



Prefeitura do Município de São Paulo

São Paulo, 16 de julho de 2019.

GABINETE DO PREFEITO

Ofício A. J. L. n° 253/19-C

Ref.: Ofício SGP-12 nº 343/2019

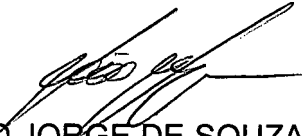
DOCREC

452/2019

Senhor Presidente

Reportando-me ao ofício acima referenciado, em atenção ao requerimento de autoria do Vereador Celso Jatene, aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa, encaminho a essa Presidência cópia das informações prestadas pelas Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano e de Mobilidade e Transportes a respeito do Programa Integra-Bike São Paulo.

Na oportunidade, renovo a essa Presidência meus protestos de apreço e consideração.


JOÃO JORGE DE SOUZA
Secretário da Casa Civil

Ao

Excelentíssimo Senhor

EDUARDO TUMA

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo



SÃO PAULO URBANISMO

SP-URBANISMO/PRE/Superintendência de Planejamento da Paisagem Urbana

Rua Líbero Badaró, 504, 16º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01008-906

Telefone: (11) 3113-7500

Informação SP-URB/PRE-SPU Nº 018822358

São Paulo, 10 de julho de 2019

Interessado: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO / COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA / VEREADOR CELSO JATENE

Assunto: REQUERIMENTO Nº 27/19

SMUD/GAB

Srª Assessora Especial

Em setembro de 2017 foi promulgado o Decreto Municipal nº 57.889/2017 que disciplina o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, em atendimento aos dispositivos do inciso IV do Art. 240, da Lei Municipal nº 16.050/2014 que aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, bem como com a Lei Municipal nº 16.388/2016 que institui o Programa Integra-Bike São Paulo.

A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo estabelecem que os programas, ações e investimentos, públicos e privados no Sistema de Mobilidade devem ter como diretrizes, entre outras, a promoção dos modos não motorizados como meio de transporte urbano, em especial o uso de bicicletas, que o Município regulamentará através de instrumentos específicos a abertura de rotas de ciclismo, bicicletários e compartilhamento de bicicletas como componente do Sistema Ciclovitário.

Já o Programa Integra Bike destina-se à implantação e integração de um sistema de bicicletas públicas aos principais terminais rodoviários, estações de trem e de metrô, no âmbito do Município de São Paulo, entendendo por sistema de bicicletas públicas o sistema sustentável de transporte de pequeno percurso, para deslocamento de pessoas, baseado em mecanismo de autoatendimento para a disponibilização de bicicletas compartilhadas pelos usuários, conectando os bairros aos terminais de transporte público.

Assim, o Decreto 57.889/2017 estabelece diretrizes para o sistema de bicicletas compartilhadas, que poderá ser com ou sem estações físicas, por meio de aluguel de bicicletas, por prazo determinado, disponibilizado nas vias e logradouros públicos, devendo ser prestado por operadora devidamente cadastrada como Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada – OTTC, perante a Administração Municipal, representada pelo Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV, com análise técnica pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT.

Tal regulamento autoriza as OTTCs a alocar bicicletas em paraciclos, bicicletários e estações, exclusivos ou não, localizados em vias e logradouros públicos, conforme previsto em regulamentação específica, sendo que as bicicletas compartilhadas sem estação deverão ser estacionadas sem prejuízo da livre circulação de pedestres.

A permissão para o uso de vias e logradouros públicos para instalação de paraciclos e estações exclusivas poderá ser outorgada à OTTC, mediante a apresentação de estudos técnicos que demonstrem a necessidade de implantação de estações, exclusivas ou não, em vias e logradouros públicos, cobrando-se o respectivo preço público pela outorga, proporcional à área ocupada.

O Decreto 57.889/2017 define que as bicicletas vinculadas ao serviço de compartilhamento devem ter identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana.

Prevê ainda que a instalação de paraciclos e estações para uso do sistema de compartilhamento de bicicletas deverá atender as regras da Companhia de Engenharia e Tráfego - CET, da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana - CPPU, do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental - CONPRESP, bem como de outros órgãos ou entidades públicas competentes, no âmbito de suas respectivas atribuições.

Quanto às disposições legais sobre o tema que podemos destacar da Lei Municipal nº 14.223/2006 que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo (Lei Cidade Limpa), temos o disposto no inciso XIII do artigo 7º da Lei que estabelece não são considerados anúncios a identificação das empresas nos veículos automotores utilizados para a realização de seus serviços, o que pressupõe a exclusão de bicicletas por se tratar de veículo de propulsão humana.

Por outro lado tem-se o disposto no inciso XII do artigo 9º da Lei Cidade Limpa que estabelece que é proibida a instalação de anúncios nos veículos automotores, motocicletas, bicicletas e similares e nos "trailers" ou carretas engatados ou desengatados de veículos automotores, excetuados aqueles utilizados para transporte de carga

Nossa avaliação é de que a não inclusão de bicicletas no inciso XIII do artigo 7º deve-se ao fato da pouca utilização de tal veículo pelas empresas para a realização de seus serviços à época da promulgação da Lei Cidade Limpa, exceto para a realização de ações de caráter publicitário, o que justificaria a proibição existente no inciso XII do artigo 9º. Portanto entendemos, que a identidade das empresas nas bicicletas não difere, por exemplo, de veículos com a identidade das empresas "vivo", "TIM", "NET", "Claro", "Eletropaulo", "SABESP", dentre outros.

Assim, com as novas políticas públicas de incentivo à utilização de bicicletas como modal de transporte nas cidades, desenvolvidas após a vigência da Lei 14.223/2006, podemos concluir que o aspecto legal acima citado (inciso XIII do artigo 7º) ficou defasado da realidade atual do uso de bicicletas.

Considerando que se é permitido às empresas sua identificação nos veículos automotores utilizados para a realização de seus serviços, não haveria motivos, diante da atual realidade, da não extensão de tal possibilidade às bicicletas, podendo, a nosso ver ser caracterizado como caso omissos, requerendo, por conseguinte, sua regulamentação.

Considerando o disposto nos artigos 35 e 47 da Lei Municipal nº 14.223/2006, bem como no artigo 331 da Lei Municipal nº 16.050/2014, que conferem à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana - CPPU competência para apreciar, emitir parecer e deliberar sobre casos de aplicação da legislação específica sobre anúncios, mobiliário urbano, infraestrutura, inserção e remoção de elementos na paisagem urbana, dirimir dúvidas na interpretação de dispositivos da Lei Cidade Limpa ou em face de casos omissos, propor e expedir atos normativos administrativos sobre a ordenação dos anúncios, paisagem e meio ambiente e expedir atos normativos para sua fiel execução, promover o enquadramento e estabelecer os parâmetros para as novas tecnologias e meios de veiculação de anúncios, bem como projetos diferenciados que tenham interferência na paisagem urbana não previstos na Lei Cidade Limpa.

Dessa forma, a Superintendência de Planejamento da Paisagem Urbana da São Paulo Urbanismo, após avaliar a comunicação visual dos serviços de compartilhamento cadastrados junto à SMT (SEI 012386797), elaborou a regulamentação da comunicação visual de bicicletas e estações vinculadas aos serviços de compartilhamento no território do Município de São Paulo por meio da Resolução SMUL.AOC.CPPU/001/2019 (SEI 014147840).

A. Regina L. Monteiro

Superintendente de Planejamento da Paisagem Urbana

Presidente da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana



Documento assinado eletronicamente por **Aparecida Regina Lopes Monteiro, Assessor(a)**, em 10/07/2019, às 14:36, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **018822358** e o código CRC **1B4E2378**.

Referência: Processo nº 6010.2019/0002223-1

SEI nº 018822358



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO

Gabinete do Secretário

Rua São Bento, 405, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01011-100

Telefone:

Informação SMUL/GAB Nº 018825612

São Paulo, 10 de julho de 2019.

URGENTE

CASA CIVIL - ATL

Sra. Assessora Técnico - Legislativa II

Tendo em vista as informações constantes no doc. 018822358, restituímos o presente em resposta ao doc. 018341929, sobre as informações requeridas.



Documento assinado eletronicamente por **Eliana Maria das Dores Gomes, Chefe de Gabinete**, em 10/07/2019, às 15:15, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **018825612** e o código CRC **CE107DC1**.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Técnica

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Informação SMT/AT Nº 018924853

São Paulo, 12 de julho de 2019

Interessado: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO / COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA / VEREADOR CELSO JATENE

Assunto: REQUERIMENTO Nº 27/19, SOLICITANDO INFORMAÇÕES RELATIVAS AO PROGRAMA INTEGRA-BIKE.

CASA CIVIL/Assessoria Técnico-Legislativa II

Srª Assessora

Tendo em vista o exposto pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, cabe ressaltar que o Decreto Nº 56.981/2016 dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor.

De acordo com o referido Decreto, o viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade e sua utilização e exploração deve proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade, promover o desenvolvimento sustentável da cidade de São Paulo, nas dimensões socioeconômicas e ambientais, incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema, bem como estimular o uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.

No âmbito deste contexto foi instituído o Comitê Municipal do Uso do Viário - CMUV, que tem por objetivo fixar metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas, definir os preços públicos cobrados das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs para operar cada serviço, bem como definir os parâmetros de credenciamento para cada serviço. O direito ao uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs. A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo Municipal.

Em atendimento ao disposto no Art. 240, inciso IV, da Lei Municipal nº 16.050/2014 que aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, foi promulgado o Decreto Municipal nº 57.889/2017 que disciplina o compartilhamento de bicicletas em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

Para disciplinar o disposto no Decreto 57.889 - Bicicletas Compartilhadas, o Comitê Municipal do Uso do Viário – CMUV, expediu a Resolução nº 17 que regulamenta o credenciamento das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs para exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas disponibilizado nas vias e logradouros públicos da cidade.

