

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

1 Data, hora e local: 17 de dezembro de 2018, às 14h00m, na Rua São Bento, 405, Au-
2 ditório do 18º andar, sala 182, do Edifício Martinelli, São Paulo, SP. Ordem do dia: **01)**
3 A Senhora Presidente, Aparecida Regina Lopes Monteiro, abriu a 74ª Reunião Ordinária
4 da CPPU às 14h30, na presença do Secretário Executivo e dos representantes da **SGM**
5 **1** (TITULAR) e (SUPLENTE), da **SMUL.1** (TITULAR) e (SUPLENTE), **SMUL.2** (SUPLEN-
6 TE), da **SMJ** (SUPLENTE), da **SMSUB** (SUPLENTE), da **SVMA** (TITULAR), da **SP UR-**
7 **BANISMO** (TITULAR), da **CIRANDA** (TITULAR), da **ACSP** (TITULAR), da **FECO-**
8 **MERCIO** (SUPLENTE). **02)** Em seguida, a Sra. Presidente deu ciência do calendário de
9 2019 das Reuniões Ordinárias da CPPU e da ata da 73ª Reunião Ordinária. **03)** Em
10 relação ao segundo item de Pauta, a Sra. Presidente solicitou a inclusão do processo
11 6068.2018/0003522-2 e alteração da ordem da Pauta, proposta acolhida por unanimi-
12 dade. **04) 6068.2018/0003522-2; GUAIMBE BUREAU DE CULTURA LTDA. DECI-**
13 **SÃO:** Deliberou à vista das informações SP-URB/PRE-SPU (013341182 / 013342020),
14 pelo **deferimento**, por unanimidade, conforme informação “ad referendum”
15 SMUL/CPPU (013357322). **05)** Encerrado o primeiro item de pauta, a **Sra. Presidên-**
16 **cia** iniciou o segundo item, **7810.2018/0000884-0; SECRETARIA MUNICIPAL DE**
17 **URBANISMO E LICENCIAMENTO/SMUL – COMISSÃO DE PROTEÇÃO À PAISAGEM UR-**
18 **BANA – CPPU;** iniciou relatando sobre o recebimento de algumas sugestões de texto
19 para a elaboração da Resolução que dispõe sobre a comunicação visual de bicicletas e
20 estações vinculadas aos serviços de compartilhamento no território do Município de
21 São Paulo. **06)** Na sequência, passou a palavra ao representante técnico da Tembici,
22 Sr. Mauricio Villar, que expôs a respeito da política de compartilhamento de bicicletas
23 da cidade de São Paulo, relatando sobre o aumento do número de viagens após a re-
24 gulamentação do Decreto 57.889/2017 e da Resolução 17/CMUV. **07)** Em seguida, a a
25 representante técnica da Secretaria de Mobilidade e Transportes – SMT, Sra. Carolina
26 Dondice Cominotti, conduziu a apresentação sobre a gestão do espaço da cidade de
27 São Paulo; abordou sobre a necessidade de uma melhor gestão da SMT para os mo-
28 dais em discussão; apresentou dados quantitativos sobre o transporte público e de
29 carros particulares, concluindo que não houve uma melhora na mobilidade; apresentou
30 dados da pesquisa de origem e destino do Metrô, mostrando as origens das viagens e
31 quais os distritos da cidade que possuem maior movimentação de cada modal, de-
32 monstrando grande concentração de viagens saindo das periferias; em continuidade,
33 apresentou o Decreto 56.834/2015 referente ao Plano Municipal de Mobilidade –
34 PlamMob, que operacionaliza as diretrizes da política de mobilidade urbana no Municí-
35 pio de São Paulo; falou sobre os modais ativos, os pedestres e as bicicletas, partindo
36 do mais frágil, passando para o transporte público, de cargas e automóveis particula-
37 res; realizou um adendo sobre o art. 229 Plano Diretor Estratégico – PDE (Lei
38 16.050/2014) e seus incisos que tratam exclusivamente sobre o compartilhamento de
39 bicicletas, de onde partiu o Decreto 57.889/2017 e a Resolução 17/CMUV, que regula-
40 mentam as diretrizes do sistema de compartilhamento de bicicletas em vias e logra-
41 douros públicos do Município de São Paulo, bem como a Lei 16.388/2016, que instituiu
42 o programa “Integra Bike”, para viabilizar a integração da bicicleta com demais modais
43 de transporte, como estações de metrô, trem e corredores de ônibus; ressaltou que a
44 regulamentação proposta visa atender a política do PlamMob, trazendo a opção das
45 operadoras se cadastrarem, assim como acontece com as operadoras Operadora de

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

46 Transporte de Tecnologia Compartilhada – OTCC, operadoras de transporte de aplica-
47 tivos, com estação e sem estação fixa em determinado ponto da cidade de São Paulo.
48 **08)** Em seguida, o representante técnico da SMT, Sr. André Castro mencionou a exis-
49 tência de três empresas que trabalham com esse sistema de compartilhamento, levan-
50 tando a questão sobre o sistema das operadoras no momento de credenciamento
51 apresentaram um plano de ocupação de expansão dos planos que foram aprovados
52 junto ao Centro de Ingresso e Movimentação – CEMUV, sendo necessário zelar pelas
53 diretrizes que foram impostas pelos decretos e resoluções, como exemplo, que todas
54 as operadoras, atendam todas as regiões da cidade de São Paulo; relatou as dificulda-
55 des das operadoras de compartilhamento em expandir o serviço para as periferias,
56 bem como de levantarem os pontos novos para expansão das estações de comparti-
57 lhamento; apresentou a proposta de permissão das operadoras nas regiões periféricas,
58 incentivando a expansão das estações, estando atrelados ao Metrô/CPTM, ônibus e
59 atendendo as demandas das regiões; sugeriu que se mantenha dois parceiros a cada
60 doze meses por região, e para a região do centro expandido seja mantido um parceiro
61 a cada doze meses, com o intuito de democratizar e dar oportunidade para os peque-
62 nos parceiros locais, contribuindo no âmbito da expansão das estações de transporte
63 de bicicleta, aumentando o número de viagens e diminuindo o número de veículos cir-
64 culando na cidade. **09)** Na sequência, a Sra. **Presidente** destacou a necessidade da
65 criação de uma nova resolução que estabeleça parâmetros sobre a regulamentação da
66 comunicação visual nas estações de compartilhamento e bicicletas compartilhadas em
67 todas as regiões da cidade, assim como a quantidade de parceiros por região, de modo
68 que não caracterize a comunicação visual como um meio de publicidade/anúncio. **10)**
69 Em complemento, a **Relatora** da Pauta comentou a respeito das competências da
70 CPPU, citando a Lei 16.388/2016, que regulamenta o programa “Integra Bike”, bem
71 como o Decreto 57.889/2017; em seguida, leu integralmente o Art. 8º do Decreto
72 57.889/2017: “As bicicletas vinculadas ao serviço de compartilhamento devem ter
73 identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis que facilitem a identifica-
74 ção pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito, respeitada a legislação
75 municipal de ordenamento dos elementos da paisagem urbana,” bem como o Art.10º
76 do mesmo Decreto: “A instalação de para-ciclos e estações para uso do sistema de
77 compartilhamento de bicicletas deverá atender as regras da Companhia de Engenharia
78 e Tráfego – CET, da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, do Conselho
79 Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental – CONPRESP,
80 bem como de outros órgãos ou entidades públicas competentes, no âmbito de suas
81 respectivas atribuições;” comentou que a Resolução 17/CEMUV determina as diretrizes
82 sobre o sistema de compartilhamento de bicicletas, assim como a forma de estacioná-
83 las em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo; em seguida, contextuali-
84 zou as competências da CPPU previstas no art. 35º da Lei Cidade Limpa (Lei nº
85 14.223/2006), referente a aplicação da legislação de anúncios, mobiliário urbano e
86 inserção de elementos na paisagem urbana, lendo integralmente seu Art.7º: “Para os
87 fins desta lei, não são considerados anúncios: XIII. A identificação das empresas nos
88 veículos automotores utilizados para a realização de seus serviços;” neste sentido, res-
89 saltou que, por semelhança, permite o entendimento que a bicicleta se enquadra no
90 referido inciso, bem como no Art. 9º e Art. 12º da Lei Cidade Limpa, de modo que se-

