



São Paulo, 06 de dezembro de 2024.

À

Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito do Município de São Paulo
Comitê Municipal do Uso Viário (“CMUV”)

Ref.: Consulta Pública CMUV – Alteração nas Resoluções CMUV nº 17/2017 e 22/2019

Prezados(as) Senhores(as),

A M2 SOLUÇÕES EM ENGENHARIA **LTDA.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 14.192.913/0001-61, com sede na Rua Butantã, nº 182, Anexo 192, sala 02, CEP: 05.424-000, São Paulo/SP vem, respeitosamente, neste ato representada por seus representantes legais, e-mail: relacoes.governamentais@tembici.com, vem, perante V. Sa. (“**Tembici**”), vem, perante V.Sas. apresentar suas contribuições à minuta de resolução (“Minuta”) em consulta pública, realizada pelo Comitê Municipal do Uso Viário (“CMUV”), órgão integrante da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito do Município de São Paulo, com proposta de alteração nas Resoluções CMUV nº 17/2017 e nº 22/2019, que regulamentam a exploração dos serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricas nas vias e logradouros públicos no Município de São Paulo.

I. Introdução.

1. A Tembici é a empresa líder da América Latina de tecnologia para micromobilidade, que cria soluções para inspirar uma revolução do espaço urbano, disponibilizando bicicletas e bicicletas elétricas por meio de sistemas de compartilhamento, em diversos municípios do Brasil, inclusive o Município de São Paulo.
2. A Minuta em discussão propõe alterar as Resoluções CMUV nº 17/2017 e 22/2019, que regulamentam os serviços de compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricas nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, respectivamente.
3. Inicialmente, não foi possível identificar, nos documentos submetidos à consulta pública, a motivação para as alterações nas Resoluções CMUV nº 17/2017 e nº 22/2019. Essa ausência de justificativa torna-se preocupante, pois, como será detalhado nas contribuições apresentadas a seguir, algumas das mudanças propostas impactam diretamente o modelo de negócios atualmente adotado pela Tembici, já credenciada no Município de São Paulo.



4. Dessa forma, considerando as boas práticas estabelecidas na Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019, art. 5º) e a obrigação prevista no artigo 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), que determina à administração pública a avaliação das consequências de suas decisões, recomenda-se que a administração municipal realize, previamente a qualquer alteração na regulamentação vigente, um estudo de Análise de Impacto Regulatório (“AIR”). Tal estudo é indispensável para fundamentar eventuais mudanças normativas e, inclusive, avaliar a real necessidade de fazê-las.

II. Limitação à instalação de locais de disponibilização de bicicletas e patinetes elétricas em vias públicas com velocidade superior a 40km/h.

5. A alteração sugerida na Minuta no artigo 1º pretende restringir a instalação de estações de retirada, devolução e estacionamento de bicicletas às vias que tenham velocidade inferior a 40km/h, inviabilizando a instalação de estações em vias com velocidade superior acima de 40km/h.

6. Caso aprovada, a Minuta inviabilizaria o modelo de negócio na cidade de São Paulo, pois traria significativos impactos operacionais e, econômicos, comprometendo todo o benefício que este modal traz para a cidade, como a democratização do acesso a bens e serviços, aumento da renda familiar disponível por se tratar de um dos modais mais econômico, melhoria da saúde da população entre outros. E, mais, se aprovadas, as novas regras irão em sentido contrário às diretrizes fixadas no a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** (Lei Federal nº 12.587/2012), na **Política Municipal de Mudança no Clima de São Paulo** (Lei Municipal nº 14.933/2009) e no **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo** (Lei Municipal nº 16.050/2014) que, de forma geral, incentivam o desenvolvimento de modais alternativos de transporte não motorizados em São Paulo, além de ir de encontro a previsão do **Código de Trânsito Nacional**.

7. A infraestrutura cicloviária de São Paulo foi concebida exatamente a partir das diretrizes fixadas nas mencionadas legislações, resultando na criação no Sistema Cicloviário do Município de São Paulo (Lei Municipal nº 16.885/2018), que tem os seguintes objetivos e diretrizes:

“Art. 1º Fica criado o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO para o fomento do uso de bicicletas como meio de transporte na cidade de São Paulo, com os seguintes objetivos:

I – contribuir para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;



II - ampliar e aperfeiçoar continuamente a infraestrutura cicloviária, implantando as medidas necessárias à inserção da bicicleta na malha urbana da cidade, incluindo: tratamentos cicloviários em vias existentes, criação de infraestrutura específica para a circulação de bicicletas, previsão de tratamento cicloviário na infraestrutura viária planejada para o Município;

III - ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município de São Paulo e reduzindo o uso do transporte motorizado individual;

[...]

