

São Paulo, 08 de junho de 2021

Ofício nº 027 /2021

Ref. PL 259/2021 põe em risco todo o sistema de compartilhamento de bicycletas na cidade de São Paulo

Sr. Carlos Alberto Quadros de Bezerra Júnior
Vereador e Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

Prezado Vereador,

A Associação Brasileira do Setor de Bicycletas (Aliança Bike), sediada na Alameda Santos, 415 - 10º andar - São Paulo, SP, entidade devidamente constituída desde 2009 e que hoje conta com mais de 120 empresas e entidades associadas ligadas diretamente à economia da bicycleta, vem solicitar que o **Projeto de Lei 259/2021**, de autoria da Vereadora **Sandra Tadeu** (DEM), não seja aprovado na Comissão de Constituição e Justiça sem antes uma análise séria de sua legalidade, pertinência e um debate público sobre a matéria.

As razões por que o Projeto de Lei em questão é bastante grave e pode comprometer o uso de bicycletas em São Paulo estão listadas abaixo:

1. Em sua justificativa, a autora do PL 259 afirma que “a liberdade de locomoção é um direito”, aludindo ao art. 5º, inciso XV da Constituição Federal. Concordamos com a autora, mas não conseguimos encontrar correlação entre a privação de liberdade de locomoção e os sistemas de bicycletas compartilhadas.
2. Ainda na justificativa do referido PL, a autora afirma que o projeto se faz necessário “uma vez que visa aumentar a mobilidade e a locomoção das pessoas que têm dificuldades quando encontram um bicycletário em frente aos prédios comerciais e residenciais”. Aqui há um equívoco de conceitos, pois *bicycletário* é um local “reservado para o estacionamento de bicycletas em área pública ou privada, dotado de zeladoria presencial ou eletrônica” (lei nº 16.885/ 2018, a “Lei do SICLO”), portanto estações de bicycletas compartilhadas **não podem ser confundidas com bicycletários**. Segundo, a cidade já conta com marcos legais que resguardam a circulação de pedestres e pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, como por exemplo o Decreto nº 58.611/2019 (padronização de calçadas).
3. Todas as estações de bicycletas compartilhadas na cidade de São Paulo devem seguir um rito burocrático-administrativo que garante, ao poder público, **pleno controle e avaliação** de cada instalação de estação de compartilhamento de bicycletas. A CET - Companhia de Engenharia de Tráfego indica o local, em consonância com a empresa permissionária e

operadora do sistema, e a Subprefeitura da localidade deve **validar e emitir a TPU** para cada estação instalada na cidade. Ou seja, as empresas operadoras de bicicletas compartilhadas não têm autonomia para simplesmente instalarem, onde bem entenderem, suas estações. E devem, como qualquer outro permissionário que atue com mobiliário urbano, seguir as leis municipais, como já dito.

4. O projeto de lei, na medida em que proíbe a “instalação de novos totens para a locação de bicicletas em frente a entrada de pedestre de prédios residenciais e comerciais”, resultaria em inviabilizar a operação de todos os sistemas, comprometendo mais de 300 mil viagens mensais que são realizadas por bicicletas compartilhadas em São Paulo. A definição do espaço *em frente* à saída é tão abrangente e subjetiva, que resultaria em uma **confusão jurídica que colocaria em xeque o aspecto mais importante para estes sistemas: sua acessibilidade, sua proximidade com a vida dos usuários.**
5. Importante ressaltar e reafirmar que, quando não instaladas no meio-fio da via pública, as estações de bicicletas compartilhadas devem ser instaladas na **faixa de serviço da calçada**, exatamente nos espaços onde já são destinados todos os mobiliários urbanos, como lixeiras, pontos de ônibus, postes, etc. Não há uma única estação que esteja ocupando a área de livre circulação de pedestres. Caso houvesse, seria um caso de flagrante ilegalidade, tanto por parte da permissionária, quanto por parte da CET e da subprefeitura que validaram e emitiram a TPU. Desta forma, o arcabouço legal da cidade já contempla plenamente e salvaguarda o interesse de pedestres.
6. As principais leis e marcos legais regulatórios que regem os sistemas de bicicletas compartilhadas e a instalação das estações são:
 - a. [Manual de Desenho Urbano e obras viárias](#)
 - b. [Lei Municipal 16.885/2018](#)
 - c. [Decreto Municipal 57.889/2017](#)
 - d. [Decreto Tô Legal](#)
 - e. [Portaria SMT nº 108/2018](#)
 - f. [Resolução CMUV nº 23/2019](#)
 - g. [Resolução CMUV nº 17/2017](#)
 - h. [Resolução SMUL/AOC/PPU nº 1/2019](#)
 - i. [Manual de Sinalização Urbana da CET](#)
 - j. [CTB - Código de Trânsito Brasileiro](#)

Desta forma, se a nobre vereadora autora do projeto de lei está buscando ampliar a defesa da mobilidade a pé e das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o escopo do projeto de lei deve ser outro, pois as bicicletas compartilhadas e suas estações já estão respeitando e, ainda mais, estão estimulando a mobilidade ativa e uma cidade mais saudável, sustentável e humana. Apenas uma das operadoras já acumulou 34 mil quilômetros rodados a partir de mais de 345 mil usuários. Isso significa uma economia de 2,45 toneladas de CO² na atmosfera.

7. Ainda, colocamo-nos à disposição para dialogar com a Comissão de Constituição e Justiça, através de reunião virtual ou audiência pública, para esclarecer a nobre Vereadora sobre os equívocos e retrocessos do Projeto de Lei em questão. A partir de um objetivo nobre - aumentar a mobilidade de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida - a autora acaba por objetivar o fim dos sistemas de bicicletas compartilhadas, que não comprometem em absolutamente nada a mobilidade a pé. Como se diz no jargão popular, a nobre vereadora mirou no padre, errou e também não acertou na Igreja. Ou há outras motivações e interesses que não estão colocados no projeto, ou sua proposta é absolutamente descabida para o objetivo que se busca. Contudo, se o objetivo oculto é o de comprometer e solapar a cultura do uso de bicicleta na cidade, então o projeto de lei é assertivo. Mas não nos parece que esta seja a intenção da Vereadora ou desta Comissão de Constituição e Justiça.

Vimos, portanto, solicitar que o Projeto de Lei 259/2021 não avance em sua tramitação, restando necessárias avaliações acerca de sua legalidade e pertinência, como apontado acima, sob o risco de comprometermos uma das políticas de mobilidade urbana mais bem sucedidas na cidade.

Colocamo-nos à disposição e agradecemos a atenção.

Contato:

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

(11) 97114-0140 - contato@aliancabike.org.br

São Paulo, 08 de junho de 2021.



DANIEL GUTH
Diretor Executivo
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas



GIANCARLO CLINI
Presidente do Conselho Deliberativo
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas