



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei nº 205/2026

Processo Número: **7503/2026** | Data do Protocolo: 16/03/2026 13:12:15



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200360031003200340038003A004300, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



Projeto de Lei

Dispõe sobre a criação de vagões destinados ao uso exclusivo por mulheres no sistema de transporte metroferroviário do Estado de São Paulo e estabelece medidas de prevenção e combate ao assédio e à violência contra a mulher.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º – As concessionárias e demais empresas responsáveis pela operação do sistema de transporte metroferroviário no Estado de São Paulo deverão destinar, em cada composição, ao menos um vagão para **uso exclusivo por mulheres**, nos termos desta lei.

§ 1º – Esta lei se aplica às linhas de metrô, trem metropolitano e demais serviços metroferroviários de passageiros sob titularidade do Estado de São Paulo, operados direta ou indiretamente.

§ 2º – O uso dos vagões de que trata o *caput* será **exclusivo para mulheres**, facultado o acesso a:

I – crianças do sexo masculino de até 12 (doze) anos incompletos, quando acompanhadas de mulher responsável;

II – pessoas transexuais, travestis e não binárias que se identifiquem com o gênero feminino, na forma do regulamento a ser criado pelo Poder Executivo.

§ 3º – Em situações de emergência, calamidade, risco à integridade física dos passageiros ou grave perturbação do serviço, poderá ser flexibilizada, em caráter excepcional e temporário, a exclusividade prevista no *caput*, conforme protocolos definidos em regulamento, devendo ser sempre preservada, na maior medida possível, a proteção prioritária às mulheres.

Artigo 2º – Para fins desta lei, considera-se:

I – **vagão de uso exclusivo para mulheres**: aquele destinado, em caráter permanente ou em horários determinados, ao uso exclusivo de mulheres e demais pessoas indicadas no § 2º do artigo 1º, com sinalização ostensiva nas composições e plataformas;

II – **horário de maior demanda ou horário de pico**: o período em que se verificam maiores índices de lotação dos trens e estações, compreendido inicialmente entre 6h (seis horas) e 9h (nove horas) e entre 17h (dezessete horas) e 20h (vinte horas), que poderá ser ajustado, para cada linha, com base em estudos técnicos das operadoras e desde que aprovados pelo órgão regulador;

III – **assédio, importunação sexual e outras violências contra a mulher no transporte**: as condutas tipificadas na legislação penal e os demais comportamentos de cunho sexual ou discriminatório que causem constrangimento, intimidação, humilhação ou ameaça à integridade física ou psicológica da passageira no âmbito do sistema metroferroviário estadual.

Artigo 3º – Em cada composição em operação comercial deverá ser destinado, no mínimo, um vagão de uso exclusivo para mulheres, com prioridade de funcionamento nos horários de maior demanda.

§ 1º – A quantidade de vagões poderá ser ampliada de acordo com avaliação técnica da operadora e do órgão regulador, considerados:





I – índices de lotação e demanda de usuárias;

II – registros de ocorrências de assédio e violência;

III – manifestações de entidades representativas das mulheres e do Comitê Intersetorial de que trata esta lei.

§ 2º – Os vagões deverão ser posicionados, preferencialmente, próximos aos acessos mais utilizados por mulheres, aos postos de atendimento e às equipes de segurança, observados critérios de acessibilidade e segurança.

§ 3º – As operadoras deverão organizar o fluxo de passageiros de modo a minimizar impactos sobre o restante do sistema e evitar que a implementação dos vagões exclusivos reduza o nível de serviço geral prestado.

Artigo 4º – Os vagões de uso exclusivo para mulheres deverão possuir:

I – sinalização interna e externa ostensiva, com destaque visual e tátil, indicando sua destinação exclusiva, inclusive com pictogramas de fácil compreensão;

II – avisos sonoros e visuais nas composições e plataformas sobre a existência e finalidade dos vagões exclusivos, os direitos das passageiras e os canais de denúncia;

III – indicação clara, em plataformas, mapas, sítios eletrônicos e aplicativos oficiais, da posição do vagão exclusivo em cada composição;

IV – quando possível, dispositivos tecnológicos de monitoramento, observada a legislação de proteção de dados pessoais.

Artigo 5º – As operadoras do sistema metroferroviário deverão promover campanhas permanentes de prevenção e combate ao assédio e às violências contra a mulher em seus ambientes, com intensificação nos horários de maior demanda.