Art. 6º São elementos constitutivos do Sistema Cicloviário: (...)

V - sistema de bicicletas para uso compartilhado;

[...]

Art. 8º O Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO promoverá ações:

I - de estímulo ao uso de bicicleta por meio de ações educativas, de comunicação, de mobilização social e eventos, de modo a otimizar o uso da infraestrutura cicloviária e evitar sua ociosidade;

II - educativas permanentes voltadas para ciclistas, pedestres, motoristas, motociclistas e público em geral, com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis, o uso adequado de espaços compartilhados, o respeito e a convivência entre os modais de transporte; [...]" (grifos nossos)

8. Se aprovada, as novas regras trazidas da Minuta serão, inclusive, incompatíveis com as diretrizes do Sistema Cicloviário do Município de São Paulo, na medida em que desestimulariam o uso de bicicletas em São Paulo e inviabilizariam, por completo, a disponibilidade dos serviços de compartilhamento de bicicletas prestado pelas OTTCs nas principais avenidas da cidade.

9. Além disso, faz-se necessário destacar que **não há incompatibilidade de redes cicloviárias – e o consequente uso de bicicletas – em vias de velocidades médias ou rápidas**, desde que efetivamente estruturadas com a infraestrutura urbana adequada (ciclovias e/ou ciclofaixas). O próprio Código de Trânsito Brasileiro (“CTB”), norma referencial para questões de trânsito e mobilidade urbana, permite a circulação de bicicletas em vias rápidas (de velocidade igual ou superior a 60km/h), desde que haja ciclovia ou ciclofaixa instalada (art. 244, §1º, b¹). Assim, não haveria nenhuma restrição legal à instalação de estações nas vias de velocidade igual ou superior a 40km/h, tampouco sob o

¹ Art. 244, §1º Para ciclos aplica-se o disposto nos incisos III, VII e VIII, além de: (...) b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, **salvo quando houver acostamento ou faixas de rolamento próprio**



aspecto de segurança dos usuários e pedestres, que já é garantido na estrutura atualmente em vigor.

10. Como mencionado, a infraestrutura cicloviária do Município de São Paulo foi e é implantada a partir do Planejamento da Rede Estrutural Cicloviária, desenvolvida pelo Departamento Municipal de Trânsito, em conjunto com a Companhia de Engenharia de Trânsito e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito, de modo a viabilizar a infraestrutura de forma segura e compatível com o sistema viário municipal.

11. Nesse sentido, desde a edição da Resolução CMUV nº 17/2017, a Tembici explora o serviço de compartilhamento de bicicletas no Município de São Paulo, possuindo 246 estações espalhadas pela cidade, em conformidade com a rede cicloviária existente.

12. De acordo com os manuais internacionais do ITDP e da NACTO, a localização de cada estação de bicicletas compartilhadas foi definida com base em uma análise detalhada de previsão de demanda. Esse processo considera uma confluência de fatores estratégicos, como a intermodalidade com o transporte público, a existência de ciclovias e ciclofaixas, e a concentração de serviços e atividades urbanas. Nesse sentido, o sistema de bicicletas funciona como uma rede integrada, projetada para atender a dinâmica da cidade. O reposicionamento de uma estação pode impactar significativamente o funcionamento dessa rede, alterando fluxos, reduzindo a eficiência e afetando a experiência e o acesso de diversos usuários, comprometendo o sucesso do sistema como um todo.

13. Atualmente, 74 estações da Tembici estão localizadas em vias de velocidade igual ou superior a 40km/h - vias coletoras, arteriais e de trânsito rápido - que consistem em áreas de alta circulação de bicicletas e em que há grande demanda dos serviços prestados. Realocar essas estações para vias de velocidade igual ou menor que 40km/hora inviabiliza o sistema conforme se demonstrará a seguir.

14. Muitas destas vias que geralmente possuem velocidade superior a 40 km/h são pólos de conexão intermodal, isso porque, além de contarem com estações de metrô e ônibus, possuem estações de bicicletas que permitem aos cidadãos que se deslocaram até as regiões centrais utilizando as estações de metrô e ônibus, possam chegar ao seu destino final, percorrendo a última milha com a bicicleta. Não por acaso as estações que têm maior demanda do sistema de bicicletas compartilhadas são justamente as localizadas em tais vias.

