Inclusão, que tem *status* constitucional, determina que o transporte, os serviços e as edificações adotem o desenho universal. A lei não diz apenas que devem ser acessíveis; ela determina a adoção do desenho universal.

O desenho universal atende a qualquer pessoa: com deficiência, com deficiência visual, obesas, idosas ou temporariamente com mobilidade reduzida, pois facilita o embarque e o desembarque. Não é preciso subir degraus. Tanto é assim que a própria SPTrans reconhece que esse modelo torna o embarque mais rápido.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. OSWALDO FANTINI – Mas vejam: vocês não encontram ônibus de piso alto circulando nos corredores de ônibus. A diferença é que, no ônibus de piso baixo, o assoalho fica abaixo do eixo das rodas.

Esses veículos se ajoelham, fazem uma pequena inclinação, facilitando o embarque. Assim, basta utilizar uma rampa simples para que a pessoa em cadeira de rodas possa embarcar. O processo é mais rápido e menos constrangedor, porque, no ônibus de piso alto, é preciso interromper a operação. Enquanto todos estão com pressa, as pessoas ficam olhando, e o embarque e o desembarque podem levar de cinco a dez minutos. Isso não é adequado.

Estávamos esperançosos de que a renovação da frota fosse feita apenas com ônibus de piso baixo, que seguem o conceito do desenho universal e atendem melhor à população idosa, às pessoas com deficiência, tornando o embarque e o desembarque mais rápidos.

Na CPA, aprovamos uma resolução segundo a qual, para a Prefeitura, a

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

fls 39

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 35 DE 56

interpretação do desenho universal corresponde ao ônibus de piso baixo. Portanto, todos os veículos deveriam adotar esse padrão, salvo exceções.

Essas exceções precisariam ser devidamente justificadas perante a equipe da CPA, mediante laudo técnico que explicasse a necessidade da utilização de ônibus de piso alto.

Talvez, se houver um sarjetão que impeça a circulação, a Prefeitura possa corrigi-lo. Agora, será que vamos repetir o mesmo erro justamente na renovação da frota elétrica?

Acho que devemos avançar.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Ok. Obrigado, Sr. Oswaldo.

Agora, com a palavra o Sr. Thiago dos Santos da Silva.

O SR. THIAGO DOS SANTOS DA SILVA – Olá, boa noite a todos. Boa noite à Mesa e obrigado pelo espaço.

Sou Thiago, Conselheiro Municipal pela zona Norte de São Paulo, região que vem sendo negligenciada pelo transporte público nos últimos anos. O serviço tem piorado cada vez mais: ônibus lotados e intervalos cada vez maiores. Vou citar um caso específico, a linha 178L, que utilizo diariamente e atende a região do Hospital das Clínicas.

Tenho passado sufoco todos os dias. Inclusive, uma reportagem da *Folha de S.Paulo*, publicada em 14 de abril deste ano, apontou que essa era, até aquela data, a linha mais reclamada da cidade de São Paulo. Foram 172 reclamações somente neste ano.

Fico me perguntando como uma linha pode acumular 172 reclamações. Na época, até brinquei com o Rafael Drummond que 170 delas eram minhas, porque reclamo sempre.

Tenho vários chamados registrados no Portal 156, mas, infelizmente, isso não resolve. Parei de reclamar porque não senti que houvesse uma atuação efetiva da Prefeitura sobre esse problema.

A situação continua piorando. E não é apenas essa linha. Outras linhas da região, que atendem o eixo do Jardim Damasceno e do Jardim Imperial, também enfrentam problemas recorrentes e, mesmo com as reclamações, não há solução.

No caso da linha 178L, até 2015 havia um atendimento complementar no trecho

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 36 DE 56

fls 40

Santana-Lauzane, justamente o mais carregado. A SPTrans extinguiu esse atendimento, alegando que os veículos seriam incorporados à linha-base. Isso não aconteceu, e a superlotação continua.

O segundo ponto que gostaria de levantar diz respeito às faixas exclusivas. A zona Norte possui um sistema viário estreito e sabemos que, em muitos locais, não há espaço para corredores de ônibus. Mas há espaço para faixas exclusivas. Então, por que a Prefeitura parou de implantá-las?

Se há espaço na Avenida Nova Cantareira, também há na Avenida Voluntários da Pátria, na Avenida Conselheiro Moreira de Barros, na Rua Zilda, na Rua Alfredo Pujol e na Avenida Imirim. Então, por que cabe em um lugar e não cabe em outro?

Para finalizar, quero falar sobre a rede noturna. O que aconteceu com os ônibus da rede noturna?

Quando ela foi implantada, os intervalos eram de 15 a 30 minutos: 15 minutos nas linhas estruturais e 30 minutos nas linhas de bairro. Hoje há linhas com intervalo de até duas horas durante a madrugada. Se é para esperar duas horas por um ônibus de madrugada, é melhor nem existir a linha. Ninguém vai permanecer esse tempo todo no ponto, exposto à violência, à chuva, ao frio e a outros riscos.

Para concluir, convido a Prefeitura a comparecer ao ponto de ônibus da zona Norte onde embarco diariamente, às seis e meia da manhã, para ver como o ônibus chega – e quando chega.

Quero deixar também uma reflexão: quando a Prefeitura afirma que aplica multas às empresas de ônibus, será que o valor dessas multas não acaba sendo menor do que o custo de colocar mais um ônibus em circulação, com motorista e cobrador?