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

91 ria permitida a comunicação visual nas estações de compartilhamento e bicicletas
92 compartilhadas em todas as regiões da cidade; ressaltou que a empresa operadora
93 normalmente possui um parceiro que viabiliza financeiramente a operacionalização do
94 serviço, sendo assim, o parceiro da empresa operante também se mostra responsável
95 pelo veículo de compartilhamento, sendo levada em conta sua comunicação visual; a
96 seguir, iniciou a leitura da Minuta da Resolução: “É considerado prestadoras de servi-
97 ços compartilhamento, tanto as OTTCs, quanto as empresas parceiras associadas que
98 podem estar identificadas na bicicleta;” explicou sobre a permissão de dois parceiros
99 na comunicação visual das bicicletas, como ocorre com o caso do Itaú, que possui logo
100 da própria empresa e da empresa parceira, Tembici; em relação à área de atuação das
101 operadoras, ressaltou que atualmente estão concentradas no quadrante sudoeste, não
102 atendendo a todas as regiões da cidade; informou que a minuta apresentada foi elabo-
103 rada após o recebimento de contribuições do IAB e FECOMERCIO, que foram avalia-
104 das/incorporadas e alguns pontos foram descartados por serem considerados não per-
105 tinentes à competência da CPPU; destacou a necessidade de esclarecer sobre os lo-
106 cais permitidos para o estacionamento, por conta de intercorrências, principalmente no
107 sistema “dockless” (sem estação fixa); sugeriu o debate entre as operadoras, que
108 apresentaram uma proposta de permissão de mais parceiros por OTTC, pensando em
109 parceiros por região, para conseguir expandir o compartilhamento em todas as regiões
110 da cidade; a partir das contribuições apresentadas, a equipe técnica propôs uma se-
111 gunda versão da minuta, incorporando e considerando a necessidade da desregionali-
112 zação do serviço, que é regulado pela Lei 16.388/2016, que instituiu o programa “In-
113 tegra Bike” e pelo Decreto 57.889/2017, que trata do compartilhamento de bicicletas
114 em vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, além de ter sido incorpora-
115 do ao item 6 da minuta, houve a necessidade de esclarecer e regravar os locais permiti-
116 dos para o estacionamento das bicicletas; indagou sobre a necessidade da leitura das
117 considerações da minuta, na sequência, obteve resposta negativa da Presidência; con-
118 tinuou a leitura em direção ao item 3.1 da minuta, que aborda sobre a inclusão de dois
119 parceiros associados além da própria operadora na bicicleta, enquanto que a proposta
120 apresentada pela SMT trata de apenas um parceiro para o centro expandido e dois
121 parceiros para as regiões periféricas da cidade. **11)** Em seguida, a Sra. **Presidente**
122 abriu a fala para os membros realizarem sugestões, iniciando com a representante da
123 **FECOMERCIO-SP (SUPLENTE)**, que relatou a importância da interferência do sistema
124 de bicicletas compartilhadas na paisagem urbana, quanto o aporte da quantidade de
125 bicicletas no sistema de mobilidade urbana; tentou estabelecer critérios para o estacio-
126 namento de bicicletas na cidade a ser compatibilizado com as intenções da SMT, em
127 busca de inserir na resolução uma forma que permita a CPPU regravar sobre o estacio-
128 namento de bicicletas, para que não haja prejuízo na leitura da paisagem urbana e na
129 acessibilidade dos pedestres. **12)** Na sequência, a representante da **SMJ (SUPLENTE)**
130 indagou sobre a existência de alguma pesquisa quanto ao número de bicicletas por
131 região para atender a demanda da população; sugeriu que o número de parceiros pos-
132 sa variar, conforme a frota e a necessidade de bicicletas de cada região específica. **13)**
133 Em resposta, o representante técnico da SMT, Sr. André Castro, afirmou que o sistema
134 de compartilhamento vigente, apesar da regulamentação trazer uma série de elemen-
135 tos novos de compartilhamento na cidade, não é possível fazer estudos de demanda

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

136 de potencial; relatou o caso da crise de abastecimento na cidade de São Paulo, que
137 levou inesperadamente ao uso extremo do sistema de compartilhamento de bicicletas;
138 destacou que a partir da própria regulamentação, é possível que as operadoras façam
139 prospecção nas regiões de atuação, e solicitou que as operadoras informem o quanti-
140 tativo das bicicletas para gerar informação no CEMUV e estruturar as equipes que pos-
141 sam se dedicar ao assunto. **14)** A partir de nova consideração, a representante da
142 **FECOMERCIO-SP** (SUPLENTE) sugeriu a revisão do número de parceiros por região
143 ou por frota, pois o número de bicicletas pode variar conforme a demanda do número
144 de habitantes. **15)** Em consideração, a Sra. **Presidente** abordou sobre a disputa eco-
145 nômica e financeira em torno da pauta, e abordou a respeito das demandas e os inter-
146 resses dos parceiros em se estabelecerem em regiões consolidadas com maior visibili-
147 dade, como a região central, sendo necessário o incentivo para as regiões periféricas.
148 **16)** Em seguida, a representante da **SVMA** (TITULAR) indagou se as parcerias aconte-
149 ceram por meio de Termo de Cooperação, qual o instrumento pensado e como aconte-
150 cerá no espaço urbano; registrou também a problemática dentro dos parques, como a
151 questão dos estacionamentos das bicicletas, em especial, do Parque Ibirapuera, onde
152 se apresentaram muitas ocorrências, apoiando a elaboração de regulamentação para o
153 estacionamento de bicicletas dentro dos equipamentos públicos. **17)** Em resposta, o
154 representante técnico da SMT, Sr. André Castro esclareceu sobre as formas de com-
155 partilhamento das bicicletas por estações ou via “dockless” e a necessidade de ter um
156 espaço público para estacionamento/retirada das bicicletas devidamente regulamenta-
157 do, devendo ser cobrado os devidos preços públicos para as operadoras instalarem as
158 estações. **18)** Em complemento, a **Relatora** respondeu sobre a regulamentação da
159 OTTC, que há um cadastro junto ao CEMUV sobre o cadastramento das operadoras
160 que é renovado/recadastrado a cada ano e sugeriu a inclusão na Resolução a obrigato-
161 riedade da renovação/alteração dos parceiros anualmente. **19)** Em seguida, a Sra.
162 **Presidente** questionou se as portarias e as regulamentações da já foram publicadas.
163 Em resposta, o representante técnico da SMT, Sr. André Castro, citou a Portaria da
164 CET, que, em conjunto regulamentação da SMSUB, esclarece quanto à forma de con-
165 dução do processo interno de aprovação e apresentação dos projetos de compartilha-
166 mento de bicicletas. **20)** Na sequência, o representante da **SGM** (TITULAR) questio-
167 nou se, com o aumento do uso das bicicletas, houve a diminuição do uso de outros
168 meios de transportes na cidade. Em resposta, o representante técnico da SMT, Sr. An-
169 dré Castro, informou que a bicicleta não impacta significativamente no transporte, mas
170 que complementa o meio de transporte e facilita a vida das pessoas nos deslocamen-
171 tos de curta distância. **21)** Na sequência, a representante da **ACSP** (TITULAR) abor-
172 dou sobre o incentivo da expansão do modal bicicleta na cidade de São Paulo e propôs
173 que o número de parceiros estejam condicionados proporcionalmente à quantidade de
174 bicicletas. Em resposta, o representante técnico da SMT, Sr. André Castro, afirmou que
175 não seria viável, pela dificuldade de controlar os parceiros estando, mas que a regula-
176 mentação é feita por meio de resoluções, objeto que facilita a identificação de situa-
177 ções que precisam ser reajustadas; julgou importante, relatar sobre o Programa de
178 Metas referente a meta do número de bicicletas da cidade de São Paulo, que muitas
179 operadoras estão chegando por todo território, algumas estão credenciadas e não es-
180 tão operando, como há outras que estão credenciadas e iniciando a implantação; ob-

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

181 servou que é um modelo aberto e a qualquer momento podem entrar outras operado-
182 ras. Em réplica, a representante **ACSP** (TITULAR) questionou se há limites quanto ao
183 número de cadastramento de operadoras. Em complemento, o Sr. André Castro res-
184 pondeu que não há limite quanto ao número de cadastramento de bicicletas e que o
185 modelo a ser adotado precisa ser ajustado, sendo necessário a parceria entre os ór-
186 gãos públicos es os privados; ressaltou sobre a questão da concorrência entre as ope-
187 radoras, onde algumas não chegam a cobrar pela utilização das bicicletas; concluiu
188 considerando que o grande favorecido é o usuário, sendo quem irá definir qual opera-
189 dora estabelecerá na cidade. **23)** Na sequência, o representante da Yellow, Sr. João
190 Sabino indagou sobre a justificativa de apenas um parceiro no centro, defendendo a
191 idéia de que só as empresas grandes terão o capital para suprir a demanda que a regi-
192 ão central possui, propondo que faça valer mais que um parceiro. Em resposta, o re-
193 presentante técnico da SMT, Sr. André Castro afirmou que o número de parceiros pro-
194 posto é o mínimo, considerando o papel da instituição/órgão público, que tem seus
195 limites em termos de flexibilização. Em réplica, o Sr. João Sabino, questionou se a em-
196 presa terá que atuar nas cinco regiões. Em nova resposta, o Sr. André Castro afirmou
197 positivamente e citou o exemplo da Tembici, que tem atuado na Cidade Tiradentes e
198 no Grajaú ao mesmo tempo, fato que demanda uma grande negociação junto com os
199 terminais. Em seguida, o Sr. João Sabino concordou com a afirmação a respeito da
200 importância do atendimento em todas as regiões da cidade. **24)** Em prosseguimento, a
201 Sra. **Presidente** passou a fala para a **Relatora** da Pauta, que acrescentou ao debate
202 a questão da exposição da marca na bicicleta não ser a única forma de viabilizar a ope-
203 ração, ao lembrar que a "Yellow" funciona sem exibir nenhum parceiro além da própria
204 marca na bicicleta; ressaltou que, para a Resolução em debate, será necessário levar
205 em consideração a exposição de outras formas na cidade, matendo o equilíbrio com o
206 interesse dos diversos parceiros, e que a regulamentação será feita no âmbito maior
207 de interferência da paisagem, devendo sempre visar o interesse público em equilíbrio
208 com os diferentes interesses dos agentes da cidade. Em resposta, a Presidência passou
209 a palavra ao Sr. João Sabino, que fez considerações sobre a necessidade de haver
210 mais que um parceiro para viabilizar o sistema de compartilhamento das bicicletas;
211 informou que a operadora possui sistema sem docas, onde o usuário pode estacionar
212 onde quiser, com isso, a necessidade de ter mais que um parceiro, contribuindo no
213 custo que é gerado na manutenção as bicicletas e estacionamento em pontos de gran-
214 de fluxo da cidade, como em terminais de ônibus/metrorô, ou algum supermercado de
215 grande porte; relatou que a manutenção é feita com a ajuda dos "guardiões" que fi-
216 cam pela cidade, para poder oferecer serviço de qualidade para os usuários, e a suges-
217 tão inicial era de um parceiro a cada duas mil bicicletas como forma de incentivar o
218 aumento da frota; informou que a operadora esta disposta a aceitar também a propos-
219 ta com dois parceiros para cada região, totalizando assim em dez parceiros, desde que
220 estejam no centro da cidade, podendo colocar dois parceiros em razão dos custos da
221 região; por fim, distribuiu ao plenário demonstrativos visuais com a exposição da mar-
222 ca do parceiro, de forma que não tenha um impacto visual para a paisagem urbana, e
223 expôs uma bicicleta modelo com a respectiva proposta de comunicação visual na roda
224 da bicicleta. Em réplica, a Sra. **Presidente** questionou se a operadora fez algum estu-
225 do para saber o que aparece na roda da bicicleta enquanto ela esta em movimento.

[Handwritten signatures and initials on the right margin]

[Handwritten initials and marks on the bottom left margin]

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU
ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

226 Em resposta, o Sr. João Sabino mostrou a bicicleta e os pontos onde a operadora pre-
227 tende inserir o nome do parceiro (na parte posterior do banco e dentro da roda/disco);
228 observou que enquanto a bicicleta estiver circulando, ninguém conseguirá ver o nome
229 do parceiro, será visível apenas quando a bicicleta estiver estacionada, motivo que o
230 levou a propor a padronização e validação das respectivas dimensões. **25)** Em prosse-
231 guimento, o sócio/fundador da Tembici, Sr. Mauricio Villar, apresentou o Projeto “Bike
232 Sampa”, operado pela Tembici e patrocinado pelo Banco Itaú; relatou sobre a experi-
233 ência com o compartilhamento de bicicletas nos últimos anos, sobre a integração com
234 o Bilhete Único desde 2013 com valor acessível para a população e tecnologia igual à
235 utilizada outras cidades do mundo; informou que o Programa prevê cinco pontos de
236 estações fora do centro expandido da cidade de São Paulo, com o intuito de atender a
237 primeira viagem do dia das pessoas; como exemplo, citou as estações próximas ao
238 Terminal Tiradentes, entre outros terminais que estão em análise pela SPTrans e ó-
239 rgãos competentes; expôs a importância do patrocinador para a viabilidade do projeto e
240 que estipular a quantidade de parceiros por região seria inviável, pois o usuário pode
241 transitar por onde quiser, levando a bicicleta para outra região; propôs que não tenha
242 a restrição na quantidade de parceiros e que seja mais de um por região. **26)** A seguir,
243 a Sra. **Presidente** introduziu o Vereador, Sr. **José Police Neto**, que abordou sobre
244 os benefícios do uso da bicicleta, a qual tornou-se um meio de transporte entre a po-
245 pulação; relatou sobre o modelo de credenciamento das operadoras, sobre o plano de
246 implantação que seja associado sempre pelo menos um ou dois parceiros, deixando
247 aberto o estudo de demanda para o mesmo ser viabilizado e estudado pelas demais
248 empresas que se interessarem na nova forma de transporte; abordou sobre os incenti-
249 vos trazidos ao modal pelo PDE e sobre a necessidade de compatibilização junto aos
250 outros meios de transporte da cidade, com os parceiros/operadoras; considerou que
251 com os planos de implantação e com os parceiros, a expansão acontecerá com maior
252 velocidade, aumentando o volume de bicicletas, especialmente nas regiões periféricas,
253 pois o objetivo é que a distribuição das bicicletas esteja ligada com as necessidades da
254 cidade, de modo que a expansão acontecerá à medida que houver mais parceiros. Em
255 resposta, a Sra. **Presidente** destacou a preocupação que a CPPU possui em relação às
256 parcerias para a viabilização da expansão das bicicletas na periferia da cidade, bem
257 como a caracterização de tal atividade, de modo que não haja prejuízo na leitura da
258 paisagem urbana; ressaltou a importância da regulamentação da comunicação visual
259 nas estações de compartilhamento e nas respectivas bicicletas em todas as regiões da
260 cidade, assim como a quantidade de parceiros por região, de modo que não caracte-
261 rize a comunicação visual como venda de publicidade/anúncio. **27)** Em nova abertura
262 de debates, o representante da **SGM** (TITULAR) questionou a necessidade da Yellow
263 em propor uma placa na parte posterior do banco da bicicleta. A seguir, a **Relatora** da
264 Pauta observou que o anúncio proposto no banco da bicicleta não está contemplado na
265 proposta de Resolução da relatoria. Em resposta, o representante da Yellow, Sr. João
266 Sabino, informou que, normalmente, na parte de trás dos bancos das bicicletas, apare-
267 cem os nomes dos respectivos fabricantes e, dada a limitação do espaço, seria possível
268 inserir os nomes dos parceiros, sendo muito importante para a operadora ter esse es-
269 paço mínimo, pois o objetivo é impactar o usuário em si, e não a coletividade. Em ré-
270 plica, o representante da **SGM** (TITULAR) concluiu que a placa só será visível para a

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

271 pessoa que alugar a bicicleta, no momento em que ela for sentar no banco e quando
272 sair para estacionar. Em nova resposta, o Sr. João Sabino afirmou que somente o usu-
273 ário que se interessar pela bicicleta que será capaz de visualizar, desta forma, o ele-
274 mento não causará impacto visual na cidade como um todo. Em seguida, o represen-
275 tante da **SGM** (TITULAR) questionou se a placa aparecerá somente nas bicicletas da
276 Yellow, ou se terá nas demais. O Sr. Mauricio Villar respondeu que não haverá a placa
277 na parte posterior do banco da bicicleta, mas apenas um selo da própria operadora da
278 bicicleta, com o intuito de identificação contra furtos e não como um meio de divulga-
279 ção. **28)** Em seguida, a representante da **SVMA** (TITULAR) sintetizou sobre a votação
280 do número de patrocinadores; quanto à questão da regionalização que o representante
281 da Tembici colocou, comparando com a proposta apresentada pela SMT de aumentar o
282 número de patrocinadores, de um para o centro e dois para as demais regiões, tor-
283 nando difícil o controle do trajeto das bicicletas, em decorrência da possibilidade de
284 cruzar as regiões, ponto que indagou as operadoras como avaliam. Em resposta, o
285 representante técnico da SMT, Sr. André Castro, respondeu que é de responsabilidade
286 das operadoras controlar as próprias operações e, estabelecida a regra, as operadoras
287 serão responsáveis pelo recolhimento e adequação das frotas para seus locais devidos;
288 informou que atualmente, o tempo limite para a adequação é estipulada pelo CEMUV
289 de 48 (quarenta e oito) horas, que poderá ser alterado para o tempo limite de seis
290 horas. **29)** Em complemento, o Vereador Sr. **José Police Neto** julgou importante re-
291 latar sobre a existência de um conflito quanto a imposição de regras e o controle para
292 as bicicletas compartilhadas, sendo que não há um controle efetivo com o automóvel,
293 o qual, muitas vezes, não está licenciado e transita pela cidade; relatou a respeito da
294 questão do enfrentamento das lógicas da cidade que precisam ser superadas, como a
295 compreensão sobre qual o local adequado a ser ocupado pela vaga do automóvel e
296 qual pela bicicleta; outra lógica a ser discutida é a da regionalização, em que as opera-
297 doras deverão optar entre substituir as viagens que seriam realizadas por meio motori-
298 zados pelo uso das bicicletas, através da oferta de bicicletas em tais localidades, ou,
299 caso contrário, no momento em que o cidadão desembarcar e não houver bicicletas, o
300 sistema de compartilhamento deixará de existir; observou que a Tembici tem sido efi-
301 ciente no modelo regionalizado, como o caso na Cidade Tiradentes, onde mesmo que a
302 viagem não seja apenas até a casa, permite que o cidadão utilize em diferentes mo-
303 mentos e trajetos, como ir ao mercado; sobre a territorialização das bicicletas, conside-
304 rou que as operadoras deverão se ajustar a lógica e a tecnologia para garantir que a
305 as bicicleta continuem na região, permitindo mais de um patrocinador por região, pois
306 saberão onde estarão e com a certeza que permaneceram no território específico e
307 com quais patrocinadores o usuário poderá circular onde quiser, mas a operadora terá
308 que retornar a bicicleta para a sua região de origem. **30)** Na sequência, a Sra. **Presi-**
309 **dente** agradeceu a presença das operadoras e questionou o Sr. Mauricio Villar, sobre
310 a cesta da bicicleta e sua funcionalidade. Em resposta, representante da Tembici, Sr.
311 Mauricio Villar, informou que não é uma cesta, mas sim um apoio com uma estrutura e
312 uma corda, para que o usuário possa colocar diferentes tipos e tamanhos/formatos de
313 objetos; trouxe um exemplo em que um operador esta atendendo uma região fora do
314 centro expandido; sobre a preocupação que todos estejam atendendo somente o cen-
315 tro da cidade por conta da grande exposição da marca e não expandirem para as peri-



Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

316 ferias, propôs que se alguma operadora disponibilizar bicicletas vinte e quatro horas
317 fora do centro expandido, deverá ter a possibilidade de deter um maior número de
318 patrocinadores das demais regiões, e não em uma região específica, possuindo um
319 maior número de patrocinadores no projeto como um todo, pois estará atendendo a
320 todas as regiões. **31)** Em seguida, a representante da **SMSUB** (SUPLENTE) fez consi-
321 derações sobre o tempo de recolhimento das bicicletas e, como coordenadora da Co-
322 missão permanente de calçadas, observou que quarenta e oito horas é muito tempo
323 para uma bicicleta ficar estacionada na calçada, pois impede que as pessoas transitem;
324 sugeriu que o tempo de permanência/recolhimento seja menor. **32)** Na sequência, a
325 representante técnica da **ACSP** (TITULAR), complementou a fala do Sr. Vereador José
326 Police Neto, sobre a abordagem quanto ao número de parceiros, ao invés a frota de
327 determinada região, pois cada região pode demandar de um maior número de bicicle-
328 tas do que outra. **33)** Na sequência, o representante técnico da SMT, Sr. André Castro,
329 observou que, para a SMT, o quanto mais rápido estiver redigido o texto da resolução
330 mais rápido poderá aplicar na política pública desejada. **34)** Em continuidade, a Sra.
331 **Presidente** abordou sobre a necessidade de haver até dois patrocinadores de acordo
332 com a região; observou quanto o tamanho da exposição da comunicação visual na
333 parte traseira do para-lama da bicicleta do Itaú (Tembici). Em complemento, a **Rela-**
334 **tora** fez consideração sobre os efeitos diferentes da comunicação na roda/disco da
335 bicicleta quando a mesma estiver em movimento. **35)** O representante da **SGM** (TI-
336 TULAR) questionou o representante da Yellow sobre a necessidade a comunicação
337 visual no disco da bicicleta, pois, quando estiver circulando, não aparecerá no disco,
338 sendo visível somente quando estiver estacionada. Em resposta, o representante da
339 Yellow, Sr. João Sabino concordou com a colocação, destacando que o modelo da bici-
340 cleta Yellow, não possui para-lamas, sendo assim, a exposição que aparecia nos para-
341 lamas estaria localizada na roda/disco da bicicleta. Sobre a questão, a representante
342 da **SVMA** (TITULAR) concluiu que o logo do parceiro no disco da roda duplicaria a ex-
343 posição, pois aparecerá nas duas rodas, enquanto que no para-lama, seria um único
344 ponto da bicicleta. **36)** A seguir, a representante da **FECOMERCIO-SP** (SUPLENTE)
345 reforçou a necessidade de estabelecer parâmetros e critérios para o estacionamento
346 das bicicletas que ficam espalhadas pela cidade, sem nenhum regramento específico,
347 que interfere fortemente na paisagem e na acessibilidade das pessoas. Em reposta, o
348 representante da Yellow, Sr. João Sabino, demonstrou preocupação com as questões
349 levantadas pelos membros da Comissão e abordou sobre as parcerias com as estações
350 de Metrô e a campanha de educação ao usuário que a Yellow fez pelo aplicativo, cons-
351 cientizando a população quanto aos locais de estacionamento/parada das bicicletas;
352 informou que a operadora deu o nome de "Gameificação" para a campanha que pro-
353 porciona ao usuário uma pontuação/gratificação por estacionar nos locais certos e da
354 forma que orientado por fotos no aplicativo, da mesma forma que, quando estacionar
355 fora da área, o usuário é penalizado. **37)** Em prosseguimento, a Sra. **Presidente**
356 abordou sobre a importância da acessibilidade e local onde deve ser estacionada. Em
357 complemento, a representante da **SMSUB** (SUPLENTE) falou sobre o local que a bici-
358 cleta deve ser estacionada, na faixa livre, diferente do que tem observado, onde o
359 usuário estaciona em cima de piso tátil ou em locais que prejudiquem a acessibilidade.
360 **38)** Em complemento, o Vereador Sr. **José Police Neto** abordou sobre a regulamen-