15. Explica-se: A alteração da localização das estações, afastando-as das principais avenidas e ruas do município, acabaria por desestimular o uso de bicicletas. Isso porque um dos fatores principais que afetam a escolha de um determinado modal é a praticidade,



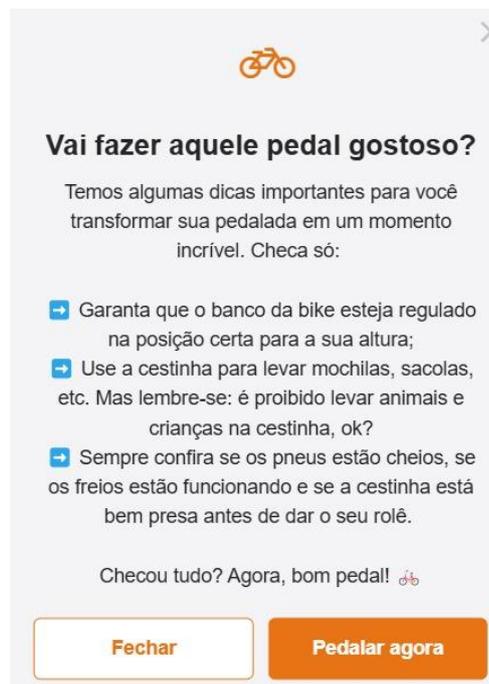
no caso das bicicletas compartilhadas, a facilidade de encontrar bicicletas e estações nos pontos de origem e destino. Nesse sentido, o usuário que realiza o deslocamento do eixo troncal utilizando metrô e ônibus opta pelo uso da bicicleta para realizar a última milha pela proximidade física da estação de bicicleta com os pontos de transporte público, geralmente localizados em vias de velocidade maior ou igual a 40 km/hora. A retirada dessas estações impactaria sobremaneira a integração intermodal e a demanda nas regiões onde hoje se concentram a maior demanda de usuários.

16. A título de exemplo, a modificação pretendida pela Minuta impactaria as operações das OTTCs nas principais avenidas de São Paulo, como a Avenida Faria Lima, Avenida Rebouças e Avenida Paulista, que são avenidas que possuem as principais ciclovias da cidade, e são pólos de conexão intermodal. Como consequência, a falta da proximidade física das estações de bicicleta desses pólos certamente implicará no aumento da demanda por veículos automotores, em prejuízo total à mobilidade urbana do município e ao interesse público consolidado nas diretrizes do Plano Diretor Estratégico e no Sistema Cicloviário do Município de São Paulo.
17. Inviabiliza-se, assim, a utilização do serviço pelo usuário, na medida em que as estações ficarão demasiadamente afastadas umas das outras e dos polos geradores de demanda, desestimulando, portanto, o uso pela população, afinal o uso das bicicletas envolve, na grande maioria dos casos, a cobertura dos deslocamentos de última milha, em especial os trajetos conectados com o transporte público.
18. Além disso, a regra impactaria negativamente os serviços regularmente realizados pelas OTTCs, na medida em que imporá a desativação das estações disponíveis nas principais avenidas do Município, que representam aproximadamente 30% das estações atualmente em funcionamento no Município de São Paulo, não representando apenas uma mudança de localização dessas estações. Cada local onde as estações estão instaladas consideraram um estudo complexo de potencial gerador de demanda que considera a conexão intermodal, concentração de serviços, e existência de malha cicloviária. Assim, as estações funcionam como uma rede dinâmica onde os pontos de origem e destino foram cuidadosamente planejados de acordo com a dinâmica da cidade. Realocar 30% das estações afetaria, nesse sentido, todo o sistema, inviabilizando, por completo, a continuidade da operação da empresa na cidade, justamente por afetar os principais eixos de demanda.
19. A incompatibilidade das novas regras trazidas na Minuta é clara: o objetivo de *“ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação da bicicleta na distribuição de viagens no Município de São Paulo e reduzindo o uso do transporte motorizado individual”* (art. 1º, III, Lei Municipal nº 14.266/2018) será **efetivamente dificultado** pelas medidas que se pretende.