Era essa a reflexão que eu queria deixar. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Thiago.

Agora, o Sr. Gustavo Garcia.

O SR. GUSTAVO GARCIA – Boa noite, Vereador Nabil e Vereadora Renata.

Vereadora, vou chegar ao ponto que a senhora mencionou sobre a falta de ônibus. Vou destacar algumas questões de forma rápida.

Quero falar da qualidade do transporte também sob a perspectiva dos motoristas e cobradores, porque todos falam dos passageiros, mas é preciso lembrar dos operadores do transporte coletivo.

Há problemas como desconto no vale-refeição quando o motorista ou cobrador apresenta atestado médico, o que acaba sendo tratado de forma inadequada; manutenção precária – na semana passada, por exemplo, um ônibus soltou uma roda e invadiu uma farmácia na Avenida Teotônio Vilela –; dupla pegada; banco de horas, que considero irregular diante da legislação federal; e horas extras pagas de forma incorreta. Quando o operador vai reclamar, acaba ficando fora da escala.

Já falei isso na semana passada e volto a repetir: quando o operador questiona o banco de horas, as horas acabam sendo pagas como horas normais. Ou seja, a situação psicológica dos motoristas e cobradores está muito precária. Falta manutenção, faltam condições adequadas de trabalho, e os salários e benefícios estão defasados.

Um colega comentou hoje que o médico não quis liberá-lo para voltar ao trabalho porque ele não tem condições psicológicas de dirigir um ônibus.

Como a Vereadora pontuou, estão faltando partidas porque faltam operadores para conduzir o transporte em São Paulo. Ninguém mais quer trabalhar com ônibus na cidade. Essa é a realidade.

As empresas estão chamando pessoas para entregar currículo. A Mobibrasil, na última sexta-feira, fez um mutirão para contratar operadores e não conseguiu preencher as vagas. A Auto Press também fez o mesmo e igualmente não conseguiu operadores suficientes. De uma frota de cerca de 13 mil ônibus cadastrados na cidade, nem 9 mil circulam no horário de pico.

A senhora falou da linha 3026. Eu já trabalhei nela, porque sou ex-operador de ônibus. Quando era cooperativa – e não estou puxando o saco, não é isso –, funcionava com

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

fls 42

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 38 DE 56

intervalos de cinco em cinco minutos. Depois que passou a ser empresa, entre aspas, ficou muito pior.

A A2 Transportes é, sim, a pior em manutenção. Tenho um colega que trabalha lá. Moro na zona Sul de São Paulo, e ele diz que a manutenção está muito precária, enquanto a prioridade tem sido dada aos ônibus elétricos. Na minha opinião, isso não basta.

Como a Sra. Maria dos Anjos disse, o problema é que tudo acaba recaindo sobre a população. As pessoas se contentam com migalhas, como a entrega de ônibus elétricos, mas não é só isso que importa. É preciso investir em saúde, educação e qualidade de vida para a população de São Paulo.

É preciso parar de dar tanta ênfase apenas a isso. Há idosos sofrendo, pessoas com deficiência sofrendo, e a população, de modo geral, está cansada dessa situação. Os operadores também sofrem, porque são pessoas.

Pelo amor de Deus! Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Gustavo Garcia. É importante o seu depoimento.

Agora, a Sra. Diva Nunes.

A SRA. DIVA NUNES – Em primeiro lugar, Vereador Nabil Bonduki, gostaria de falar que você foi meu professor antes de ser Vereador. O Euler Sandeville Junior ficou no seu lugar. Agradeço muito, porque tudo o que aprendemos foi por meio do Plano Diretor. Tudo isso que estamos vendo hoje – transporte, educação – está lá no Plano Diretor.

Então, e quero apenas agradecer ao você pelo conhecimento que me proporcionou.

Bom, moro na Cohab Raposo Tavares, a um passo de Cotia, de Osasco, do Taboão e do Embu. É a periferia da periferia. Os ônibus que existem lá são das linhas 778R-10, Terminal Princesa Isabel; 778J-10, Terminal Barra Funda; e 809T-10, Lapa.

A Cohab Raposo fica dentro de um vale. Então, a pessoa desce no ponto final e tem que subir uma ladeira íngreme para chegar ao último apartamento onde mora ou para ir ao Santa Maria, que já é Osasco, Conceição e outros bairros.

As pessoas sobem com crianças, inclusive de colo. Além das crianças de colo, carregam sacolas enormes com compras para casa, como alimentos.

Aquilo tudo é um horror. E por que se tornou um horror? Porque a SPTrans e a CET foram lá, retiraram os pontos de ônibus e os colocaram onde quiseram. Ocorre que não perguntaram à população. Será que eles usam os nossos ônibus? Não usam. Chegam lá e fazem o que querem. E nós denunciemos isso. Eu vou ao CPM do Butantã e denuncio.

Outro dia – aliás, já faz tempo –, a SPTrans estava lá, e eu fiz essa denúncia. Mas quem foi conversar com as lideranças da Cohab? Ninguém. Eles não vão. Estão pouco se lixando se o ônibus é de piso alto ou de piso baixo. Olhem o meu tamanho: para erguer a perna naquela altura, tenho que me segurar no cano; caso contrário, caio para trás ao embarcar.

E os ônibus descem a Cohab porque vão pegar a Raposo Tavares. Chegam à Raposo Tavares e ficam parados. Aí, você tem que esperar o próximo, que só vem quando Deus quiser.

