



Câmara Municipal de Curitiba

PROPOSIÇÃO Nº 005.00247.2021

Os Vereadores **Maria Leticia, Carol Dartora, Flavia Francischini, Marcos Vi**
Noemia Rocha, Professora Josete, Renato Freitas e Giórgia Prates - Man
Preta, no uso de suas atribuições legais, submetem à apreciação da Câ
Municipal de Curitiba a seguinte proposição:

Projeto de Lei Ordinária

EMENTA

Dispõe sobre o compartilhamento
bicicletas em vias e logradou
públicos no Município de Curitiba e
outras providências.

CAPÍTULO I

DIRETRIZES DO SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS NO MUNICÍPIO

Art. 1º Esta Lei institui e disciplina o sistema de compartilhamento de bicicletas em vi
logradouros públicos, no município de Curitiba.

Art. 2º Para fins desta Lei, serão adotados os seguintes conceitos:

I - sistema de compartilhamento de bicicletas: sistema sustentável de transporte de pequ
percurso para deslocamento de pessoas, baseado em mecanismo de autoatendimento pa
disponibilização de bicicletas compartilhadas pelos usuários, com pontos de retirada e devol
distribuídos pela cidade;

II - OMTA: Operadora de Modal de Transporte Ativo.

III - usuário: Pessoa física que alugue bicicletas vinculadas ao sistema de compartilhament
bicicletas.

IV - estações físicas: Pontos com estruturas físicas para comportar o estacionamento e liberação de bicicletas.

V - estações virtuais: Áreas públicas devidamente sinalizadas, destinadas à utilização privada como estacionamento de bicicletas equipadas com sistema de autotravamento e suporte tecnológico para funcionamento e liberação, situadas em localidades sem estação física.

Art. 3º O uso de bicicletas, mecânicas ou de pedal assistido, deverá respeitar as regras de circulação contidas nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, bem como na Lei 9.503/97 ("Código de Trânsito Brasileiro"), na Lei 13.724/18 ("Programa Bicicleta Brasil") e demais legislações pertinentes.

Parágrafo único. Para a circulação, disponibilização e o uso deste modal de transporte, é responsabilidade das empresas operadoras e dos usuários atender às condições especificadas nas Resoluções do CONTRAN.

Art. 4º O sistema de bicicletas compartilhadas deverá observar as seguintes diretrizes:

I - integração à rede cicloviária do município e demais redes de transporte,

II - estímulo e desenvolvimento do sistema de transporte coletivo de passageiros;

III - fomento à expansão da rede cicloviária, buscando uma operação equilibrada, de forma a atender a todas as regiões da cidade;

IV - integração ao sistema de pagamento do transporte coletivo municipal (Cartão Transp. Urbano - URBS), possibilitando a utilização de créditos do cartão para liberação automática de bicicletas;

V - incentivo ao desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso do sistema;

VI - estímulo à interoperabilidade dos serviços do sistema de bicicletas compartilhadas oferecidos no Município, a fim de não segmentar as diferentes redes de operação.

VII - estimular a adoção de um meio de transporte eficiente, saudável e menos poluente.

Parágrafo único. A expansão do sistema poderá adequar a oferta do serviço de bicicletas compartilhadas levando em consideração estudos de demanda para identificação de bairros

regiões com maior potencial de viagens, que apresentem alta densidade residencial, de empregos, bem como a existência de transporte público e ciclovias para integração modal.

CAPÍTULO II

DO SERVIÇO DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS

Art. 5º O serviço de compartilhamento de bicicletas, com ou sem estações físicas, por meio de aluguel de bicicletas, disponibilizado nas vias e logradouros públicos, somente poderá ser prestado por OMTA regularmente autorizadas perante a Administração Pública.

§ 1º A autorização de que trata o *caput* do art. 6º será precedida de processo de credenciamento.