Tal resolução tem como objetivo geral fomentar a mobilidade sustentável no município de São Paulo, reduzir as emissões de ruídos e de gases poluentes, estimular a integração com os transportes públicos contemplando o conceito de *last mile* (última milha), ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação de viagens no município, reduzindo o uso do transporte motorizado individual e promovendo o uso democrático e inclusivo do espaço público.

O modelo de serviço de compartilhamento de bicicletas em vias e áreas públicas adotado na cidade de São Paulo compreende a exploração comercial, em caráter permanente ou eventual, de modo estacionário, conforme as seguintes categorias de equipamentos:

- Bicicletas com estações em locais físicos definidos e;

- Bicicletas sem estações, com sistema de autotravamento e georreferenciamento.

Considerando que o uso do espaço público deve, obrigatoriamente, atender ao interesse público e que a permissão para exploração comercial não deve fugir a esta premissa, não há como desconsiderar a necessidade de cobrança por parte da municipalidade, ainda que de forma ponderada, pelo seu uso exclusivo.

Para tanto, foram utilizados como parâmetros as regulamentações municipais que tratam das permissões de bancas de jornal (Lei nº 10.072, de 9 de junho de 1986, e Decreto nº 22.709, de 5 de setembro de 1986) e de comida de rua (Lei nº 15.947 de 26 de dezembro de 2013 e Decreto nº 55.085 de 6 de maio de 2014).

Em tais normatizações, o preço público anual pela permissão de uso corresponde a um percentual do valor venal do metro quadrado da respectiva quadra, constante da Planta Genérica de Valores - PGV, calculado por metro quadrado (m²) de área pública aprovada para uso do permissionário.

O preço público a ser pago pelas operadoras de sistema de compartilhamento de bicicletas com ou sem estação - *dockless* ou *freefloating* -, leva em consideração a área ocupada para sua instalação e pode corresponder entre de 0,3% a 0,5% do valor venal do m² dos imóveis localizados na respectiva quadra, conforme constante da Planta Genérica de Valores em vigência.

Assim, o preço público é recolhido de acordo com a seguinte fórmula:

$$P = V * Pe * AE$$

$$P = V * 0,005 * AE$$

P = preço público ao ano.

V = valor unitário, em reais, de m² de terreno da respectiva quadra em que se encontra a estação ou o local georreferenciado para estacionamento pela Planta Genérica de Valores do município.

Pe = percentual de V a ser cobrado

AE = área ocupada pela estação em m²

Por exemplo, uma operadora que deseja instalar uma estação física ou com localização georreferenciada (*dockless* ou *freefloating*) com 10 bicicletas na Avenida Paulista, em quadra mais valorizada, cujo valor (PGV) do m² pesquisado é R\$ 24.000,00, deve recolher anualmente aos cofres municipais o montante de R\$ 2.640,00, conforme demonstrado abaixo:

$$P = V * Pe * AE$$

$$P = 24.000 * 0,005 * 22 \text{ (m}^2\text{)} = \text{R\$ } 2.640,00$$

Já o artigo 10º da Resolução 17 do CMUV, estipula que o valor da tarifa correspondente a 1 hora de utilização da bicicleta a ser cobrado do usuário do sistema de compartilhamento de bicicletas com ou sem estação - *dockless* ou *freefloating* - não poderá exceder o equivalente a duas vezes o valor da tarifa de ônibus do transporte público urbano municipal.

Cabe ressaltar ainda que o Poder Executivo não possui acesso ao montante que cada Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada arrecada com seu programa, uma vez que tal informação faz parte das regras de negócio próprias à cada Operadora. Ao Poder Executivo cabe regulamentar o uso do espaço público, atendendo ao interesse coletivo no que tange a exploração comercial pelo seu uso exclusivo.

Nesse sentido, é importante observar que uma das condições para o credenciamento é a empresa interessada apresentar o Plano de Implantação do Serviço de Compartilhamento de Bicicletas contendo o cronograma de Implantação do Serviço, contemplando a necessidade de atuação em regiões periféricas do Município. Ainda conforme a Resolução 17 do CMUV fica estabelecida a regressividade de 0,3% sobre o valor venal do m² da quadra adjacente para as estações localizadas fora do centro expandido, nas regiões periféricas, a um raio de até 600 metros de estações ou terminais de transporte público. Isso gera um incentivo para as Operadoras atuarem fora do centro expandido, assegurando que o serviço se espalhe paulatinamente por todo o território do Município.

Considerando o exposto, a Assessoria Técnica da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes se coloca a disposição para possíveis esclarecimentos que se façam necessários.

Carolina Cominotti
Assessora Técnica



Documento assinado eletronicamente por **Carolina Cominotti, Assessora Técnica II**, em 12/07/2019, às 17:17, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **018924853**
e o código CRC **6D08F9F0**.