Outra coisa: o ônibus da Lapa é campeão de ficar parado na Raposo Tavares por uma hora, uma hora e meia. No horário de pico, não sei quanto tempo ele fica parado, mas sei o que é esperar a linha 778J-10 por uma hora ou uma hora e quinze minutos no ponto. Isso acontece no horário de pico.

Fora do horário de pico, vêm dois ônibus da linha 778R-10 juntos e, logo em seguida, passa o 778J-10. Passam esses três ônibus e, depois, você fica uma hora ou mais esperando no ponto. Falo isso porque sou usuária do transporte e posso dizer isso com tranquilidade.

Apenas mais uma questão: temos uma ETEC na Cohab, e os alunos saem de lá às 23h. Os ônibus só passam depois da meia-noite. Então, eles ficam lá, à mercê da própria sorte.
(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Diva.

Agora, a palavra com o Sr. Vitor Pina.

O SR. VITOR PINA – Boa noite a todos. Meu nome é Vitor e sou munícipe do distrito do Butantã. Conheço a Diva, dos movimentos, e me solidarizo com todas as falas que me

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

fls 44

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 40 DE 56

antecederam.

Eu pretendia reclamar especificamente da linha 715M-10, Jardim Maria Luiza -Largo da Pólvora, mas me lembrei de outros problemas. Nos horários de pico, entre as 16h e as 18h, os ônibus articulados que circulam na Avenida Vital Brasil ficam superlotados; o número de linhas não atende à demanda.

Também me chama a atenção a quantidade de veículos da Transppass que quebram e são recolhidos para a garagem, o que indica falta de manutenção.

Eu me locomovo apenas de ônibus na cidade e, em geral, tenho sorte: apenas uma vez o veículo quebrou durante o meu trajeto, e logo outro chegou. No entanto, me solidarizo com os motoristas e cobradores, pois já vi muitos passarem mal devido ao excesso de trabalho.

Faltam equipamentos adequados e também treinamento. Já presenciei situações em que o motorista não sabia exatamente onde parar, e os próprios trabalhadores relatam que recebem apenas a instrução básica para dirigir, sendo contratados dessa forma. Ou seja, os trabalhadores também ficam desassistidos.

É inconcebível que isso aconteça todos os dias em uma cidade de 15 milhões de habitantes, onde um terço da população depende do transporte coletivo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Vitor.

Agora, a palavra com a Sra. Priscila dos Santos.

A SRA. PRISCILA DOS SANTOS – Boa noite.

No livro *Macbeth*, William Shakespeare fala: “Sangra, sangra, pobre pátria, e tu, poderosa tirania, repousa em liberdade, porque o bem não irá te contrariar.”

No passado, São Paulo foi conhecida como o “túmulo do samba”. Hoje, eu digo que São Paulo é o “túmulo da gestão pública”, porque nunca vi uma gestão pública que odeie tanto São Paulo quanto a atual gestão.

A CET parece o Gasparzinho, assim como o 156 parece a loira do banheiro. Uma lenda.

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 41 DE 56

fls 45

Quanto à SPTrans, quero falar exclusivamente sobre os motoristas de ônibus, que recebem banco de horas, enfrentam jornadas exaustivas, escala 6x1 e o ataque à categoria dos cobradores, o que faz com que os motoristas tenham a saúde mental ainda mais prejudicada, afetando também os usuários.

O representante da SPTrans falou que nossa frota só perde para o Chile. Eu não teria orgulho de dizer isso, porque a cidade de São Paulo é a que mais arrecada impostos na América Latina. Era para ser um exemplo em transporte.

É uma vergonha eu mandar mensagem para a SPTrans e receber como resposta: “Olha, é só o seu bairro andar mais um ponto.”

Aí a minha avó caiu na minha casa, e eu gostaria de saber se o representante da SPTrans apareceu para carregar minha avó até o novo ponto colocado, a linha 1772-10, Jardim Filhos da Terra-Terminal Metrô Tucuruvi. Não apareceu.

Hoje, vemos gestores públicos que não cresceram em São Paulo, não são de São Paulo, nunca pisaram em uma periferia e querem decidir o itinerário dos ônibus da periferia.

Os ônibus articulados estão sendo substituídos por ônibus elétricos. Isso é uma vergonha.

Estou aqui representando o extremo da zona Norte, região do Jaçanã, Jardim Fontalis, Vila Zilda, e especificamente Jardim Filhos da Terra, que foi a primeira periferia a ser legalizada. Perdemos a linha 1772, Jardim Filhos da Terra, que hoje se chama Recanto Verde.

Isso não é apenas a retirada de uma linha. É um apagamento histórico, uma tentativa de fazer com que as pessoas da periferia não existam.

E a minha luta não é só pelo transporte. É também para dizer ao povo da periferia que são lutadores, que têm história de luta. É pela nossa memória.

Vim até aqui para dizer à SPTrans que não somos palhaços, que não vamos aceitar esses discursos.

E também para dizer aos políticos que sobem à periferia, fazem vídeos tampando buraco e dizem: “Olha, estou asfaltando aqui”, quando se trata do orçamento público de 2025.

O povo da periferia não é mais otário.

Se você quer ser pré-candidato a deputado estadual, então seja homem, tenha brio. Ou tenha vergonha de colocar na sua inscrição que é homem. E não é só sobre não servir para ser político. É você não servir para falar que você é homem. Porque estou cansada de ver homens subindo à favela e falando: “Sou da periferia, votem em mim.” E, até, usando a palavra de Deus. Tomem vergonha na cara. A periferia não é mais idiota. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Priscila

Agora, a palavra com a Sra. Paula de Matos.