§2º - A exploração do serviço de compartilhamento de bicicletas será realizada por meio de plataforma tecnológica gerida pela respectiva OMTA, devendo ser assegurados os princípios de não discriminação de usuários e promoção do amplo acesso ao serviço, sob pena de descumprimento

§ 3º Além da utilização de plataforma tecnológica, a OMTA poderá empregar outros meios para disponibilização do serviço aos usuários, desde que observada a parte final do § 1º.

Art. 6º As bicicletas compartilhadas com ou sem estação física, deverão ser estacionadas em espaços públicos devidamente destinados para uso privativo de compartilhamento de bicicleta, de forma a garantir a ocupação ordenada do viário, sem prejuízo da livre circulação de pedestres, respeitadas as disposições dos artigos 96, II, 'a', 1, e 181, VIII, da Lei 9503/97, da legislação municipal e da legislação de trânsito, sob pena de punição da empresa operadora do serviço.

§ 1º O Executivo deverá regulamentar a forma de cessão dos espaços destinados ao estacionamento das bicicletas, sejam eles para estações físicas ou virtuais.

§ 2º Será permitido aos usuários a livre devolução das bicicletas fora dos pontos referidos no artigo 5º, sendo obrigação da empresa operadora do serviço o recolhimento das bicicletas que estiverem fora da localização georreferenciada dos pontos de estacionamentos virtuais, no prazo de 2 horas, de forma que as bicicletas não prejudiquem o trânsito de pedestres.

§ 3º As bicicletas de estações virtuais deverão estar equipadas com sistema GPS, de forma a permitir sua geolocalização.

§ 4º O usuário poderá ser responsabilizado civil e criminalmente por danos à propriedade pública ou de terceiros que culposamente der causa.

CAPÍTULO III

DOS DEVERES E RESPONSABILIDADES DAS OMTAs

Art. 7º As OMTAs ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura, necessários à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana e do sistema ciclovitário, disponibilizando:

I - indicação da origem e destino da viagem;

II - avaliação do serviço prestado; outros dados solicitados que tenham como objetivo a elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana e fomento à mobilidade ativa.

Parágrafo único. A obrigação de abrir e compartilhar com a Prefeitura os dados se dará de forma agregada e anonimizada de forma a assegurar e resguardar a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários, observando-se as prescrições da Lei nº 13.709/18.

Art. 8º São deveres das OMTAs:

I - organizar sua atividade e o serviço prestado;

II - adotar plataforma tecnológica;

III - atender aos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade definidos pelo Poder Executivo;

IV - disponibilizar bicicletas e demais equipamentos necessários para a prestação do serviço em condições adequadas para uso, realizando a manutenção e reparos necessários;

V - implementar meios eletrônicos para pagamento;

VI - prover as bicicletas com os equipamentos obrigatórios, nos termos da legislação de trânsito;

VII - adotar mecanismo de avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

VIII - fornecer ao usuário, antes da disponibilização da bicicleta, informações sobre os parâmetros de preço a ser cobrado;

IX - assegurar a não discriminação dos usuários e promover amplo acesso ao serviço;

X - retirar as bicicletas e equipamentos danificados dos espaços públicos e proceder à manutenção corretiva;

XI - para as bicicletas sem estação física, adotar medidas para garantir o cumprimento, por parte dos usuários, da devolução das bicicletas nos estacionamentos virtuais;

XII - responsabilizar-se pela realização dos serviços de compartilhamento de bicicletas, arcando com todas as despesas decorrentes pela sua prestação, sem qualquer ônus para o Município, ficando responsáveis por qualquer dano à Administração Pública e a terceiros, incluídos os usuários;

XIII - responsabilizar-se por danos ou prejuízos às bicicletas que venham a ocorrer na prestação do serviço, inclusive decorrentes de atos de roubo, furto ou vandalismo;

XIV - no caso de descredenciamento, abandono ou desistência na prestação do serviço de compartilhamento de bicicletas, retirar todos os equipamentos do logradouro público e restaurá-los ao estado original, nos locais onde houver instalado estações.

Art. 9º As bicicletas vinculadas ao serviço de compartilhamento devem ter identidade visual, com adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identificação pelos usuários do sistema e a fiscalização de trânsito, respeitada a legislação municipal e de trânsito.