§ 1º – As campanhas deverão, no mínimo:

I – informar sobre a natureza ilícita do assédio, da importunação sexual e de outras violências, com referência à legislação aplicável;

II – divulgar, de forma clara, os canais de denúncia disponibilizados pelas operadoras, pela Segurança Pública e por outros órgãos competentes;

III – fomentar a cultura de respeito às mulheres e de apoio às vítimas, inclusive incentivando que testemunhas relatem e denunciem casos presenciados;

IV – combater estereótipos de gênero e práticas que culpabilizem a vítima.

§ 2º – As campanhas poderão utilizar anúncios sonoros, painéis eletrônicos, cartazes, mídias digitais, redes sociais e outros meios adequados, devendo sempre contemplar linguagem acessível e inclusiva, inclusive recursos de acessibilidade para pessoas com deficiência.

Artigo 6º – As operadoras deverão promover, no mínimo uma vez ao ano, programas de capacitação e treinamento de seus empregados e empregadas que atuem em contato direto com o público, incluindo seguranças e agentes de estação, contemplando:

I – prevenção, identificação, registro e encaminhamento de casos de assédio e violência contra mulheres;





II – atendimento humanizado, sigiloso e não revitimizador às passageiras;

III – protocolos para acionar equipes de segurança, a Polícia Militar, a Polícia Civil e demais órgãos competentes;

IV – noções de direitos humanos, gênero e diversidade.

Parágrafo único. As Secretarias de Transportes Metropolitanos, de Segurança Pública e de Políticas para as Mulheres poderão prestar apoio técnico e material para a elaboração e execução dos programas de capacitação.

Artigo 7º – Fica instituído o **Comitê Intersetorial de Prevenção e Combate ao Assédio e à Violência contra a Mulher no Transporte Metroferroviário do Estado de São Paulo**, de caráter consultivo e propositivo.

§ 1º – O Comitê será composto por representantes, no mínimo, dos seguintes órgãos e entidades:

I – Secretaria de Transportes Metropolitanos;

II – Secretaria de Segurança Pública;

III – Secretaria Estadual de Políticas para as Mulheres ou órgão congênere;

IV – concessionárias e demais empresas operadoras do sistema metroferroviário;

V – Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Mulher ou entidade equivalente;

VI – organizações da sociedade civil com atuação reconhecida na defesa dos direitos das mulheres e no enfrentamento à violência de gênero.

§ 2º – A composição e o funcionamento do Comitê serão definidos em regulamento, assegurada a participação paritária de representantes do poder público e da sociedade civil, sempre que possível.

§ 3º – Compete ao Comitê:

I – acompanhar e avaliar a implementação desta lei e de sua regulamentação;

II – propor aperfeiçoamentos nos protocolos de prevenção, atendimento e repressão ao assédio e à violência contra mulheres no transporte;

III – sugerir indicadores e metas de redução de ocorrências;

IV – emitir recomendações periódicas ao Poder Executivo, às operadoras e à Assembleia Legislativa;

V – elaborar relatório anual público sobre o tema, a ser encaminhado, no mínimo, à Secretaria de Transportes Metropolitanos e à Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher da Assembleia Legislativa.

Artigo 8º – As operadoras deverão:

I – manter sistema padronizado de registro das ocorrências de assédio, importunação sexual e demais violências contra mulheres verificadas no sistema metroferroviário;

II – encaminhar, trimestralmente, à Secretaria de Transportes Metropolitanos e ao Comitê Intersetorial relatório consolidado com dados estatísticos dessas ocorrências, preservados o sigilo e a identidade das vítimas;

III – publicar, em seus sítios eletrônicos e aplicativos oficiais, boletim trimestral com estatísticas agregadas das ocorrências, das medidas adotadas e dos resultados alcançados.





Parágrafo único. O tratamento e a divulgação dos dados de que trata este artigo deverão observar a legislação de proteção de dados pessoais e de acesso à informação.

Artigo 9º – O Poder Executivo poderá incentivar a criação, integração ou aperfeiçoamento de plataformas digitais que permitam às usuárias registrar, em tempo real, casos de assédio e violência no sistema metroferroviário, facilitando a atuação das equipes de segurança e das autoridades policiais.

Artigo 10 – O descumprimento das obrigações previstas nesta lei sujeitará as operadoras às sanções administrativas a serem estabelecidas em regulamento, sem prejuízo das penalidades previstas em contratos de concessão ou permissão e na legislação aplicável, podendo incluir:

I – advertência;

II – multa proporcional à gravidade da infração e à receita operacional da linha ou serviço;

III – obrigação de realizar investimentos adicionais em segurança, monitoramento e campanhas educativas;

IV – outras medidas eventualmente previstas nos instrumentos contratuais e normas setoriais, inclusive revisão de cláusulas contratuais em caso de descumprimento reiterado.

