

**WHOOSH BR ALUGUEL DE PATINETES LTDA.**

Rua Pedroso Alvarenga, 679. Itaim Bibi- SP, CEP 04531-001,  
juridico.brasil@whoosh.bike

**À Prefeitura de São Paulo  
Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV)  
Assunto: Alteração das Resoluções 17 e 19 da CMUV**

Prezados(as) Senhores(as),

A Whoosh BR Aluguel De Patinetes LTDA., sociedade empresária limitada, inscrita no Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas (CNPJ/MF) sob o nº 46.040.789/0001-05, com endereço na cidade de São Paulo, à Rua Pedroso Alvarenga, 679. Itaim Bibi- SP, CEP 04531-001, por meio desta, vem apresentar as considerações e sugestões de aprimoramento em relação às regras propostas, especialmente no que se refere às operações de patinetes elétricos.

## 1. Considerações Gerais

Acreditamos que a proposta apresentada pelo Comitê é um passo importante para regulamentar o uso de patinetes elétricos e melhorar a mobilidade urbana. No entanto, identificamos algumas questões que podem ser otimizadas para beneficiar tanto as operadoras quanto os usuários finais.

## 2. Contribuições Específicas

- a) Texto proposto:** Art. 5º. O artigo 14 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 14. As estações somente poderão ser implantadas em vias públicas com velocidade igual ou inferior a 40km/h (quarenta quilômetros por hora), respeitando o disposto no Decreto Municipal nº 59.671, de 7 de agosto de 2020, dentre outros disciplinamentos incidentes, relacionados à largura de calçadas, sinalização e faixas, espaços, rebaixamentos e suas extensões, sempre mediante aprovação da unidade administrativa (Subprefeitura) responsável pela área geográfica.

§1º. As estações de patinete poderão ser compartilhadas com bicicletas desde que devidamente sinalizadas para tal finalidade e que os serviços sejam prestados pela mesma OTM/OTTC mediante a obtenção do Termo de Permissão de Uso (TPU) de que trata o artigo 5º desta Resolução.

§2º. Respeitando o disposto no caput, quando houver mais de uma OTM, as estações deverão ser compartilhadas e divididas em módulos, delimitadas por pintura da marca de sinalização, para utilização das OTMs, ficando vedado a uma mesma operadora possuir dois módulos na mesma estação.

§3º. Somente será autorizada estação/estacionamento, independentemente da OTM, com comprimento máximo de 5,0m (cinco metros), incluída a pintura da marca de canalização, mantendo-se uma distância mínima entre elas, de 200m (duzentos metros).

**Texto sugerido:** Art. 14. As estações somente poderão ser implantadas em vias públicas com velocidade igual ou inferior a 40km/h (quarenta quilômetros por hora), respeitando o disposto no Decreto Municipal nº 59.671, de 7 de agosto de 2020, dentre outros disciplinamentos incidentes, relacionados à largura de calçadas, sinalização e faixas, espaços, rebaixamentos e

suas extensões, sempre mediante aprovação da unidade administrativa (Subprefeitura) responsável pela área geográfica, exceto em vias que possuam ciclovias ou ciclofaixas.

Quanto aos parágrafos do referido artigo 14, estamos de acordo e não temos alterações a sugerir.

**Justificativa:** A limitação das estações e estacionamentos de patinetes e bicicletas a vias públicas com velocidade máxima de 40 km/h pode ter vários impactos operacionais, econômicos e sociais para OTMs/OTTCs e para os usuários. Seguem exemplos:

- Falta de integração/intermodalidade
- Aumento de Custos Operacionais
- Deslocamentos Longos para Redistribuição: sem estações em áreas de alta circulação, os patinetes e bicicletas precisarão ser redistribuídos constantemente entre áreas de baixa demanda.
- Gestão de Locais Proibidos: Equipamentos estacionados irregularmente em vias com velocidades acima de 40 km/h precisarão ser recolhidos com mais frequência, mesmo que essas vias possuam ciclovia.

## Proposta de solução

Para mitigar esses impactos, a resolução pode ser alterada no sentido de: permitir estações em vias com limite de velocidade superiores a 40 km/h, nas vias que possuam ciclovias ou ciclofaixas.

**b) Texto Proposto:** Art. 6º. O artigo 15 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 15. Os estacionamentos descritos no artigo 1º, § 3º, inciso I, da presente Resolução, somente serão permitidos em vias públicas com velocidade menor ou igual a 40km/h, nos locais devidamente sinalizados para este fim, respeitando o Decreto Municipal nº 59.671, de 7 de agosto de 2020, assegurando o deslocamento livre de pedestres e a faixa de serviço.

§1º. Somente será autorizado estacionamento/estação, independentemente da OTM, com comprimento máximo de 5,0m (cinco metros), incluída a pintura da marca de canalização, mantendo-se uma distância mínima entre elas, de 200m (duzentos metros).

§2º. A OTM terá o prazo máximo de 3 (três) horas para recolhimento dos patinetes localizados nos Grupos 1 e 2, e de 6 (seis) horas naqueles constantes nos Grupos 3 e 4, vedada sua prorrogação, considerando-se, após o decurso destes prazos, como veículos abandonados.

**Texto sugerido:** Art. 15. Os estacionamentos descritos no artigo 1º, § 3º, inciso I, da presente Resolução, somente serão permitidos em vias públicas com velocidade menor ou igual a 40km/h, exceto nas vias que possuam ciclovia ou ciclofaixa, nos locais devidamente sinalizados para este fim, respeitando o Decreto Municipal nº 59.671, de 7 de agosto de 2020, assegurando o deslocamento livre de pedestres e a faixa de serviço.

Quanto aos parágrafos do referido artigo 14, estamos de acordo e não temos alterações a sugerir.

**c) Texto proposto:** Art. 4º. O artigo 5º, § 5º, da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 5º. [...]

# WHOOSH

§5º. No caso do parágrafo anterior, o custeio, a manutenção/reposição e a implantação da sinalização das estações/estacionamentos ficarão a cargo das OTMs.

**Texto sugerido:** §5º. No caso do parágrafo anterior, o custeio, a manutenção/reposição e a implantação da sinalização das estações/estacionamentos ficarão a cargo das OTMs de forma igualitária, de modo que haja divisão dos custos entre as mesmas.

**Justificativa:** Estamos de acordo com o compartilhamento das vagas com outras empresas e modalidades, desde haja uma divisão no custeio das demarcações necessárias, caso o entendimento seja mantido de que essa é uma responsabilidade das operadoras.

**d) Texto proposto:** Art. 7º. Altera o caput e acrescenta os incisos XI, XII e XIII e um parágrafo único ao artigo 16 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, com a seguinte redação:

Art. 7º. Altera o caput e acrescenta os incisos XI, XII e XIII e um parágrafo único ao artigo 16 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, com a seguinte redação:

Art. 16. Ficam expressamente vedadas as estações e os estacionamentos de patinetes elétricos:

(...)

XI – Nas áreas com vagas regulamentadas para estacionamentos de veículos específicos;

XII – Nos locais com proibição de estacionamento e/ou parada;

XIII - Na faixa exclusiva ou preferencial;

XIV – Demais locais em que o estacionamento é proibido, conforme regras gerais estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Parágrafo único. Em havendo o descumprimento do disposto neste artigo, considerar-se-á o equipamento como veículo abandonado à luz da Lei Municipal nº 13.478, de 30 de dezembro de 2002, Decreto Municipal nº 51.832, de 1 de outubro de 2010 e demais normas regulamentadoras, sem prejuízo da incidência de penalidade à OTM responsável.

