



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Projeto de Lei nº \_ PL  
1/2019

Dispõe sobre o Sistema de Micro Mobilidade Compartilhada e seu funcionamento nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo; institui diretrizes para o estímulo ao desenvolvimento de uma Rede Integrada de Micromobilidade e da outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

**CAPÍTULO I**

**DO SISTEMA DE MICRO MOBILIDADE COMPARTILHADA E DA REDE INTEGRADA DE MICRO MOBILIDADE**

Art. 1º O Sistema de Micro mobilidade Compartilhada (SMC) é o conjunto dos produtos, serviços e equipamentos de infraestrutura urbana, públicos ou privados, operando no Município de São Paulo e postos à disposição da população, com ou sem custo para o usuário, que permitam a realização de deslocamentos de curta e média distância de maneira ecologicamente correta e eficiente, bem como a ordenação do espaço público.

Parágrafo único. A Rede Integrada de Micro mobilidade (RIM) é composta por todos os modais ativos ou elétricos de transporte individual, disponíveis em modelo público ou privado de compartilhamento, que permitam a realização de deslocamentos de maneira sustentável e alternativa ao veículo automotor, incluindo mas não se limitando às bicicletas e bicicletas elétricas compartilhadas com ou sem



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

estação física, e quaisquer equipamentos de mobilidade individual autopropelidos colocados à disposição da população pelo poder público ou pela iniciativa privada.

Art. 2º O SMC observará as seguintes diretrizes:

I - criação de alternativas sustentáveis e eficientes de transporte que contribuam com a redução do uso de veículos automotores;

II - estímulo à integração da RIM ao sistema público de transporte coletivo, inclusive por meio de convênios facilitadores do estacionamento de modais ativos ou elétricos no entorno das estações e terminais de transporte coletivo ou da integração ao Bilhete Único;

III - expansão equilibrada, com respeito ao espaço público e ao trânsito de pedestres, nos termos da legislação competente.;

IV - observação, pelas operadoras públicas ou privadas de equipamentos componentes da RIM, das especificações de uso e segurança exigidas pela legislação competente para o bom funcionamento dos modais ativos ou elétricos de transporte individual;

V - estímulo governamental da inovação e do desenvolvimento de novos modais de transporte ativo ou elétrico, inclusive por meio de convênios e chamamentos públicos que tenham por objetivo o teste piloto de novos produtos ou serviços;

VI – liberdade de iniciativa e estímulo à concorrência entre operadoras.

Art. 3º A RIM será desenvolvida tanto por iniciativas públicas quanto privadas, observando os modais que a compõem as seguintes diretrizes e dispondo das seguintes prerrogativas:

I - baixa emissão de poluentes;



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

II - oferecimento de alternativas de transporte individual com variados níveis de preço e acessibilidade pela população;

III - acesso livre, pelos usuários de modais públicos ou privados integrantes da RIM, aos equipamentos públicos de infraestrutura urbana de apoio à micro mobilidade, tais como bolsões de estacionamento, paraciclos e bicicletários;

IV - criação de condições de desenvolvimento de modais ativos ou elétricos inovadores, permitida e estimulada a experimentação pelas operadoras públicas ou privadas participantes da RIM.

## CAPÍTULO II

### DA INFRAESTRUTURA URBANA

Art. 4º O poder público poderá criar chamamentos e ajustes público-privados para a expansão da infraestrutura urbana de apoio à micro mobilidade, podendo para isso contar com o apoio das operadoras da RIM.

Parágrafo único. Os chamamentos poderão incluir o suporte financeiro das operadoras da RIM à instalação de equipamentos de apoio à micro mobilidade, bem como demandar contrapartidas, tais quais a autorização de veiculação de patrocínio nos referidos equipamentos, relacionadas aos objetos de que tratam a Lei nº 14.223/06, e os Decretos 40.384/01 e 52.062/10, bem como outros que a venham regulamentar, como a inserção do anúncio ou nome de partes envolvidas nos referidos ajustes, observados a norma e os elementos do caso concreto, em especial no que diz respeito ao uso de bens públicos e à proteção da paisagem urbana.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

Art. 5º A infraestrutura urbana de apoio à micro mobilidade será colocada à disposição da população, sendo permitido o uso de bolsões e paraciclos públicos por quaisquer usuários da RIM.