A SRA. PAULA DE MATOS – Boa noite. Quero parabenizar a iniciativa e acho que muitas mais são necessárias, porque o transporte se consagrou como um direito a partir de 2013, com muitas mobilizações populares.

Bom, de tudo o que foi dito, o que me chama muito a atenção, do que a senhora falou, é essa lógica que trata das pessoas com deficiência – eu mesma tenho pessoas com deficiência na minha família. Não adiantaria esse tipo de punição, porque, como bem falou a Vereadora Renata Falzoni, isso nem sequer deve causar impacto.

Então, faço um apelo aos dois Vereadores, bem como aos demais, para que tenham um mínimo de decência e de compromisso com o povo desta grande metrópole: que se exija de toda a SPTrans, de cabo a rabo, dos intervalos às multas, transparência.

Tem que haver transparência, da mesma forma que existe transparência para folha de pagamento de servidores, etc. Além do que, os conselhos – como bem colocou o conselheiro e outros – não são ouvidos. Então, tem que ser criadas formas de controle social mais efetivas.

A gente sabe de uma longa série histórica desta Casa, desta Câmara, de gente que emperrou o avanço de mudança da matriz energética dos ônibus, que fez parte, comprovadamente, de empresas com conexões medonhas com o crime organizado, e por aí vai.

Outra coisa que quero lembrar é o seguinte: eu atuo diretamente com muitos jovens, e parte deles não consegue conciliar trabalho e estudo. Inclusive, no trabalho, são rebaixados, como entregadores, à condição análoga à escravidão, porque tudo o que fazem é trabalhar à

exaustão com sua força física, pedalando de chinelo, de meia, 40, 50, 70, 80 quilômetros por dia.

Então, para essas pessoas, inclusive na região de Perdizes, da Vila Madalena, muitos deles vêm das extremidades do noroeste da cidade, com relevo difícil, com Serra da Cantareira, Pico do Jaraguá e muitos morros em toda aquela parte da cidade, como em toda a cidade, assim como na zona Norte e outras regiões. Então, deveria haver essa atenção nessa mudança.

SPTrans, com todo o respeito, esse discurso de vocês não cola. A SPTrans tem um modelo de negócios que prima pela quantidade, tratando o município e o usuário como carga, e não como seres humanos que carregam crianças, que estão cansados, que trabalham em jornada 6x1, 7x0, e por aí vai. Então, não existe forma.

Concluindo, eu gostaria que se pensasse em uma maneira ou em um espaço dentro dos ônibus para pessoas com deficiências e também para entregadores exaustos, nas linhas alimentadas por micro-ônibus – o que é uma coisa absurda, já que deveria haver ônibus maiores, porque há uma demanda grande, comprovada no cotidiano.

Então, é isso. Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Paula.

Agora, a palavra com o André.

O SR. ANDRÉ NEVES – Boa noite, Vereador. Boa noite a todos. Inicio minha manifestação falando, primeiramente, do atual Prefeito, que diz que veio da periferia, mas, até então, não sabe o que passamos lá.

Moro no bairro da Vila Nova Cachoeirinha. Para quem conhece, é um bairro que tem muitos problemas em relação ao transporte público. Pego diariamente a linha 1741-10, Vila Dionísia-Metrô Santana, onde temos um terminal totalmente sucateado, ônibus sucateados, motoristas despreparados e ausência de fiscalização.

A cidade de São Paulo recebe, anualmente, cerca de 1 trilhão de reais em impostos. Ou seja, fica abaixo de Nova York. Além disso, por mês, daria mais ou menos 83 bilhões de reais. Mas o transporte público, para onde vai?

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 44 DE 56

fls 48

Para chegar até aqui hoje, não vim de ônibus, porque, se viesse, não conseguiria chegar. Vim de metrô, desci na estação Anhangabaú. Ocorre que, se fossem somente os ônibus que estivessem sucateados, tudo bem. Mas estão todos os transportes públicos, pelos quais pagamos caro.

A passagem, no valor de R\$ 5,30, em um transporte público que deveria ser gratuito, não corresponde à qualidade nem à segurança oferecidas.

Prefeito entregando ônibus elétrico e substituindo, como nossa colega Priscila falou, os ônibus articulados – que comportam mais pessoas – por ônibus que não comportam ninguém.

No ônibus elétrico, cadeira de rodas não entra. Hoje, em um ônibus elétrico, não entra uma cadeira de rodas. Falo porque tenho um tio cadeirante. Temos que esperar outro ônibus chegar, depois de 40 a 50 minutos, para ver se ele consegue embarcar.

E outra coisa: o Prefeito vive fazendo propaganda de ônibus gratuito aos domingos. Mas cadê os ônibus? Não temos ônibus aos domingos. Temos a tarifa “gratuita”, que não é gratuita, porque pagamos todos os dias; impostos cada vez mais altos e que não são repassados ao transporte público.

Hoje eu tinha uma consulta no Tucuruvi e não consegui chegar com transporte público. Tive que descer do ônibus e pegar um aplicativo, senão não chegaria. E este também é um problema: demora-se muito para conseguir um. A gente acaba perdendo consultas.

– Manifestação fora do microfone.

O SR. ANDRÉ NEVES – Isso.

Bom, minha fala é essa. Agradeço a oportunidade e parabênz os Vereadores e todos os presentes. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, André.

Agora, com a palavra o Natal.

O SR. NATAL – Boa noite a todos. Sou morador de Cidade Tiradentes e vim falar das dificuldades do transporte público.

A Vereadora Renata falou da demora, e eu estava com ela. De fato, passaram vários

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

fls 49

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 45 DE 56

ônibus e não pararam. O Vereador Nabil também esteve lá e constatou a nossa dificuldade que a gente enfrenta com o transporte público.

Segundo dados do Censo, o bairro de Cidade Tiradentes tinha, em 2010, cerca de 219 mil moradores. Hoje, acredito que passe de 500 mil pessoas. E o transporte continua o mesmo.

Não houve mudanças, não foram criadas novas linhas. Pelo contrário, reduziram a quantidade de ônibus e alteraram a linha 3026. A população cresceu e o Poder Público não acompanhou.

Muitos aqui falam dos ônibus quebrados e da falta de motoristas, mas isso tira a responsabilidade da Prefeitura, que deveria criar novas linhas, acompanhar o crescimento do bairro e aumentar a frota.

Vejo propaganda de novos ônibus na cidade, mas isso não é a realidade. Acredito eu que nem uma frota de três mil a quatro mil ônibus seria insuficiente para atender a população.

Em Cidade Tiradentes, em horário de pico, não se consegue pegar ônibus nos pontos. É preciso ir até o final da linha. Quem está mais próximo de Guaianases já não consegue pegar ônibus. É muito difícil.

Também há problemas nos horários do meio-dia e na saída das escolas. Os ônibus ficam lotados e é um caos para quem depende do transporte público, sejam alunos ou trabalhadores.

O viário da Cidade Tiradentes também está sucateado, e as calçadas estão horríveis. Hoje, para sair do bairro e chegar a Guaianases, levei 30 minutos. Isso precisa melhorar, senão o transporte não flui.

Peço desculpa ao Rafael pela fala e pelo desabafo, mas talvez a Prefeitura não tenha conhecimento do que está acontecendo nas periferias. Vejam que as reclamações aqui foram todas referentes ao “fundão”, da periferia esquecida.

A Vereadora Renata foi lá e sentiu na pele a situação. É um absurdo. Os ônibus não pararam porque estavam lotados.

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

fls 50

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 46 DE 56

Então, desculpem a minha indignação, mas é um desabafo.

Eu espero que o Rafael leve essas informações para o Prefeito, e que ele olhe mais pelas periferias.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Natal.

Com a palavra, o Marcos Antônio Coutinho, do Sindicato dos Motoristas – Sindmotoristas.

O SR. MARCOS ANTÔNIO COUTINHO – Boa noite a todos. Boa noite, nobre Vereador Nabil Bonduki, e estendo aos demais participantes da Mesa.

Quero aqui agradecer aos companheiros que me antecederam, que falaram em nome dos condutores de São Paulo. Além de ser condutor, também sou usuário do transporte, e minha família também é usuária do transporte.

Sabemos de todas as dificuldades que vocês enfrentam, e nós também enfrentamos. E, como condutor do transporte coletivo – sou motorista, temos aqui um cobrador, temos outro motorista ali que também está acompanhando –, notamos, Presidente, que fez falta aqui o empresário, os reais donos das empresas, que são os responsáveis pelos serviços prestados, e o sindicato deles, o SPUrbanos, deveria estar aqui presente, até para que pudéssemos ouvi-los também, porque aqui ficaram apenas três partes: os usuários, o Sindicato dos Transportes, a SPTrans e a Câmara, que fiscaliza todo esse sistema.

O que quero lembrar aqui, para alguns companheiros que fizeram críticas, é que temos hoje, no município de São Paulo, 13.460 ônibus e mais de 60 mil condutores que prestam serviço. Não é verdade o que falaram aqui, de que os motoristas não têm qualificação. Temos, sim – fazemos diversos cursos, somos testados e passamos por formações durante o ano. E não somos remunerados pelos cursos que fazemos. Além de prestarmos serviço, temos que bater a alavanca, estar na catraca e cumprir o ponto final.

Muitas dessas linhas não têm sequer banheiro para que possamos fazer nossas necessidades. Imaginem sete mil mulheres que prestam serviço e são muito bem qualificadas –

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

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 47 DE 56

fls 51

muitas vezes até mais do que outros, sem desqualificar nenhuma profissão –, mas que têm tripla jornada e não têm essa necessidade atendida.

Temos uma lei aprovada aqui, por esta Casa, que prevê banheiro e garagem-escola para que as formações continuem, e nada disso é fiscalizado.

Há erro de todos os lados: da Câmara dos Vereadores, da Prefeitura, da SPTrans e dos empresários. E, sobre as questões que alguns companheiros levantaram, dos condutores que passam pelos pontos – um dos pontos para amenizar essa demanda de deslocamento na cidade seria retirar os táxis que hoje estão dentro dos corredores. Isso foi aprovado aqui nesta Casa, pela Prefeitura e pela SPTrans.

Os companheiros não têm nada contra os taxistas, mas foi permitido que eles entrassem nos corredores. Eles entram, seguram o ônibus e impedem o fluxo; quando chega o fiscal, eles saem. Isso precisa ser revisto, porque também não levam cadeirantes.

A qualidade do serviço prestado por nós, condutores, posso garantir, é das melhores. Agora, por exemplo, a questão das multas da SPTrans, muitas delas, Rafael, não são pagas pela empresa; somos nós, condutores, que pagamos. E, quando o veículo é reincidente, pagamos o dobro dessa multa.

