



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Câmara Municipal de Ribeirão Preto



Protocolo Geral nº 15307/2019

Data: 05/06/2019 Horário: 14:33

Legislativo -

PROJETO DE  
LEI

Nº **127**

## DESPACHO

em FAVOR PARA RECEBIMENTO DE EMENDAS

Rib. Preto, 06 de JUN. 2019 de

*Presidente*

EMENTA: DISPÕE SOBRE O SISTEMA DE MICROMOBILIDADE COMPARTILHADA E SEU FUNCIONAMENTO NAS VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO, E INSTITUI DIRETRIZES PARA O ESTÍMULO AO DESENVOLVIMENTO DE UMA REDE INTEGRADA DE MICROMOBILIDADE E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS CONFORME ESPECIFICA.

SENHOR PRESIDENTE,

Apresentamos à consideração da Casa o seguinte:

CAPÍTULO I - DO SISTEMA DE MICROMOBILIDADE COMPARTILHADA E DA REDE INTEGRADA DE MICROMOBILIDADE

**Art.1º** - O Sistema de Micromobilidade Compartilhada (SMC) é o conjunto dos produtos, serviços e equipamentos de infraestrutura urbana, públicos ou privados, operando no Município de Ribeirão Preto 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 Micromobilidade (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 estação física, e quaisquer equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou elétricos colocados à disposição da população pelo poder público ou pela iniciativa privada.



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

**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 - cooperação entre iniciativa privada e poder público na implantação, qualificação e manutenção do Sistema de Micromobilidade;

VII - a permissão para a circulação de veículos abrangidos pela RIM em todas as vias desde que a circulação sejam organizadas por velocidade, horários e fórmulas equilibradas de compartilhamento das vias, na forma de regulamento, para a aprovação do qual deverão ser ouvidos os órgãos colegiados relacionados a definição de políticas para a Mobilidade;

VIII - a adoção de uma política de prevenção de acidentes e abusos fundada na conscientização e educação dos usuários e não em arrecadação pecuniária;

IX - liberdade de iniciativa e estímulo à concorrência entre operadoras.



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

**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;

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 micromobilidade, 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 micromobilidade, 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 micromobilidade, 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.

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



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

**Parágrafo único** - Os equipamentos de apoio à micromobilidade, 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 regulamentados pelo Município de Ribeirão Preto poderão operar nas condições vigentes nestas regulamentações por um período de dois anos ou optar por aderir a nova regulação neste período.

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

I – Atendimento às normas e à matriz de responsabilidade quanto a segurança e educação de trânsito previstas no artigo 8º desta lei;

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.

**Art. 8º** - As operadoras deverão abrir e compartilhar dados periódicos despersonalizados para a promoção de políticas públicas voltadas à micromobilidade urbana, Parágrafo único. Poder público e operadoras credenciadas deverão garantir que o compartilhamento de dados respeite a legislação relativa à proteção de dados.

**Art. 9º** - Caberá à autoridade municipal fiscalizar o cumprimento das regras federais e municipais perante as operadoras integrantes do SMC, mediante a previsão de multas até o descredenciamento da operação.



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

## CAPÍTULO V – DA RESPONSABILIDADE PELA SEGURANÇA E EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

**Art. 10** - Os modais elétricos integrantes da RIM terão as seguintes diretrizes quanto a segurança, quanto às responsabilidades específicas de cada parte:

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, bem como do fornecimento ao usuário das informações necessárias à utilização segura de seus equipamentos;

II - fiscalização de caráter educativo pelo poder público, realizada em parceria com as operadoras, do atendimento às normas de segurança no trânsito por parte dos usuários de seus serviços;

III – A aplicação de penalidades aos usuários ou às operadoras deverá ser explicitamente prevista em regulamento, para a elaboração da qual deverão ser ouvidos os órgãos colegiados relacionados a Mobilidade e Política Urbana, deverá obedecer aos seguintes princípios:

- a) proporcionalidade à ofensa;
- b) analogia com as penalidades previstas pelo CTB para ofensas similares quando cabível;
- c) caráter educativo e pedagógico e não punitivo;
- d) destinação exclusiva dos recursos arrecadados à expansão, manutenção e qualificação do sistema de micromobilidade;

**Parágrafo Único** – Não se confundem, para o atendimento ao previsto no Inciso I, os equipamentos alugados pelas operadoras com os equipamentos individuais de proteção, os quais são de responsabilidade exclusiva dos próprios usuários.