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

361 tação do estacionamento das bicicletas e afirmou que não existe nenhuma proibição da
362 circulação da bicicleta nas calçadas, concluindo sobre a necessidade de haver uma re-
363 gra; destacou que o Código permite a bicicleta nas vias de passagem, como na ciclo-
364 via, na calçada, na rua, mas não há informação de como deve estar inserida nos meios
365 de circulação, de uma forma que preserve a área livre e circule na área de serviço;
366 sugeriu que as operadoras que trabalhem com “dockless” ou com patinetes, iniciem
367 campanha para que a informação do estacionamento de bicicletas/patinetes cheguem
368 a todos os usuários, pois, apesar de algumas operadoras terem feito suas campanhas
369 de conscientização, observou que cotidianamente muitos usuários ainda não sabem
370 como deve ser estacionada a bicicleta. Em resposta, o representante da Yellow, Sr.
371 João Sabino, informou que existem regras, inclusive no código de trânsito brasileiro,
372 concluindo que tal atitude se relaciona mais com a questão educacional, quanto de
373 conscientização da população; observou que a regulamentação sobre a questão é pro-
374 posta para a SMT, que também diz que a responsabilidade é das operadoras. Sobre a
375 questão, o representante técnico da SMT, Sr. André Castro, complementou que todas
376 as operadoras possuem a previsão das estações na cidade, seja na forma de docas ou
377 “dockless”; julgou importante informar que é lento o tempo de aprovação dessas esta-
378 ções pela SMT e sabe que a Yellow fez um grande esforço para manter as bicicletas
379 em circulação; relatou sobre a preocupação e dificuldades que a operadora Yellow pos-
380 sui quanto ao estacionamento por conta do volume grande de bicicletas, ainda mais
381 em ocasiões de denúncia quando estacionadas em locais indevidos. **39)** Na sequência,
382 a Sra. **Presidente** propôs até dois parceiros em áreas mais regionalizadas e indagou
383 sobre a comunicação nos dois lados do disco. Em resposta, o representante da Yellow,
384 Sr. João Sabino, informou que não terá nos dois lados. Em réplica, a Sra. **Presidente**
385 sugeriu como encaminhamento, que nas regiões periféricas da cidade, além do centro
386 expandido, possa haver até dois patrocinadores/parceiros associados nas empresas
387 operadoras; colocando a proposta em votação, que foi interrompida pelo representante
388 da **SGM (TITULAR)**, com a sugestão de que haja dois parceiros para todas as regiões,
389 desde que seja obrigatória a atuação das operadoras na cidade inteira. **40)** Em pros-
390 seguimento, o Vereador Sr. **José Police Neto** mostrou preocupação sobre a forma de
391 incentivo para as operadoras; abordou sobre o esforço que as empresas têm em im-
392 plementar o sistema de bicicletas compartilhadas na cidade, e considerou viável dois
393 parceiros na região central, de forma que compense a insuficiência dos que não tem a
394 possibilidade de implantar fora dessa região; propôs dois parceiros para todas as regi-
395 ões, de forma que os planos de implantação equilibrem o acesso as bicicletas. Em con-
396 traproposta, o representante da **SGM (TITULAR)** propôs que o número de parceiros
397 fosse condicionado ao número de bicicletas em circulação na cidade. Em réplica, o Sr.
398 **José Police Neto** concluiu que calcular o número de patrocinadores conforme o vo-
399 lume de bicicletas não seria viável. Em tréplica, o representante da **SGM (TITULAR)**
400 propôs que o número de patrocinadores na região central estivesse condicionado a
401 implantação de bicicletas nas periferias. Em resposta, o Sr. **José Police Neto** concor-
402 dou, pois partiu do principio do limite de bicicletas e patrocinadores, desta forma, seria
403 possível, dois patrocinadores em todas as regiões. Em complemento, a representante
404 da **SMSUB (SUPLENTE)** discordou das colocações do representante SGM (TITULAR),
405 defendendo que as implantações das bicicletas devem acontecer gradualmente, da

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

406 mesma forma com relação ao número de parceiros, sendo assim, propôs que tenha um
407 parceiro na região central e dois parceiros na periferia. **41)** Na sequência, a represen-
408 tante da **ACSP** (TITULAR) julgou importante abordar sobre a regulamentação do CE-
409 MUV, a qual permite um maior dinamismo sobre a regulamentação das bicicletas, e
410 propôs que a resolução fosse revisada à medida que a expansão ocorrer, assim como
411 as respectivas necessidades que poderão surgir com o tempo. Em complemento, a Sra.
412 **Presidente** ressaltou que a CPPU tem a prerrogativa de entender as dinâmicas da
413 cidade, baseando-se em dados que é disponibilizado pelas Secretarias. **42)** Na se-
414 quência, a representante da **ACSP** (TITULAR), questionou se poderia ter uma equiva-
415 lência do número de bicicletas por região com o número de patrocinadores. Em respos-
416 ta, o Vereador Sr. **José Police Neto** afirmou que quando foi criado o sistema “bike
417 share”, já havia esse pressuposto, havendo três formas diferentes de compartilhamen-
418 to para levar as bicicletas com maior facilidade para a periferia: compartilhamento com
419 doca, compartilhamento via “dockless” e via “dockshare”. **43)** Em seguida, a represen-
420 tante da **ACSP** (TITULAR) pediu que a resolução tenha uma contrapartida das opera-
421 doras, com relação à conscientização dos usuários da utilização e cuidados necessários
422 ao usar uma bicicleta compartilhada, da forma de estacionar, entre outras questões,
423 principalmente para as operadoras que não possuem estação fixa. **44)** Em prosseguimen-
424 to, o representante da Tembici, Sr. João Sabino, agradeceu a oportunidade e gen-
425 tilmente solicitou que sejam apreciadas as propostas entregues para a resolução, sendo
426 a primeira proposta: um operador a cada duas mil bicicletas, um patrocinador a cada
427 zona, sendo no centro expandido, até por questões de homogeneização e dos custos,
428 conforme apresentado, que pudesse haver até dois parceiros no centro expandido.
429 **45)** Em complemento, o representante da **SGM** (TITULAR) concluiu que a ideia é que
430 tenha mais parceiros para que viabilize mais negócios, fato que justifica a necessidade
431 que tenham dois parceiros no centro expandido. **46)** Na sequência, a Sra. **Presidente**
432 julgou importante abordar sobre o Termo de Cooperação existente, que foi recusado
433 pelo Tribunal de Contas, por ter interpretado a comunicação das bicicletas como publi-
434 cidade; informou que a equipe técnica estudou uma forma que pudesse ter um parcei-
435 ro a mais, sem considerar o nome da bicicleta; contudo, observou que o Termo de
436 Cooperação foi a única forma encontrada que possibilitasse a exposição das operado-
437 ras na rua, sendo assim, propôs que a existência de parceiros nas operadoras não fos-
438 se considerada como venda de publicidade e que as operadoras façam a venda sem
439 concessão, conforme prevê a Lei da Cidade Limpa. **47)** A seguir iniciou a votação do
440 seguinte termo: “Será permitido um parceiro na região do centro expandido e até dois
441 parceiros fora do centro expandido por região, conforme foi apresentado”; **deferi-**
442 **mento**, por 08 votos favoráveis, dos representantes da **SMUL 1** (TITULAR), **SMUL 2**
443 (SUPLENTE), **SMJ** (SUPLENTE), **SMSUB** (SUPLENTE), **SVMA** (TITULAR), **SP-**
444 **URBANISMO** (TITULAR), **CIRANDA** (TITULAR), **FECOMERCIO** (SUPLENTE) e 02
445 abstenções, dos representantes da **ACSP** (TITULAR) e **SGM** (TITULAR). **48)** Em se-
446 guida a Sra. **Presidente** sugeriu que fosse mantido o quadrado para cada lado da
447 roda da bicicleta na parte traseira, considerado tecnicamente validado pelo corpo téc-
448 nico na medida de até 15x15cm; em complemento, a **Relatora** informou sobre a pro-
449 posta que foi abordada anteriormente sobre os elementos que seriam permitidos na
450 bicicleta: inserção na cesta facultativa pela operadora, nome do programa, logo da