Pedi para o colega pesquisar, mas não conseguimos o valor exato. Uma dessas multas, por descumprimento de horário de partida, se não me engano, equivale a 20 tarifas; e, se o veículo for reincidente, o valor vai aumentando. Não temos como precisar exatamente esses valores.

Mas quem paga a maioria – na verdade, cem por cento – somos nós. Há motoristas que ganham quatro mil e poucos reais de salário e são obrigados a fazer hora extra. E sobre fazer hora extra e não ser pago, pagam sim; nós recebemos.

Estamos em campanha salarial, defendendo a escala 5x2 para a nossa categoria, até porque temos várias condutoras, várias mulheres. E acabamos de assumir o Sindmotoristas, e o nosso presidente, o Moleque, não pôde participar hoje porque estamos em campanha salarial e tivemos que nos dividir para informar os trabalhadores.

Pegamos um sindicato com diversos problemas, falido, com dívidas de gestões anteriores. E não é justo que um companheiro venha aqui dizer que estamos jogados na lata do lixo – estamos, sim, cuidando. São questões de campanha salarial que herdamos e estamos tentando resolver da melhor forma possível.

Como o companheiro mencionou, ele não faz mais parte da categoria. Conseguimos, no ano passado, o *ticket* nas férias, e, por ter vencido o acordo coletivo, os empresários suspenderam o benefício no mês passado, mas este mês já será novamente efetuado.

Quero parabenizar a todos que se locomoveram até aqui. Nabil, entendo que a demanda desta cidade – que transporta mais de sete milhões de usuários todos os dias – merece melhor atenção da SPTrans, do Prefeito e da Câmara de Vereadores.

Muitas vezes, senhores, é bonito falar. Há Vereadores que trabalham, mas há uma boa parte que não faz nada pela sociedade, não fiscaliza, não convoca.

Estou muito chateado, Presidente, porque não há ninguém da SPUrbanos aqui – os empresários que gostaríamos de ouvir e questionar publicamente, já que tudo aqui fica gravado.

Obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Marcos.

Embora acredite que não estejam presentes, de qualquer forma preciso chamar aqui os inscritos *on-line*.

Quero saber se estão presentes, de forma on-line, os Srs.: Thiago Vasconcelos Coracini, Leidiana Reis e Olivia Trindade. Se estiverem presentes, que se manifestem. (Pausa) Como não estão, podemos encerrar a participação do público e devolver a palavra à Mesa.

Em primeiro lugar, queria dar um breve relato da nossa Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica.

O Marcos Antônio, há pouco, falou sobre a prioridade. Nossa Comissão, que se encerra nesta semana, realizou, além das sessões ordinárias, oito audiências públicas. E temos a Subcomissão de Calçadas, que também realizou oito sessões de debate sobre essa questão.

Em um semestre em que a Câmara – e se a Vereadora Renata discordar, pode se

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 49 DE 56

manifestar – teve uma produtividade baixíssima.

A nossa Comissão fez discussões sobre vários temas: transporte escolar, debates sobre atividades econômicas e transporte, além da discussão sobre a jornada 6x1, que foi levantada agora pelo representante do Sindicato dos Motoristas.

Quero dizer que a prioridade do nosso convidado para esse tema é total, e a questão das calçadas, como falei, está intimamente ligada ao transporte coletivo em todas as questões que foram abordadas aqui.

Então, agora, vou passar a palavra novamente para o Rafael.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Desculpe, mas você já teve a oportunidade de falar, e já avançamos o tempo em duas horas.

O SR. RAMIRO TELLES – A calçada é responsabilidade do município ou da Prefeitura? Porque estou cansado de chegar em lojas e as pessoas não garantirem acessibilidade na calçada para a gente. E os ônibus, que deveriam nos deixar na calçada, não tem condições de fazer isso porque não existem rampas.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Esse é um dos temas que temos debatido. A Vereadora Renata é a Presidente da Subcomissão, sou Relator, e faremos um relatório completo sobre o tema das calçadas, que é muito importante.

A SRA. RENATA FALZONI – Queria dizer que entendo plenamente a sua indignação. Estamos juntos e, por isso, estamos fazendo uma Subcomissão de Calçada e Mobilidade a Pé. E é desanimador.

O SR. RAMIRO TELLES – Os ônibus nos deixam no meio do nada. A SPTrans é responsável pelas calçadas.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – A SPTrans não é responsável pelas calçadas, e sim a Prefeitura.

Tem a palavra a Vereadora Renata.

A SRA. RENATA FALZONI – Queria só concluir dizendo que compartilhamos a

indignação com vocês. Inclusive, o desinteresse desta Casa pelo tema das calçadas é absoluto.

Mesmo assim, estamos nisso, levantando soluções e tudo mais. E a solução mais óbvia seria a municipalização de todas as calçadas, o que seria o correto. Mas é totalmente impossível imaginar que isso aconteça em um prazo em que eu ainda esteja viva.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Bom, antes de passar para o Rafael, queria agradecer muito a contribuição de vocês e de quem veio de longe. Como já foi falado aqui, grande parte das manifestações veio de pessoas que moram em áreas periféricas, distantes, que dependem do transporte coletivo e estão aqui até agora, às 22h.

Esse problema é muito importante para a cidade de São Paulo, é prioritário. Comissão de Trânsito e Transporte considera esse tema fundamental.