20. Segundo a teoria da proporcionalidade de Robert Alexy, uma medida restritiva só é justificável se atender aos critérios de adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito. Proibir estações de bicicleta em vias com velocidade acima de 40 km/h não atende a esses critérios, pois existem soluções menos restritivas que garantem a segurança, como balizadores e desenhos viários. Essas intervenções já demonstraram ser eficazes, comprovadas por mais de 8 anos de operação sem registro de acidentes, tornando a proibição desnecessária e desproporcional.

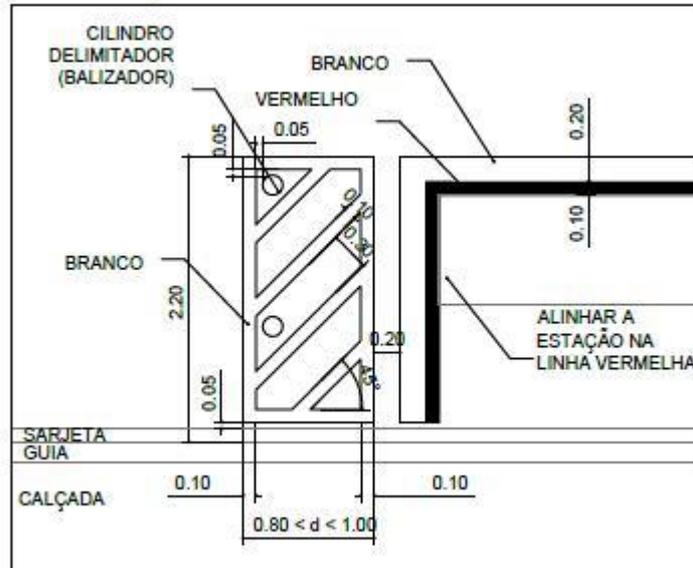
21. Desde o início de suas operações, a Tembici não possui nenhum registro de acidentes envolvendo seus usuários, bicicletas e/ou equipamentos em vias de velocidade acima de 40km/h que, direta ou indiretamente, estivessem relacionados à velocidade da via. Os raros acidentes ocorridos estavam vinculados ao uso inadequado das bicicletas pelos usuários – em descumprimento às normas de trânsito e às recomendações reforçadas pela Tembici:



22. Como sinalizado no desenho abaixo, as estações são instaladas de forma a assegurar a segurança do usuário e do pedestre, evitando qualquer ocorrência envolvendo os veículos que trafegam nas vias, por meio de sinalizações verticais (balizadores) e horizontais (pintura no solo): as estações possuem um par de balizadores em cada ponta, com faixas refletivas no topo, a fim de sinalizar aos motoristas de veículos automotores a localização das estações. Há, também, demarcação no solo, por meio de pintura zebra de 80cm a 100cm, que demarca horizontalmente os limites da estação e garante uma área de segurança das estações, reforçando os limites dos balizadores verticais.



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL



23. Portanto, entendemos que os impactos de eventual aprovação da alteração proposta na Minuta ultrapassam a esfera das operadoras privadas do setor, trazendo potenciais impactos à mobilidade urbana municipal de São Paulo, e contrariando os princípios e diretrizes que norteiam o setor no âmbito da cidade. E, mais, a proposta da Minuta traz um retrocesso à cidade, indo em sentido contrário ao padrão regulatório bem-sucedido adotado por outras metrópoles comparáveis à São Paulo, como no caso de Londres, Berlim e Barcelona.

24. Por fim, a alteração normativa deve ser avaliada sob o aspecto de adequação dos seus efeitos à motivação e necessidade do ato, além de ser precedida de análise sobre as consequências práticas de eventual ato administrativo². Pelas razões acima apresentadas, a referida medida se mostra desproporcional dado que existem outras medidas de menor impacto que garante segurança para os usuários.

III. Compartilhamento de infraestrutura por múltiplas OTTCs.

²Decreto Lei nº 4.657/1942. Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas.



25. As alterações sugeridas pela Minuta indicam a possibilidade de compartilhamento de estações pelas OTTCs e OTMs³. Contudo, especificamente em relação ao trecho do art. 1º da Minuta: “d) *proposta dos locais de disponibilização de bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias, incluindo mapa detalhado e a planilha de endereços propostos, a indicação do local pretendido para a instalação das estações, que deverão ser compartilhadas quando houver mais de uma OTTC, se adotado esse modelo, ou locais pretendidos para estacionamento (...)*”.