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

451 operadora e o nome da empresa parceira com dimensões máximas de 24x12cm; como
452 conteúdo facultativo: no para-lama posterior em ambos os lados tendo 15x15cm; e no
453 quadro, seria obrigatória a identificação do nome e logo da operadora, entendendo
454 que a mesma esta prestando uma informação do serviço para o usuário. **49)** Na se-
455 quência, a Sra. **Presidente** sugeriu que fosse inserido dentro desta proposta um pe-
456 queno selo na parte traseira do banco da bicicleta, conforme apresentado pelo Sr. João
457 Sabino, que, em resposta, mostrou o croqui com as dimensões propostas para o selo
458 na parte posterior do banco da bicicleta, de dimensão de 6x1,5cm. **50)** Na sequência,
459 a Sra. **Presidente** respondeu não haver problema a inserção de um quadrado na roda
460 de trás na dimensão estipulada (de até 15x15cm), assim como a inserção do selo na
461 parte traseira do banco da bicicleta, conforme croqui com a localização do selo e di-
462 mensões, apresentado na presente reunião, abrindo a votação para a equipe técnica.
463 Em réplica, a **Relatora** informou que a exposição, apesar de estar restrita ao mesmo
464 tamanho, deve ser avaliada com relação ao conjunto da identidade visual ao que esta
465 sendo proposto. Em complemento, a representante da **ACSP** (TITULAR) compreendeu
466 que há modelos de bicicletas que possuem ou não para-lamas. **51)** Em prosseguimen-
467 to, o Vereador **Sr. José Police Neto** afirmou não possuir objeção da inserção da mar-
468 ca do parceiro no aro da bicicleta, desde que tenha menos que a metade da área total
469 do para-lama, podendo ser metade do disco. Sobre a questão, a representante da
470 **SVMA** (TITULAR) questionou se as bicicletas que estão em circulação, possuem disco
471 amarelo cobrindo todo o aro da roda da bicicleta. Em resposta, o representante da
472 Yellow, Sr. João Sabino afirmou que não; sobre a questão da compensação da exposi-
473 ção dos parceiros em diferentes pontos da bicicleta, que, embora não tenha um para-
474 lama fixo onde se tenha uma exposição da cor, enquanto a bicicleta está em movimen-
475 to, a marca do parceiro não aparecerá. **52)** Em seguida, a Sra. **Presidente** sintetizou
476 os temas a serem deliberados, com sugestão da retirada da exposição no disco da bici-
477 cleta; sobre a exposição no para-lama, seguirá a dimensão de 15x15cm; concordou
478 que na cesta da bicicleta, no selim, na parte de trás do banco e ao longo da bicicleta,
479 tenha o nome da operadora, conforme relatado; em seguida pediu para os represen-
480 tantes presentes da SMT os resultados após vigência da resolução. **53)** Na sequência,
481 o Vereador Sr. **José Police Neto** questionou sobre a vinculação da marca com os Pla-
482 nos Regionais, que terá de ser estabelecido em conjunto com a operadora, para que as
483 bicicletas possam transitar pela cidade inteira, tendo um tempo estabelecido para o
484 retorno ao seu posto de origem e que todo o sistema do plano de implantação tenha
485 padronizado a quantidade de parceiros que foi aprovado na presente reunião, e que as
486 operadoras possam ir à busca dos patrocinadores, para que haja a expansão em toda
487 cidade. Em resposta, o representante da SMT, Sr. André Castro, afirmou que não há
488 uma fiscalização do sistema da entrada de novas operadoras com um modelo para a
489 regulamentação das bicicletas compartilhadas. **54)** Em prosseguimento, a Sra. **Presi-**
490 **dente** propôs a dimensão de 6x1,5cm do logo no selo na parte posterior do banco da
491 bicicleta e solicitou a inclusão na resolução. **55)** A seguir, a **Relatora** prosseguiu a
492 leitura dos itens principais da proposta de Resolução; na parte dos "Considerados", em
493 relação à minuta anterior, incluiu a questão de expansão e desregionalização das bici-
494 cletas, lendo integralmente: "1. A comunicação visual de bicicletas e estações vincula-
495 das aos serviços de compartilhamento em todo território do município de São Paulo,