Estava conversando com a Renata: vamos pensar, dentro da Comissão, um encaminhamento. Além de encaminhar tudo o que foi falado aqui, como, ainda este ano, podemos aprofundar essa discussão.

Temos hoje uma Subcomissão funcionando, não podemos ter duas, mas talvez, no segundo semestre, quando se encerrar a Subcomissão de Calçadas, possamos pensar uma subcomissão sobre o sistema de transporte coletivo, não com tantas sessões, mas para avançar em propostas.

Os problemas colocados aqui são muito complexos, muito difíceis de serem enfrentados, mas precisamos enfrentá-los. É inadmissível que nossa cidade ofereça essas condições a praticamente metade da população. Se temos um terço de viagens de carro, um terço de transporte coletivo e um terço de viagens a pé, estamos considerando que dois terços da população utilizam ou precisam do transporte coletivo.

A pessoa pode até não precisar dele diretamente, mas, em algum momento, vai precisar. Portanto, é um problema que envolve dois terços da população, além da nossa preocupação de transferir pessoas do automóvel para o transporte coletivo.

Posso dizer o seguinte: uso muito o transporte coletivo, metrô e ônibus, mas eu circulo principalmente no centro expandido. A situação dos ônibus no centro expandido é muito

diferente dos da periferia. Isso mostra como o transporte coletivo expressa as desigualdades da cidade de forma muito profunda.

Se quisermos enfrentar o problema da desigualdade – que é central na nossa cidade –, temos que entender que ele se manifesta no transporte e na mobilidade de forma muito clara. Sem isso, não daremos conta das necessidades da cidade.

Quero completar o seguinte: a Prefeitura – e peço que me corrija se o dado estiver desatualizado – subsidia em torno de 6 bilhões de reais o sistema de transporte coletivo. Ou seja, a Prefeitura coloca 6 bilhões de reais, além do custo da passagem, somando cerca de mais 6 bilhões. É um custo geral alto.

Não sei quanto isso pode ser reduzido ou reorganizado para melhorar o serviço, pois depende de vários aspectos. Mas vemos que não estamos avançando. O que se anuncia é a mudança da frota de diesel para elétrica, o que é importante do ponto de vista ambiental, mas não resolve a qualidade do serviço.

Que outras iniciativas existem para melhorar as condições do transporte? Que estudos existem na SPTrans e na CET para criar faixas exclusivas de ônibus? O que existe para garantir pontos de ônibus mais confortáveis na periferia? O que está sendo feito para reduzir o tempo de viagem, de espera e a baixa frequência do transporte coletivo?

São questões que os funcionários da SPTrans não conseguirão responder – são questões técnicas. Sabemos que os órgãos estão sucateados para cumprir sua função. Temos responsabilidade na Câmara de apontar esses problemas, ouvir a população e buscar soluções estruturais e concretas.

A SRA. SANDRA RAMALHOSO – Vereador Nabil, posso só completar o que você está falando, só um minutinho?

Gostaria de destacar uma coisa. Quando você fala que a Prefeitura subsidia, não vamos esquecer que o dinheiro da Prefeitura é nosso. Quem paga completamente todo o serviço da SPTrans somos nós. Não é a Prefeitura que paga – porque ela não tem dinheiro próprio –, somos nós.

Segundo ponto: quero reforçar que, em 2021, a CPA fez uma resolução sobre os ônibus de piso baixo. Faz cinco anos que estamos esperando um laudo que justifique a compra de carros de piso alto. E até hoje, após cinco anos, não chegou uma justificativa para a CPA, e eles continuam comprando ônibus de piso alto.

Isso é ilegal e merece uma ação pública contra a SPTrans, que ilegalmente compra ônibus de piso alto.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – E houve aqui também o seguinte relato, que eu desconhecia: cadeirante não entra no ônibus elétrico. Isso é inaceitável.

– Manifestação do público.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Vou deixar essa questão para ser esclarecida, já que ela foi citada e é importante que seja relatada.

Claro que a gente sabe que todo o dinheiro da Prefeitura vem do contribuinte. E a discussão para onde vai o recurso é importantíssima. Mas, de um orçamento de 130 bilhões, por volta de 5% – não é uma porcentagem pequena – está indo para o transporte coletivo.

Então, nós precisamos ficar absolutamente atentos para saber se esse recurso está sendo efetivamente bem gasto, porque o resultado não reflete o custo.

Alguém falou, e gostaria que fosse confirmado, que o custo do passageiro é de 14 reais. Fico pensando: um carro de aplicativo com quatro pessoas são 60 reais. Isso explica muito a dificuldade da perda de passageiros pelo sistema. Porque as pessoas hoje, muitas vezes, preferem pegar um carro de aplicativo do que o transporte coletivo, porque o custo é muito elevado.

Se o custo fosse real, se as pessoas precisassem pagar esse custo de 14 reais, quem poderia pagar em São Paulo? Lembrando que, no passado, tivemos épocas em que não havia subsídio ao sistema de transporte. Há algumas décadas. O sistema também era muito ruim. Não vamos achar que no passado era bom. Era muito ruim.

Vou passar a palavra ao o Rafael, para ele responder o que for possível, apesar de sabermos que são questões estruturais e que precisam de muito mais tempo e discussão para

encontrar saídas para esse tema.

Lembro também que o problema não é só o sistema de ônibus. Também há um viário insuficiente de uma cidade que foi construída sem garantir condições de mobilidade em suas vias. Uma porcentagem muito significativa da cidade foi feita sem planejamento: loteamento clandestino, planejamento irregular, favela, etc. Tudo isso dificulta enormemente a circulação de qualquer veículo.