Art. 10 Pelo uso privativo do espaço público, as OMTAs deverão pagar preço público. O valor devido a título de preço público pelas operadoras levará em consideração a área ocupada para

instalação e o valor venal do m² da quadra adjacente à estação física ou virtual, conforme consta na Planta Genérica de Valores em vigência, garantindo-se, o incentivo à expansão do sistema para regiões não centrais.

Art. 11 É de responsabilidade das OMTAs o fornecimento e a instalação de estações e a sinalização das estações virtuais, assim como a execução de todos os serviços necessários, tais como rampas, sinalização, instalações elétricas, dentre outros que porventura possam ser necessários para o perfeito atendimento à população e ao funcionamento do sistema.

Parágrafo único. No caso de descredenciamento, abandono, desistência na prestação do serviço, compartilhamento de bicicletas ou desativação de uma estação ou ponto de estação virtual, a OMTA deverá, às suas custas, retirar todos os equipamentos e restaurar o logradouro ao estado original. A retirada destes equipamentos não dá às empresas operadoras qualquer direito de ressarcimento ou indenização.

CAPÍTULO IV

PUBLICIDADE

Art. 12 Fica permitido o patrocínio do sistema de bicicletas por empresas apoiadoras no mobiliário urbano das estações, bicicletas e demais equipamentos que compõem o sistema, bem como a divulgação de mídia publicitária nos totens e/ou painéis digitais, de qualquer espécie acoplados às estações para fins de custeio do mobiliário e disponibilização do serviço a valores democráticos para os usuários.

Parágrafo único. As estruturas previstas no *caput* ficam permitidas, desde que não prejudiquem a identificação do usuário acerca do sistema e a fiscalização de trânsito, respeitando-se as regras da legislação municipal e regulamentos atinentes à publicidade em mobiliário urbano.

Art. 13 As Operadoras de Modal de Transporte Ativo devidamente autorizadas poderão explorar a publicidade padronizada nas estações físicas e bicicletas.

CAPÍTULO V

LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES

Art. 14 A instalação de estações para retirada e devolução das bicicletas deverá ser previamente analisada e aprovada pelo Poder Executivo.

§ 1º As operadoras do serviço poderão apresentar estudos técnicos que demonstrem a necessidade de implantação de estações, em vias e logradouros públicos do Município.

§ 2º O Poder Executivo poderá solicitar a apresentação de estudos técnicos de que trata o § 1º e o artigo.

§ 3º As estações deverão, sempre que possível, estar instaladas em locais que possibilite utilização desses modais para uso complementar ao transporte coletivo.

§ 4º As estações físicas ou virtuais deverão estar instaladas em locais que não atrapalhe o deslocamento dos pedestres e cadeirantes.

CAPÍTULO VI

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 15 A fiscalização das OMTAs caberá ao Poder Executivo, que ficará a cargo de:

- I - credenciar as empresas prestadoras do serviço de compartilhamento de bicicletas;
- II - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência do serviço, mediante indicadores de desempenho.

Parágrafo único. Todos os atos deverão se revestir de completa publicidade, de forma a garantir a transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade da política pública das OMTAs.

Art. 16 Caberá à Autoridade de Trânsito e seus agentes a fiscalização quanto ao atendimento normas de trânsito.

Art. 17 Os condutores ou usuários de bicicletas, durante o uso indevido ou em desacordo com a legislação pertinente, são integralmente responsáveis civil, penal, administrativamente ou em qualquer outra esfera, em função do uso dos equipamentos, assim como por qualquer dano material físico ou material causado.

CAPÍTULO VII

DAS SANÇÕES

Art. 18 A infração a qualquer disposição desta Lei ou de regulamento sobre a prestação do serviço das empresas operadoras enseja a aplicação das seguintes sanções:

I - notificação;

II - advertência;

III - multa;

IV - suspensão temporária das atividades;

V - descredenciamento.

§ 1º A aplicação das sanções atenderá aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade e deverá respeitar o contraditório e o devido processo legal.

