

São Paulo, 09 de dezembro de 2024

Ofício nº 089 /2024

Ref. Alterações na Resolução CMUV nº17, de 12 de dezembro de 2017 e nº 22, de 29 de outubro de 2019

Ao Excelentíssimo Senhor

Gilmar Pereira Miranda

Presidente do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)

Excelentíssimo Senhor Gilmar Pereira Miranda,

A Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicletas é uma associação criada em 2003 e formalmente estabelecida desde 2009. Em seu escopo de atuação figura a defesa dos interesses de todo o setor de bicicletas no país, sempre visando o interesse público e coletivo. A Associação é formada por mais de 190 empresas e organizações associadas, abrangendo fabricantes, distribuidores, importadores e grandes varejistas, espalhados por todo o território nacional, além de operadores de bicicletas compartilhadas, cicloturismo e ciclogística.

Vimos por meio deste sugerir mudanças à minuta de Resolução que visa alterar as Resoluções CMUV nº17, de 12 de dezembro de 2017 e nº 22, de 29 de outubro de 2019, com destaque à regra que condicionaria a instalação de estações de bicicletas compartilhadas **somente em vias com velocidade máxima até 40 km/h** (quarenta quilômetros por hora).

Condicionar a instalação de estações de bicicletas compartilhadas ao critério de velocidade máxima regulamentada da via representaria um grave equívoco e com potencial de colocar em xeque toda a política cicloviária da cidade, conforme demonstraremos abaixo:

- 1) Acesso direto a ciclovias e ciclofaixas.** Um dos pilares de um bom sistema de bicicletas compartilhadas é a sua integração imediata com a rede cicloviária implementada na cidade. Tendo em vista que as ciclovias (fisicamente segregadas) são estruturas ideais para serem implantadas nas vias arteriais (com limite de velocidade, no caso da cidade de São Paulo, de até 50 km/h), condicionar as estações às vias com limite inferior ou igual a 40 km/h afastaria todas as estações de bicicletas compartilhadas das melhores ciclovias da cidade, como as ciclovias das Avenidas Paulista, Brigadeiro Faria Lima, Sumaré, Rebouças, Henrique Schaumann, Brasil, São João, Hélio Pellegrino, entre tantas outras.
- 2) Vias arteriais possuem as melhores calçadas e passeios públicos.** É bastante notório

que a cidade de São Paulo carece de infraestrutura adequada para a mobilidade a pé, especialmente calçadas, calçadões e passeios públicos. Contudo, onde há melhor oferta de infraestrutura de calçadas, calçadões e passeios públicos - por conta da largura ampla da via como um todo - é justamente nas vias arteriais com limite de velocidade de até 50 km/h. Considerando que usuários de bicicletas e patinetes compartilhadas chegam caminhando para acessar as estações para a retirada de um desses equipamentos compartilhados, as calçadas e passeios públicos das vias arteriais se tornam espaços ideais para a instalação das estações e integração plena e imediata com as melhores ciclovias da cidade.

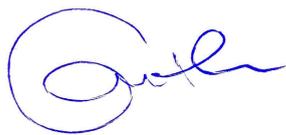
- 3) Ciclistas têm direitos e prioridade na circulação.** Independente da classificação da via pública - se arterial, coletora ou local - ciclistas têm prioridade na circulação pelo Código de Trânsito Brasileiro. Neste aspecto, a segurança e o conforto devem ser garantidos pela gestão com circunscrição sobre a via - no caso, a Prefeitura de São Paulo através da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET). A medida de impedir de maneira compulsória a instalação de estações de bicicletas compartilhadas nas vias arteriais vai na contramão da prioridade devida que as bicicletas têm. Trata-se, portanto, de uma inversão de valores e um conflito direto com o Código de Trânsito Brasileiro.
- 4) A violência no trânsito deve ser encarada de frente e a solução não passa por restringir a circulação de pessoas.** A mera afirmação de que se uma via com velocidade superior a 40 km/h é incompatível com estações de bicicleta, logo ela também será, de acordo com esta visão, incompatível com pedestres e ciclistas (vidas humanas). A solução, portanto, não deveria estar na proibição ou restrição de estações e pessoas nestes locais, mas sim no tratamento humanizado destas vias, com redução dos limites de velocidade e medidas de acalmamento do tráfego e priorização da vida.

Dessa forma, solicitamos que os Artigos 14 e 15 da Minuta de alteração da Resolução CMUV nº17, de 12 de dezembro de 2017 e nº 22, de 29 de outubro de 2019, sejam alterados e aqui sugerimos a supressão do trecho que limita a instalação das estações de acordo com a velocidade máxima permitida da via como segue:

COMO ESTÁ NA MINUTA	COMO SUGERIMOS
"Art. 14. As estações somente poderão ser implantadas em vias públicas com velocidade igual ou inferior a 40 km/h (quarenta quilômetros por hora), respeitando deverão respeitar o disposto no Decreto Municipal nº 59.671, de 7	"Art. 14. As estações deverão respeitar o disposto no Decreto Municipal nº 59.671, de 7 de agosto de 2020, dentre outros disciplinamentos incidentes, relacionados à largura das calçadas, sinalização e faixas,

de agosto de 2020, dentre outros disciplinamentos incidentes, relacionados à largura das calçadas, sinalização e faixas, espaços, rebaixamentos e suas extensões, sempre mediante aprovação da unidade administrativa (Subprefeitura) responsável pela área geográfica".	espaços, rebaixamentos e suas extensões, sempre mediante aprovação da unidade administrativa (Subprefeitura) responsável pela área geográfica".
"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 40 km/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".	"Art. 15. Os estacionamentos descritos no artigo 1º, § 3º, inciso I, da presente Resolução, somente serão permitidos 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".

Agradecemos pela atenção e esperamos que as sugestões ora apresentadas sejam acatadas e incorporadas e nos colocamos à disposição para dialogar com o CMUV e apresentar novas soluções e sugestões para melhoria dos sistemas de compartilhamento.



DANIEL GUTH
Diretor Executivo
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas



RODRIGO COELHO
Presidente do Conselho Deliberativo
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Contato:

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

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

(61) 99361-4298 - relgov@aliancabike.org.br