Com a palavra o Rafael.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Boa noite a todos novamente. Anotei a demanda de 16 participantes que manifestaram sua indignação.

A SPTrans está à disposição e já conversa com várias lideranças, alguns rostos presentes, através da nossa área de integração territorial.

Recebemos tanto os responsáveis pelas lideranças quanto os munícipes que querem falar diretamente com a SPTrans. Seja pelo canal 156, seja por protocolo, nós analisamos todas as demandas e respondemos. Nem todas conseguimos atender; seja de Vereador ou de munícipe, mas a gente analisa e busca a melhor solução, compatibilizando com todos os entes envolvidos.

São diversos os assuntos. Estamos levando essa lição de casa. Não dá para responder todos eles. A equipe também anotou.

Um assunto que falamos mais foi a questão dos ônibus elétricos. Eles são acessíveis para cadeirantes, têm acessibilidade.

– Manifestação fora do microfone.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Há uma planta aprovada pela SPTrans, pela nossa área de engenharia. E todos os ônibus hoje na cidade de São Paulo são acessíveis. Nem todos são de piso baixo. Existe essa Comissão, a CPA, que está fechando o modelo de relatório das exceções, que podem permitir ônibus com piso alto. Então, hoje, todos os ônibus são acessíveis, nem todos com piso baixo.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Quantos ônibus não têm piso baixo?

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Hoje, no sistema que opera os 13 mil ônibus, temos o sistema local, de miniônibus, que atua em regiões mais afastadas, com viário mais dificultoso. Cerca de 5.600 ônibus não têm piso baixo hoje.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Metade, mais ou menos.

O SR. RAFAEL SOARES ALVES – Isso. São ônibus dessas linhas locais, com viário mais difícil.

Nós temos a questão do elétrico também, e a chegada dos articulados. Em alguns momentos, trocamos articulados por E-Padron, mas mantivemos a oferta. No caso da linha 106-A, que vai de Santana ao Itaim, havia intervalo de seis minutos. Hoje está com intervalo de três minutos. Houve aumento na frequência e mantivemos a oferta de lugares. Isso também ocorreu em outras linhas com substituições.

Reforçando que estamos à disposição. A Comissão vai encaminhar esse relatório e os próximos passos. Vamos analisar e dar retorno. Reforço o compromisso com a população, seja pelo 156, pelas comissões ou pelas lideranças, de receber demandas e avaliar, buscando atender o que a população está pedindo.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado, Rafael.

Acho que precisamos encerrar. A Vereadora Renata também está com horário esgotado, eu também. Estamos todos cansados. Muitos vão enfrentar ainda um longo trajeto para chegar em casa.

Quero agradecer muito a presença de todos. Esta audiência pública já estava aprovada há bastante tempo. Tivemos dificuldades para encontrar espaço na Câmara para um debate tão importante.

Eu assumo o compromisso de continuar discutindo uma forma de dar continuidade a este debate, para aprofundar a discussão e encontrar propostas para enfrentar os problemas apresentados.

Acho que precisamos fazer uma radiografia do sistema de transporte coletivo na cidade, identificar os problemas, entender por que custa tanto e o serviço é tão precário.

REUNIÃO: 21882 DATA: 23/06/2026 FL: 55 DE 56

Precisamos aprofundar esse debate.

Com o encerramento da Subcomissão de Calçadas, poderemos dedicar mais tempo a esta Comissão, já que meu mandato como Presidente se estende até o final deste ano. É um compromisso nosso aprofundar essa discussão e produzir um relatório com sugestões a serem implementadas pela Prefeitura, nesta gestão ou eventualmente na próxima.

Muito obrigado pela presença de todos. Obrigado ao Rafael, a todos os representantes da SPTrans e da Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte, à Vereadora Renata e aos demais participantes.

A Vereadora Renata vai falar um minutinho.

A SRA. RENATA FALZONI – Antes de encerrar, quero dizer que os nossos gabinetes estão à disposição para receber demandas pontuais, bem detalhadas e comprovadas. Podemos ajudar a SPTrans com dados e fatos em cima de problemas pontuais.

Então, incentivo todos a usarem nossos gabinetes para demandas, pelo que agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Obrigado. É isso mesmo. Nossos gabinetes e a Comissão também estão à disposição. Demandas também podem ser enviadas à Comissão, para sistematizarmos e encaminharmos aos órgãos responsáveis.

A SRA. RENATA FALZONI – Muito bem lembrado. Podemos usar a Comissão de Transportes para fazer requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Talvez, Vereadora Renata, possamos até abrir um canal para isso.

A SRA. RENATA FALZONI – Muito bom. Porque é muita coisa.

O SR. PRESIDENTE (Nabil Bonduki) – Vamos ver se conseguimos viabilizar, pela Comissão, um canal para que essas questões sejam apresentadas e sistematizadas, criando uma condição ampla, inclusive de divulgação para a sociedade. Um canal para esses problemas diversos que foram apresentados aqui e, certamente, muitos outros que ainda poderão aparecer.

Então, nada mais havendo a ser tratado – apesar de sabermos que ainda há muita

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

fls 60

REUNIÃO: **21882** DATA: **23/06/2026** FL: **56** DE 56

coisa a ser tratada –, declaro encerrados os trabalhos do dia de hoje.

Obrigado. (Palmas)