§ 2º O ato administrativo motivado poderá cumular as sanções previstas nos incisos deste artigo.

§ 3º O valor da multa será posteriormente regulamentado através de decreto.

Art. 19 As penalidades previstas para o serviço de que trata esta Lei aplicam-se de forma plena e integral àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento ou autorização regular.

CAPÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20 As operadoras que já operam em qualquer dessas modalidades passam a ser qualificadas como OMTA, devendo adequar sua documentação e autorização junto ao Poder Executivo no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da regulamentação desta lei.

Art. 21 Esta Lei entra em vigor após 60 (sessenta) dias da data de sua publicação.

Palácio Rio Branco, 09 de setembro de 2021

Ver^a.Maria Leticia

Ver^a.Carol Dartora

Ver^a.Flavia Francischini

Ver.Marcos Vieira

Ver^a.Noemia Rocha

Ver^a.Professora Josete

Ver.Renato Freitas

Ver^a.Giórgia Prates - Mandata Pro

Justificativa

O presente Projeto de Lei tem por objetivo instituir no âmbito do Município Curitiba um sistema de bicicletas compartilhadas, visando incentivar o uso de um transporte sustentável, eficiente, acessível e com diversos benefícios à saúde individual e coletiva. Além disso, busca-se também o desenvolvimento da rede cicloviária do município, com base nos dados de uso do sistema, bem como a integração das bicicletas com o transporte coletivo, complementando os trajetos com a primeira e última milhas.

O sistema proposto trata-se de uma estratégia já utilizada em grandes centros urbanos como Nice, Paris, Berlim, Santiago, Buenos Aires, Cidade do México e Barcelona. Já no Brasil, cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Recife já desenvolveram programas similares, sendo notável os benefícios auferidos pela população.

A mobilidade ativa é de suma importância para transformação das cidades, tendo em vista seus diversos benefícios de curto, médio e longo prazo.

Em primeiro lugar, o estímulo ao uso das bicicletas na rotina da população impacta diretamente na qualidade de vida na cidade para muitos, em razão de seu valor democrático. Ademais, o uso da bicicleta promove a redução do tráfego de carros, aumentando a fluidez das vias. De acordo com pesquisa Ipsos[1] realizada com os brasileiros, os brasileiros gastam, em média, 1h20 para se deslocar (ida e volta) para as atividades principais. Isso representa um tempo equivalente a praticamente 32 dias no ano. O custo com o congestionamento no país soma-se de R\$267 bilhões por ano, o que corresponde a cerca de 4% do Produto Interno Bruto (PIB). Com base em estudo do CEBRAP, se a maioria das viagens de até 8km fossem feitas de bicicleta, o tempo perdido no congestionamento se reduziria em 11%. Apenas em São Paulo, isso significaria um aumento no PIB de R\$225 milhões por ano.[2]

Quando olhamos para o impacto ambiental e na saúde, temos que os automóveis são responsáveis por 72,6% das emissões de gases de efeito estufa (GEE), vilões do aquecimento global.[3] De acordo com o cardiologista Paulo Saldiva, professor da Escola de Medicina da USP, os residentes de São Paulo perdem em média um ano e meio de vida por causa dessa poluição.[4] O uso da bicicleta em todo seu potencial poderia gerar uma economia de R\$35 milhões ao SUS em São Paulo.[5] Também, este modal é importante estímulo à prática de esportes, sendo a segunda atividade física mais praticada no Brasil.[6]

Para a saúde coletiva, por fim, os impactos são diretos e indiretos, havendo um benefício na redução de estresse e problemas diversos de saúde decorrentes da poluição e dos congestionamentos. De forma mais direta, a melhoria geral da saúde pela prática de um exercício físico. Inclusive, um estudo realizado pelo CEBRAP, notou-se a possibilidade de redução de aproximadamente R\$ 3 bilhões nos gastos do SUS[7], apenas decorrentes do uso deste modal. Inclusive, recomendado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como melhor alternativa de mobilidade durante a pandemia de COVID-19, sendo um modal individual e utilizado em locais abertos.