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

**Art. 11** - As operadoras e o poder público desenvolverão, conjuntamente, atividades voltadas à educação para a segurança no trânsito, enfocando tanto os usuários quanto ao conjunto da população, com foco, em especial, nos seguintes pontos:

- I – normas de segurança e convivência;
- II – disciplina de compartilhamento de viário;
- III – estímulo à mobilidade ativa.

**Art. 12** - A fim de garantir condições reais de uso como meio de transporte na cidade e de assegurar tratamento isonômico e condições adequadas de segurança ao usuário, a circulação dos equipamentos autopropelidos e elétricos será feita conforme normas federais vigentes e demais previstas nessa lei, com especial atenção ao direito de ir e vir do pedestre:

a) preferencialmente nas ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, em velocidade máxima de 20km/h;

b) quando não houver infraestrutura cicloviária, nas vias de velocidade reduzida regulamentadas, preferencialmente no bordo direito da via, quando lhe será assegurado o direito de preferência e de proteção pelos veículos de maior porte, em velocidade máxima de 20km/h e em logradouros públicos, de circulação não exclusiva do pedestre e em passeios, quando houver condições seguras de compartilhamento com o pedestre, desde que autorizados pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e pela Companhia de Engenharia de Tráfego, em velocidade de até 6km/h.

c) quando as condições de circulação se revelarem incompatíveis com a segurança do usuário, será facultado o uso da calçada, em velocidade compatível com a segurança do pedestre, nunca superior a 6km/h;

**Art. 13** - Os equipamentos autopropelidos e demais modais integrantes do RIM deverão ser estacionados conforme as normas federais e municipais, sob a condição de não obstruir a circulação de pedestres ou demais veículos, sendo facultado o uso de vagas comuns públicas e gratuitas destinadas ao uso de veículos em geral.



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

**Art. 14** - Caberá à autoridade municipal regulamentar e fiscalizar o uso do espaço público pelas operadoras integrantes da RIM, para a prestação de suas atividades, ficando autorizada a cobrança de preço público. Parágrafo único. A autoridade municipal, como forma de incentivo ao uso de meios de transporte sustentáveis, poderá estudar a possibilidade de designar número de vagas inseridas no sistema de estacionamento rotativo da cidade, para a implantação de bolsões ou vagas para estacionamento destinadas ao RIM.

**Art. 15** - Compete às operadoras públicas ou privadas integrantes do SMC, em parceria ou não com a autoridade municipal, a prática de ações de segurança viária, destinadas aos usuários do sistema de micromobilidade e demais partícipes, que promovam a educação no trânsito, segurança e urbanidade, bem como o incentivo ao uso de equipamentos de segurança, incluindo o capacete, pelos usuários e o convívio harmonioso entre todos os modais.

## CAPÍTULO V - DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 16** - Compete ao Poder Público Municipal estimular, executar e fiscalizar as disposições desta lei e de regulamento próprio.

**Art.17** - O Poder Público Municipal regulamentará em um prazo de 90 dias os dispositivos necessários à aplicação desta lei.

**Art. 18** – Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Sala de sessões, 04 de maio de 2019.

  
MARCOS PAPA  
VEREADOR

  
FABIANO GUIMARÃES  
VEREADOR



# Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

## JUSTIFICATIVA

A presente proposição tem como objetivos, entre outros, criar uma cultura favorável à utilização de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou elétricos como modalidade de deslocamento eficiente e saudável; melhorar a qualidade de vida no município; redução dos índices de emissão de poluentes; desenvolvimento de ações para a melhoria do sistema de mobilidade urbana; criação de instrumentos que possibilitam a expansão da infraestrutura urbana adequada para este novo modal. Além disso, estabelece regramento para a disposição dos equipamentos em áreas públicas bem como a definição de regras mínimas de segurança dos usuários bem como a realização de campanhas educativas e de conscientização dos usuários.

As condições mínimas de circulação e estacionamento de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos ou elétricos estão previstas na Resolução 465/13 do Contran, que alterou a redação da Resolução 315/09. Assim, independentemente da regulação em nível local, os patinetes podem circular nas condições definidas pelas disposições federais aplicáveis. Contudo, por previsão do § 4.º, art. 1.º da Resolução 465/13, pode o município regulamentar dos veículos em âmbito local, pela competência afeta aos órgãos de trânsito e ao executivo municipal.

Neste ensejo, peço o apoio dos nobres colegas, para a aprovação do projeto de lei.