26. Por outro lado, a Minuta repete em seu artigo 5º o disposto no artigo 14, §5º na atual redação da Resolução CMUV nº 22 que estabelece que: “§5º *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 art. 5º desta Resolução.*”

27. Portanto, não há clareza sobre as hipóteses e condições de compartilhamento, podendo haver interpretações dúbias e/ou contraditórias sobre o tema. Dessa forma, entendemos que deveria ser possível apenas o compartilhamento de modais do mesmo OTM/OTTC, da forma que é estabelecida hoje.

28. O compartilhamento de infraestruturas entre diferentes OTM/OTTC traria diversos impactos operacionais e discussões sobre responsabilidades e responsabilização em casos de danos, avarias, problemas, manutenções.

29. Sob o aspecto operacional, especificamente, o compartilhamento de estações ensejará a sobreposição de sistemas operacionais que poderão gerar intercorrências, falhas e dificuldades na prestação dos serviços por cada empresa, gerando dificuldades e intercorrências prejudiciais a ambas (e.g.: bicicletas estacionadas com docas e bicicletas de sistema dockless; logística operacional para reabastecimento das bicicletas; manutenção da estação etc.).

30. O compartilhamento de infraestrutura inviabiliza a manutenção das atividades.

IV. Eventualmente. Prazo para adequação.

31. Por fim, a Minuta prevê em seu art. 9º que o prazo de adequação para as operadoras atualmente habilitadas será de 5 de maio de 2025. No entanto, caso aprovada, a Minuta trará impactos significativos à estrutura operacional, econômico-financeira e estratégica

³ Conforme redação alterada para o art. 4º, §4º, ‘d’ da Resolução CMUV nº 17/2017 e art. 14, §1º da Resolução CMUV nº 22/2019.



das empresas que já atuam no setor. A data limite de adequação, nesse cenário, é insuficiente para que as empresas se adequem às novas regras.

32. Apenas sob o aspecto operacional, eventual desativação das estações localizadas em vias de velocidade igual ou superior a 40km/h, o que se admite apenas para fins de argumentação, deveria ocorrer paulatinamente, sobretudo em decorrência de contratos celebrados pelas OTTCs e que estão em plena execução (e cujas rescisões antecipadas geram multas e penalidades previstas), comunicação com os usuários, obtenção de todas as autorizações necessárias, execução das obras relacionadas. Portanto, na prática, será necessária uma reestruturação completa na forma de exploração dos serviços pelas empresas operadoras, podendo, inclusive, inviabilizar a continuidade da prestação dos serviços na cidade, o que vai de encontro com as políticas públicas de incentivo ao uso das bicicletas.

33. Assim, sugere-se que o prazo de adequação às novas regras da Minuta, se aprovada, seja de, no mínimo, 18 meses, contados da data de sua publicação no Diário Oficial do Município.

V. Resumo das Contribuições

ID	Redação Original	Sugestão	Justificativa
1	<p>Art. 1º A alínea “d” do §5º da Resolução CMUV nº 17, de 12 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><i>Artigo 4º [...] §5º [...] d) Propostas dos locais de disponibilização das bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias [...] vedando-se a instalação de estações nas áreas com vagas regulamentadas, [...] e nas vias públicas com velocidade superior a 40</i></p>	<p>Art. 1º A alínea “d” do §5º da Resolução CMUV nº 17, de 12 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><i>Artigo 4º [...] §5º [...] d) Propostas dos locais de disponibilização das bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias [...] vedando-se a instalação de estações nas áreas com vagas regulamentadas, [...] e nas vias públicas com velocidade superior a 40 km/h (quarenta quilômetros por hora</i></p>	<p>Conforme detalhado no item I da presente contribuição, não parece fazer sentido econômico, legal e, tampouco, técnico, a limitação da instalação de estações em vias públicas com velocidades inferiores a 40 km/h.</p>