Por fim, considerando o alto custo da implantação dos sistemas de bicicletas compartilhadas, que tais sistemas não terão nenhum custo para o município e que é do interesse municipal que seja disponibilizado em valor acessível, autoriza-se que os operadores do sistema possam fixar o custo com apoio de patrocinadores e mídia.

A permissão da publicidade em mobiliários urbanos, bicicletas e demais equipamentos do sistema é essencial à viabilidade econômica da presente política pública de mobilidade e, por isso, são necessárias a criação de regras específicas.

Ademais, esse formato de composição econômica para sistemas sem custo para o município é amplamente adotado em diversas cidades do mundo, conforme é possível se observar pelo Guia de Micromobilidade Compartilhada (<https://guia.micromobilidadebrasil.org/>).

Ademais, a experiência comparada demonstra a existência de serviços de compartilhamento de bicicletas em grandes metrópoles, tais como Rio de Janeiro, São Paulo, Nova Iorque e Washington, sem a necessidade de autorização para a exploração de publicidade nas bicicletas e estações sem que houvesse poluição sonora e ainda contribuindo para o preço módico da locação das bicicletas.

Desta forma, a permissão para a exploração de publicidade padronizada nas estações, bicicleta e demais equipamentos dos serviços oferecidos contribuirá decisivamente tanto para a expansão das áreas atendidas pelo sistema de bicicletas compartilhadas quanto para a ampliação do número total de bicicletas disponíveis para os paulistanos, maximizando os benefícios deste modal ambientalmente correto.

Além disso, verifica-se que inexistente vedação expressa à inclusão da referida permissão de publicidade presente lei, vez que a Lei Municipal nº 8.471/1994 que dispõe, de forma geral, sobre a publicidade livre no âmbito do Município de Curitiba viabiliza a inclusão de publicidades em calçadas regulamentada por legislação própria. Neste sentido, a inclusão dos arts. 13 e 14º ao presente Lei atende ao referido propósito.

No entanto, não localizamos nenhuma norma específica que regule a publicidade ou proibições de bicicleta no Município, salvo a Lei Municipal nº 14.723/2015, que autoriza expressamente seu art. 5ª a possibilidade de divulgação da logomarca que atesta a condição de "Empresa Bicicleta" em produtos e material publicitário. Ressaltamos, porém, que essa norma se aplica somente a empresas que disponibilizem aos seus funcionários e clientes bicicletários integrados com chuveiros, armários e vestiários adequados aos ciclistas.

Assim, almeja-se tornar a bicicleta parte estratégica do sistema de transporte público de Curitiba interligando os bairros aos terminais e eixos modais de transporte público.

Nesse sentido, pedimos a atenção dos Nobres Pares para a aprovação deste importante projeto.

[1] <https://valorinveste.globo.com/objetivo/organize-as-contas/noticia/2019/05/30/brasileiros-gastam-dias-do-ano-no-transito-diz-pesquisa.ghml>

[2] <https://ciclovivo.com.br/arq-urb/mobilidade/uso-de-bicicleta-pode-representar-aumentar-milhoes-no-pib-de-sao-paulo/>

[3] <https://exame.com/brasil/carros-representam-726-da-emissao-de-gases-efeito-estufa-em-sp/>

[4] https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/07/qual-o-impacto-da-poluicao-do-ar-utem_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=clima&gclid=CjwKCAiA8Jf-BRBEiwAWDtEGi6LSRFTxH1qvm6qtsIaU1VURqra5g9T1kGoa3nu1H4m3GXjG_ZgMRoCvBcQ

[5] <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/uso-de-bicicleta-pode-reduzir-milhoes-gastos-do-sus-em-sp>

[6] Segundo dados compartilhados pelo ministério do esporte, 14,1% dos cidadãos usam a bicicleta para atividade física, resultado em aproximadamente 30 milhões de pessoas.

[7] <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/uso-de-bicicleta-pode-reduzir-344-milhoes-gastos-do-sus-em-sp>