Parágrafo único. Os equipamentos de apoio à micro mobilidade, tais como estações e paraciclos, apoiada ou não sua instalação pelas operadoras da RIM, ficarão à disposição dos usuários da RIM, sendo facultado o aproveitamento de vagas originalmente destinadas a um modal da RIM para a disponibilização de outros modais da RIM.

### CAPÍTULO III

#### DO FUNCIONAMENTO DOS MODAIS ATIVOS OU ELÉTRICOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL

Art. 6º Os modais ativos integrantes da RIM já regulados pelo Município de São Paulo permanecem regulados como se encontram, mantidos o Decreto 57.889 de 21 de setembro de 2017 e as competentes Resoluções do Conselho Municipal do uso do Viário (CMUV).

Art. 7º Os modais elétricos integrantes da RIM funcionarão com observação das seguintes diretrizes:

I - exigência e fiscalização, pela autoridade municipal, do cumprimento, pelas operadoras integrantes da RIM, dos requisitos técnicos e de segurança básicos aplicáveis a seus equipamentos e produtos, deverão observar às especificações de segurança dispostos no Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) e na Resolução 465 de 27 de novembro de 2013 do CONTRAN e à certificação dos dispositivos de conectividade embarcados pela ANATEL.



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

II - credenciamento das operadoras junto ao Município nos termos da regulação vigente;

III - aplicação análoga, sempre que cabível, das mesmas regras aplicáveis aos modais ativos integrantes da RIM.

**CAPÍTULO IV**

**DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 8º Compete à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes estimular, executar e fiscalizar as disposições deste decreto, podendo para isso ser criado órgão dedicado.

Art. 9º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.



**JOSÉ POLICE NETO**

**Vereador- PSD**



CÂMARA MUNICIPAL DE  
**SÃO PAULO**

## JUSTIFICATIVA

O presente projeto tem como objetivo definir e regular os serviços de micromobilidade, estabelecendo um sistema de micromobilidade integrado ao sistema de mobilidade da cidade e uma rede integrada de mobilidade compartilhada visando estabelecer as condições de viabilidade e operacionalidade dos agentes e usuários deste modal.

A micromobilidade, baseada em mobilidade ativa ou elétrica, é um importante elemento para garantir uma melhora nas condições de sustentabilidade urbana, reduzindo a emissão de poluentes, incluindo gases de efeito estufa, e desafogando o sistema viário já sobrecarregado. Atuando principalmente nas chamadas “primeira e última milha”, a micromobilidade dá condições de uma utilização muito menor de veículos automotores e complementa a rede de transporte coletivo de massa.

Neste sentido a promoção deste sistema contribui com os objetivos traçados pelas políticas urbana e de mobilidade, contribuindo também para a melhora da qualidade de vida, em especial nas áreas mais adensadas e de elevada atividade. Assim justifica-se o estímulo governamental da inovação e do desenvolvimento de novos modais de transporte ativo ou elétrico, inclusive por meio de convênios e chamamentos públicos que tenham por objetivo o teste piloto de novos produtos ou serviços relacionados a este modal.

Na regulação ora proposta assegura-se o respeito ao espaço público e ao trânsito de pedestres e se estabelecem critérios para a cessão, através do pagamento de preço público com recursos arrecadados destinados ao sistema de transporte, de áreas públicas necessárias à operacionalização do sistema. Ao



**CÂMARA MUNICIPAL DE  
SÃO PAULO**

mesmo tempo se assegura a liberdade de escolha do usuário e a concorrência, permitindo a convivência e o florescimento de diversas tecnologias e serviços operando dentro do sistema, com incentivos para as menos poluentes.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'g' followed by a vertical line and a small horizontal dash.