§ 1º – Na aplicação das sanções, serão observados a gravidade da infração, o risco ou dano causados às passageiros, a reincidência e o histórico de cumprimento das obrigações pela operadora.

§ 2º – A fiscalização do cumprimento desta lei competirá aos órgãos reguladores e fiscalizadores do setor de transporte metroferroviário, sem prejuízo da atuação dos demais órgãos de controle.

Artigo 11 – As empresas operadoras do sistema metroferroviário terão o prazo de 90 (noventa) dias, contados da publicação desta lei, para:

I – destinar, em cada composição, ao menos um vagão de uso exclusivo para mulheres;

II – implementar a sinalização indicativa mínima necessária nas composições e plataformas;

III – apresentar ao órgão regulador plano de implementação completa das demais medidas previstas nesta lei, com cronograma de até 12 (doze) meses.

§ 1º – O plano de implementação deverá contemplar, no mínimo, ações relativas à adequação operacional, campanhas educativas, programas de capacitação, sistemas de registro de ocorrências e eventuais adaptações tecnológicas.

§ 2º – O descumprimento injustificado do cronograma aprovado ensejará a aplicação das sanções previstas nesta lei e no regulamento.

Artigo 12 – O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação, estabelecendo, entre outros aspectos:

I – os procedimentos de fiscalização e aplicação de sanções;

II – indicadores e metas de monitoramento da efetividade da política instituída;

III – a forma de atuação integrada dos órgãos envolvidos, inclusive do Comitê Intersetorial.





Artigo 13 – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem por objetivo instituir, no sistema de transporte metroferroviário do Estado de São Paulo, vagões de uso exclusivo para mulheres, como medida específica de prevenção e enfrentamento ao assédio e à violência de gênero, especialmente nos horários de maior demanda e maior vulnerabilidade das usuárias.

O transporte paulista sobre trilhos, operado principalmente pelo Metrô de São Paulo e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), movimenta diariamente milhões de pessoas em condições de alta lotação, em especial nos períodos de pico. Nesse contexto, são recorrentes os relatos de assédio, importunação sexual e outras formas de violência contra mulheres, que se aproveitam exatamente da aglomeração e da dificuldade de identificação imediata dos agressores.

Dados recentes evidenciam a gravidade e a persistência do problema. Em 2023, foram registradas 601 ocorrências de importunação sexual no transporte público da cidade de São Paulo, o maior número desde a tipificação penal desse crime em 2018. No sistema sobre trilhos, entre janeiro e outubro de 2024, a CPTM registrou 71 ocorrências de crimes sexuais, com identificação do agressor em grande parte dos casos. Apenas no primeiro semestre de 2024, a CPTM contabilizou 46 registros de importunação sexual, enquanto o Metrô de São Paulo registrou 37 ocorrências. Esses números demonstram que, apesar de campanhas e ações já em curso, o ambiente de transporte ainda representa risco significativo à integridade física e psicológica das mulheres.

Do ponto de vista jurídico, a proposta se ancora em fundamentos constitucionais sólidos. A Constituição Federal consagra a dignidade da pessoa humana como fundamento da República (art. 1º, III) e estabelece a igualdade entre homens e mulheres em direitos e obrigações (art. 5º, I), bem como a proibição de discriminações de qualquer natureza (art. 3º, IV). Também atribui ao Estado o dever de garantir segurança, proteção e bem-estar na prestação de serviços públicos, inclusive de transporte.

A Constituição do Estado de São Paulo, por sua vez, reforça a proteção dos direitos fundamentais e impõe ao poder público estadual o dever de adotar políticas específicas para promoção da igualdade de gênero e proteção de grupos vulneráveis. A presente iniciativa dialoga diretamente com esses mandamentos ao buscar assegurar às mulheres o direito básico de ir e vir em condições de segurança e respeito.

O projeto se harmoniza ainda com a Lei Federal nº 13.718/2018, que tipificou o crime de importunação sexual e outros delitos contra a liberdade sexual, reforçando a necessidade de políticas preventivas e de apoio às vítimas. A mera existência do tipo penal, embora necessária, não se mostra suficiente para impedir condutas que se valem da superlotação e da dificuldade de fiscalização no transporte público. É indispensável que o Estado atue de forma proativa, criando ambientes mais protegidos e mecanismos que desestimulem a prática do assédio.

Opta-se, nesta proposta, pela instituição de vagões de uso exclusivo para mulheres, e não apenas preferenciais, como uma medida mais robusta e afirmativa de proteção. Trata-se de política pública destinada a um grupo específico em situação de vulnerabilidade histórica e concreta, que sofre, de forma desproporcional, com assédio e importunação sexual nos meios de transporte. Reconhece-se que a exclusividade pode suscitar debate constitucional sobre eventual tensionamento com o princípio da igualdade formal e da liberdade de locomoção. Todavia, parte-se da compreensão – já acolhida em diferentes políticas afirmativas no Brasil – de que a igualdade material admite e, em certos casos, exige tratamento diferenciado para garantir condições reais de exercício de direitos por grupos vulnerabilizados.

Nesse sentido, a medida proposta se aproxima de outras políticas de ação afirmativa já reconhecidas e validadas pela jurisprudência, que, embora estabeleçam distinções de tratamento, têm por finalidade compensar desigualdades estruturais e proteger direitos fundamentais, especialmente o direito à





dignidade, à integridade física e psíquica e à igualdade substancial. Aqui, a exclusividade dos vagões não é um privilégio arbitrário, mas um instrumento de proteção e reparação a um grupo que sofre, de modo sistemático, violências de gênero no transporte coletivo.

Cabe destacar que experiências semelhantes já foram adotadas em outras unidades da Federação e em diversos países. Cidades como Rio de Janeiro e Distrito Federal implementaram políticas de vagões para mulheres em horários de pico, como resposta a altos índices de assédio. Em países como Japão, México e Índia, vagões exclusivos para mulheres também são utilizados como medida de proteção em sistemas de transporte com grande demanda, contribuindo para a redução de casos de importunação e para a sensação de segurança das usuárias.

Importante frisar que o presente projeto não se limita à criação dos vagões exclusivos. Ele incorpora um conjunto articulado de medidas que buscam garantir efetividade e transparência à política pública, tais como: campanhas educativas permanentes, treinamento de funcionários para atendimento humanizado e registro adequado de ocorrências, criação de instância de governança intersetorial e de mecanismos de monitoramento e divulgação periódica de dados sobre assédio e violência no transporte metroferroviário.

Ao estabelecer esses instrumentos, o projeto dialoga com boas práticas de governança pública, transparência e participação social, reforçando a ideia de que o enfrentamento ao assédio não se faz apenas com a segregação física de espaços, mas com mudança cultural, responsabilização efetiva e políticas integradas de segurança e direitos humanos.

Do ponto de vista da gestão e da viabilidade prática, o projeto prevê um prazo razoável para adequação das operadoras, com a obrigação de apresentação de plano de implementação gradativa, que contemple ajustes operacionais, capacitação de pessoal, comunicação com os usuários e eventuais adaptações tecnológicas. A definição de sanções administrativas a serem detalhadas em regulamento, bem como a vinculação à fiscalização pelos órgãos reguladores do setor, contribui para conferir seriedade e exequibilidade às obrigações estabelecidas.

Por fim, ao assumir explicitamente a opção pelos vagões de uso exclusivo para mulheres, esta proposta reafirma a prioridade política da proteção às mulheres no espaço público e reconhece que a neutralidade aparente de certas normas, em contextos de desigualdade estrutural, acaba por perpetuar situações de violência e insegurança.

A reserva de espaços exclusivos, combinada com campanhas, monitoramento, transparência e participação social, é apresentada, aqui, como instrumento legítimo, necessário e proporcional para avançar na garantia do direito das mulheres a um transporte digno, seguro e livre de violência.

Diante de todo o exposto, conto com o apoio dos Nobres Pares para a aprovação deste Projeto de Lei e aguardo manifestação favorável de Sua Excelência, o Senhor Governador do Estado de São Paulo, acerca da presente proposição, em defesa da paz social, da segurança das famílias paulistas e do respeito à lei.

Sala das Sessões, em

Marcio Nakashima - PSD



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 3200380032003000380032003A005000

Assinado eletronicamente por **Marcio Nakashima** em **13/03/2026 23:29**

Checksum: **6159ECE831A44C2ED02EAC3DCCA8E5A99C060C118A6DDAA3A86926918ADB63C7**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3200380032003000380032003A005000, Documento assinado digitalmente conforme
art. 4º, II da Lei 14.063/2020.