**Texto sugerido:** Estamos de acordo com as regras descritas nos referidos incisos, não temos alterações a sugerir.

**e) Texto proposto:** Art. 8º. Ficam acrescentados os incisos XXXII, XXXIII, XXXIV e XXXV ao artigo 25 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, com a seguinte redação:

Art. 25. [...]

XXXII – Assegurar sistema de georreferenciamento para monitoramento individual de cada unidade de patinete em circulação no viário do Município de São Paulo, sem prejuízo do seu compartilhamento com as autoridades de trânsito competente;

# WHOOSH

XXXIII – Garantir que os patinetes somente trafeguem no sentido autorizado na via ou espaço público, devendo respeitar as regras de trânsito, assegurando o cumprimento do artigo 12 desta Resolução, vedando-se sua circulação em calçadas;

XXXIV – Compartilhar com o CMUV, anualmente, até o dia 15 de janeiro, no e-mail: cmuv.credenciamento@prefeitura.sp.gov.br, a título informativo, relatório detalhando quais providências foram adotadas pela OTM em face do uso inadequado de patinetes pelos usuários, individualmente, especificando, pelo menos, a data, o local, o descritivo da conduta praticada e a medida adotada para o caso;

XXXV - Assegurar, às suas expensas, a imediata retirada de equipamentos que tenham sido estacionados ou descartados por usuários em locais não autorizados, sob pena de serem considerados veículos abandonados à luz da Lei Municipal nº 13.478, de 30 de dezembro de 2002 e demais normas regulamentadoras.

**Texto sugerido:** Estamos de acordo com as regras descritas nos referidos incisos, não temos alterações a sugerir.

- f) Texto proposto:** Art. 9º. Às operadoras que possuem o credenciamento em vigor e estejam efetivamente operando o serviço no viário paulistano no momento da publicação desta Resolução, considerar-se-á como prazo final o dia 5 de maio de 2025, para adequarem-se aos termos desta norma junto às autoridades competentes, sob pena da aplicação de penalidade pelo colegiado do CMUV.

### **Considerações acerca da aplicabilidade do artigo 9º:**

A Whoosh BR apresentou em 27/09 a listagem dos pontos de estacionamento seguindo os critérios estabelecidos. Obteve apenas 26 aprovados, tendo como negativa a presente resolução, que ainda não estava vigente no momento da solicitação de análise, e que ainda passará por audiência pública. Os critérios de análise utilizados na aprovação dos pontos deveriam seguir a legislação vigente, com a oportunidade de eventual adequação, caso necessário; posterior à aprovação da revisão Reitera-se a disposição da companhia de se adequar às sugestões quando aprovadas e publicadas em DO.

- g) Texto proposto:** Art. 10. Esta Resolução entrará em vigor no prazo de 15 (quinze) dias úteis da data de sua publicação no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, revogadas as disposições em contrário.

**Texto sugerido:** Estamos de acordo com a data de início da vigência da Resolução em questão.

### **3. Considerações finais**

A intermodalidade como elemento estratégico da mobilidade urbana: a necessidade de revisão da nova regulação em São Paulo.

A recente medida que sugere o estacionamento de patinetes e bicicletas em vias com limites de velocidade superiores a 40 km/h em São Paulo representa um grave retrocesso na promoção da micromobilidade e da intermodalidade. Ao restringir o uso de micromodais em vias fundamentais para a circulação e integração de diferentes meios de transporte, como a Avenida Faria Lima, Avenida Paulista e Avenida Rebouças, entre outras (em sua maioria as

# WHOOSH

avenidas da cidade possuem limite superior a 40km/h) a regulação desconsidera práticas bem-sucedidas de mobilidade urbana observadas em outras cidades do mundo.

## **A importância estratégica das vias estruturais:**

Os principais eixos de mobilidade da cidade, concentrando ciclovias, corredores de ônibus e estações de metrô que viabilizam a integração modal. Nessas áreas, a micromobilidade, representada por bicicletas e patinetes, desempenha um papel crucial no deslocamento da "última milha", conectando o transporte coletivo ao destino final do usuário.