<p><i>km/h (quarenta quilômetros por hora)</i></p>		
<p>Artigo 3º A alínea “d” do inciso II do Artigo 4º da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><i>Artigo 4º [...] II [...] d) Propostas dos locais de disponibilização das bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias [...] vedando-se a instalação de estações nas áreas com vagas regulamentadas, [...] e nas vias públicas com velocidade superior a 40 km/h (quarenta quilômetros por hora)</i></p>	<p>Artigo 3º A alínea “d” do inciso II do Artigo 4º da Resolução CMUV nº 22, de 12 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><i>Artigo 4º [...] II [...] d) Propostas dos locais de disponibilização das bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias [...] vedando-se a instalação de estações nas áreas com vagas regulamentadas, [...] e nas vias públicas com velocidade superior a 40 km/h (quarenta quilômetros por hora)</i></p>	
<p>Artigo 5º O artigo 14 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação: passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>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</p>	<p>Artigo 5º O artigo 14 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação: passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>Art. 14. As estações somente poderão ser implantadas em vias públicas com velocidade igual ou inferior a 40km/h (quarenta quilômetros por hora, desde que respeitem as disposições do Decreto Municipal nº 59.671, de 7</p>	



	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	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	
	Artigo 6º O artigo 15 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação: 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 [...]	Artigo 6º O artigo 15 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação: 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, desde que se observe o Decreto Municipal nº 59.671 [...]	
2	Art. 1º A alínea “d” do §5º da Resolução CMUV nº 17, de 12 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação: d) proposta dos locais de disponibilização de bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias,	Art. 1º A alínea “d” do §5º da Resolução CMUV nº 17, de 12 de dezembro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação: d) proposta dos locais de disponibilização de bicicletas, preferencialmente em vias públicas providas de estruturas cicloviárias, incluindo mapa detalhado e	Conforme detalhado no Item III, sugere-se adequação do art. 1º, para que a redação fique clara sobre o compartilhamento de estação de bicicleta com patinetes elétricas, quando a OTTC também for OTM, ficando vedada a hipótese de compartilhamento de



	<p>incluindo mapa detalhado e a planilha de endereços propostos, a indicação do local pretendido para a instalação das estações, que deverão ser compartilhadas quando houver mais de uma OTTC, se adotado esse modelo (...)</p> <p>Artigo 5º. O artigo 14 da Resolução CMUV nº 22, de 29 de outubro de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação: Art. 14. (...) §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 art. 5º desta Resolução.</p>	<p>a planilha de endereços propostos, a indicação do local pretendido para a instalação das estações, que deverão ser compartilhadas quando houver mais de uma OTTC, que deverão ser compartilhadas quanto a OTTC também operar como OTM, sendo vedado o compartilhamento de uma mesma estação por mais de uma OTTC (...)</p>	<p>estação entre OTTCs diferentes.</p>
<p>3</p>	<p>Artigo 9º. Às operadoras que possuem o credenciamento em vigor e estejam efetivamente operando o serviço viário paulistano no momento da publicação desta Resolução, considerar-se-á como prazo final o prazo de 5 de maio de 2025, para adequarem-se aos termos desta norma junto às autoridades competentes, sob pena</p>	<p>Artigo 9º. As operadoras que possuem o credenciamento em vigor e estejam operando regularmente nos serviços viários paulistanos no momento da publicação desta Resolução considerar-se-á como prazo final o prazo de 5 de maio de 2025, terão o prazo de 18 (dezoito) meses, a contar da data da publicação, para se adequarem aos termos</p>	<p>Conforme detalhado no item IV, o prazo de 5 de maio de 2025 é insuficiente e inadequado para as empresas realizarem as adequações necessárias às novas regras da Resolução.</p>

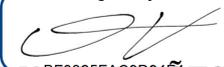


	de aplicação de penalidade pelo colegiado do CMUV.	desta norma junto às autoridades competentes, sob pena de aplicação de penalidade pelo colegiado do CMUV.	
4	N/A	N/A	Sugere-se que seja realizada uma AIR, em observância às boas práticas estabelecidas na Lei de Liberdade Econômica e na LINDB, de modo a realizar, previamente à alteração, procedimento adequado para a avaliação da necessidade, vantajosidade e consequências do ato.

VI. Conclusões

34. Diante do exposto, manifestamos nossa preocupação com a Minuta, considerando todos os impactos e prejuízos acima elencados, solicitando a reconsideração das alterações propostas, e reafirmamos nosso compromisso com a melhoria da mobilidade urbana em São Paulo e com a cooperação para o desenvolvimento de regulamentações justas e eficientes.

35. Permanecemos à disposição para fornecer esclarecimentos adicionais ou participar de discussões sobre os tópicos apresentados.

DocuSigned by:


BE3225FA139094F5
MZ SOLUÇÕES EM ENGENHARIA LTDA.

Assinado por:


321D9F30AEE141E...