A nova regulamentação inviabiliza o uso eficiente de patinetes e bicicletas nesses pontos estratégicos, prejudicando tanto os usuários quanto os objetivos de sustentabilidade e redução de emissões que a cidade busca alcançar.

## **Exemplos de boas práticas internacionais:**

### 1. Londres, Reino Unido

Em Londres, os patinetes elétricos são integrados ao sistema de transporte urbano por meio de pontos de estacionamento estrategicamente localizados próximos a estações de metrô, ônibus e ferrovias. Além disso, a cidade possui uma rede de ciclovias em vias de grande fluxo, com velocidade acima de 40 km/h, demonstrando que a segurança pode ser garantida com infraestrutura adequada.

### 2. Berlim, Alemanha

Berlim incentiva o uso de patinetes e bicicletas por meio de regulamentações que permitem o estacionamento em vias de alta circulação, especialmente em áreas próximas a estações de transporte público. A cidade prioriza a criação de espaços dedicados a esses veículos, ao invés de restringir sua utilização.

### 3. Copenhague, Dinamarca

Reconhecida como referência global em mobilidade sustentável, Copenhague investe em infraestrutura que conecta micromodais ao transporte coletivo. Bicicletas e patinetes podem ser estacionados em vias de maior circulação, incluindo aquelas com velocidades superiores a 40 km/h, desde que em áreas designadas e com planejamento urbano integrado.

### 4. Barcelona, Espanha

Em Barcelona, há uma ampla rede de ciclovias conectada a principais vias urbanas e sistemas de transporte público. O estacionamento de bicicletas e patinetes é incentivado em áreas estratégicas para ampliar o alcance do transporte coletivo e reduzir o uso de carros.

### 5. São Francisco, EUA

São Francisco é um exemplo clássico de integração de micromobilidade em áreas centrais, com patinetes e bicicletas estacionados em corredores de ônibus e vias de maior tráfego, mas adaptados com sinalização e infraestrutura para garantir a segurança de todos.

## **Impactos negativos da regulação em São Paulo:**

A imposição de restrições ao estacionamento de patinetes e bicicletas em vias de grande circulação compromete a eficiência do sistema de transportes em São Paulo. Além de dificultar o acesso de usuários a modais como ônibus e metrô, a medida desestimula o uso de

# WHOOSH

alternativas sustentáveis e aumenta a dependência de veículos particulares, contribuindo para o congestionamento e para o aumento das emissões de carbono.

Adicionalmente, a regulação contradiz os investimentos já realizados na implantação de ciclovias em avenidas importantes, que se tornam subutilizadas ao restringir o estacionamento de micromodais nessas áreas.

## **Uma solução viável e estratégica:**

Ao invés de restringir o uso de patinetes e bicicletas, São Paulo deve adotar uma abordagem regulatória que priorize a organização e segurança, como a criação de pontos de estacionamento específicos em vias estratégicas. Essa medida, aliada a ações de fiscalização e conscientização, pode garantir o equilíbrio entre micromobilidade, segurança viária e eficiência do sistema de transporte.

A revisão da regulação é essencial para que São Paulo avance em direção a uma mobilidade urbana integrada, sustentável e acessível, seguindo os exemplos de cidades que compreenderam o valor da intermodalidade e investiram em soluções que promovem a convivência harmônica entre diferentes modais de transporte.

## **4. Conclusão**

Reiteramos nosso compromisso com a melhoria da mobilidade urbana em São Paulo e com a colaboração para o desenvolvimento de regulamentações equilibradas e eficazes. Estamos à disposição para esclarecimentos adicionais ou discussões sobre os pontos apresentados.

Atenciosamente,  
Francisco de Padovan Forbes - CEO  
Carolina Pinto dos Santos - Advogada