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

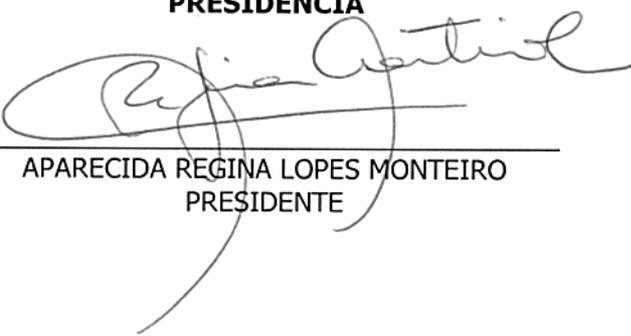
496 fica regulamentada por esta resolução; 2. Para fins de aplicação desta resolução, não
497 são considerados anúncios a identificação das empresas prestadoras de serviço de
498 compartilhamento das bicicletas e no mobiliários das estações, nos termos do disposto
499 no Decreto Municipal 57.889/2017; 3. Consideram-se prestadoras de serviços o com-
500 partilhamento de bicicletas as operadoras de tecnologia de transportes credenciadas,
501 bem como as empresas parceiras associadas, devidamente cadastradas, quando do
502 credenciamento regulamentado pelo Comitê Municipal de Uso do Viário – CEMUV;” em
503 relação aos incisos do item 3, foi adaptada a redação para o seguintes termos: “Serão
504 permitidos 01(um) parceiro no centro expandido e 02 (dois) por região que extrapola o
505 centro expandido;” os itens seguintes seguiram a mesma redação: “3.2. Deverá ser
506 observado o prazo mínimo de 12 (doze) meses para alterações dos parceiros associa-
507 dos cadastrados; 4. As bicicletas vinculadas ao sistema de compartilhamento devem
508 ter identidade visual própria, como adesivos ou pinturas visíveis, que facilitem a identi-
509 ficação pelos usuários do sistema e pela fiscalização de trânsito; 5. A identificação das
510 empresas prestadoras de serviços de compartilhamento nas bicicletas e no mobiliário
511 das estações deverá observar os parâmetros indicados no Anexo Único desta resolu-
512 ção;” o item 6 foi incorporado pelas sugestões que vieram dos membros, contendo a
513 seguinte redação: “6. No caso de utilização de totens nas estações e áreas de estacio-
514 namento de bicicletas compartilhadas, sua comunicação visual deverá incluir informa-
515 ções a respeito do funcionamento do serviço, mapa de localização das estações ou
516 áreas de estacionamento, assim como orientações aos usuários sobre a devolução das
517 bicicletas em locais que não interfiram na circulação dos pedestres e seus fluxos, nem
518 desrespeitem os itens que compõem e conferem acessibilidade a pessoas com dificul-
519 dade de locomoção, cadeirantes e deficientes visuais, quando se tratar de sistema de
520 compartilhamento sem estação física; 7. É proibida a instalação de anúncios publicitá-
521 rios nas bicicletas e estações vinculadas aos serviços de compartilhamento; 8. Esta
522 Resolução entrará em vigor na data de sua publicação;” finalizou a leitura da minuta
523 da resolução e propôs que, em relação ao Anexo único, seja incluída na deliberação a
524 comunicação visual do banco da bicicleta, os totens nas estações compartilhadas e os
525 totens de bicicleta no caso das bicicletas compartilhadas sem estação; informou que,
526 por sugestão dos membros, haverá uma nota em relação aos totens e a cesta da bici-
527 cleta, que a inserção do logo da Prefeitura de São Paulo será obrigatória na cesta da
528 bicicleta e nos totens das estações e nas áreas de estacionamento, quando tais ele-
529 mentos forem utilizados para a identificação das empresas prestadoras de serviço de
530 compartilhamento, como forma de sinalizar que é um serviço também regulamentado
531 pela Prefeitura. **56)** Em seguida, a Sra. **Presidente** perguntou se há mais alguma
532 sugestão ao que foi relatado, para que os membros discutissem sobre a deliberação
533 quanto ao logo no aro da bicicleta e no disco, de forma em que todos entrem em
534 acordo quanto à proibição do fechamento do disco/roda da bicicleta e que fosse aceito
535 um pequeno quadrado com o logo do parceiro no aro da bicicleta. **57)** Na sequência, a
536 representante **SVMA** (TITULAR) solicitou que fosse colocado em votação à inserção de
537 logo no aro da bicicleta, pois anteriormente foi votado apenas o para-lama da bicicleta.
538 **58)** Deste modo, a Sra. **Presidente** propôs que poderá ter um quadrado de 15x15cm
539 com a inserção da marca do patrocinador/parceiro na parte de trás da bicicleta, desde
540 que não seja um disco fechado, proposta acolhida pela representante da **SMUL 2** (SU-

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

541 PLENTE). **59)** Na sequência, representante do Itaú, Sra. Bruna Lauro, considerou que
542 o item 3 da resolução, em relação à equiparação do prestador de serviço, a relação
543 entre a empresa que presta o serviço a OTTC e o parceiro associado; demonstrou pre-
544 ocupação sobre os parceiros associados, que são vistos como patrocinadores, respon-
545 sáveis por viabilizar economicamente o projeto, porém, juridicamente, não é quem
546 presta o serviço de compartilhamento, e sim a OTTC. Em resposta, o Vereador Sr. **Jo-**
547 **sé Police Neto** informou que na qualidade de patrocinadora, em algum momento
548 será cobrada quanto à qualidade do serviço que a OTTC realiza e as obrigações se
549 concentram na OTTC, a partir do momento em que ela assina com o CEMUV, desta
550 forma, as responsabilidades sobre fiscalização, manutenção, compete exclusivamente a
551 OTTC, como a Tembici e a Yellow e não aos patrocinadores como o Itaú e o Bradesco.
552 **60)** Sobre a questão, a Sra. **Presidente** observou que, quando a operação ocorria via
553 Termo de Cooperação, o patrocinador tinha parte da responsabilidade do compartilha-
554 mento das bicicletas. Em resposta, o Vereador Sr. **José Police Neto**, informou que o
555 Itaú não possui a responsabilidade do compartilhamento, que está acordado com a
556 Prefeitura, sendo apenas um meio para permitir que ocorra o compartilhamento por
557 meio do patrocínio. **61)** Como sugestão, a representante do Itaú, Sra. Bruna Lauro,
558 propôs que fosse acrescentado no item 3 o seguinte texto: "prestador de serviço e
559 parceiro associado" e excluir a parte considerando que se equipara ao prestador; e
560 alterar o item 2 para: "2. Para fins de aplicação desta resolução, não são considerados
561 anúncios à identificação das empresas prestadoras de serviços de compartilhamento e
562 associados parceiros nas bicicletas e no mobiliário das estações, nos termos do dispos-
563 to no Decreto Municipal nº 57.889/2017." **62)** Sobre a proposta, a **Relatora** observou
564 que as empresas que utilizam o veículo não são consideradas como anúncio. Em comple-
565 tamento, o Vereador Sr. **José Police Neto** afirmou que a discussão tem retomado a
566 questão inicial sobre os veículos que transportam a marca, como o caminhão da Coca-
567 Cola, sendo necessário deixar claro que a exposição da marca do parceiro não está
568 vinculada a publicidade, pois estaria infringindo legislação. **63)** A seguir, a Presidente
569 iniciou o regime de votação dos demais incisos da Resolução, incluindo a permissão de
570 inserção de um quadrado, com dimensão de até 15x15cm, em qualquer lugar na parte
571 traseira da bicicleta; **deferimento**, por unanimidade. **64)** Encerramento: nada mais
572 há a ser tratado, a Senhora Presidente agradeceu a todos e encerrou a reunião às
573 16h45m.

PRESIDÊNCIA



APARECIDA REGINA LOPES MONTEIRO
PRESIDENTE



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**
URBANISMO E
LICENCIAMENTO

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU

ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA

APOIO

SECRETARIA EXECUTIVA DOS ORGÃOS COLEGIADOS

ANDRÉ KVIATOVSKI
SECRETÁRIO EXECUTIVO

**ENTIDADES PRESENTES
(COM DIREITO A VOTO)**

**I – REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO:
SECRETARIA DO GOVERNO MUNICIPAL – SGM**

JABS CRES MAIA SANTOS
TITULAR

CAREM VANESSA DINIZ
SUPLENTE

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO – SMUL

LUCILA DE ALMEIDA SAMPAIO MAGALHÃES
TITULAR 1

LYGIA MARIA DE FALCO QUEIROZ CABRAL
SUPLENTE 1

GABRIELA DEFIIPPI AUDRÁ
SUPLENTE 2

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU
ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA
SECRETARIA MUNICIPAL DE JUSTIÇA – SMJ

LILIANE GLAESSEL RAMALHO
SUPLENTE

SECRETARIA MUNICIPAL DAS SUBPREFEITURAS – SMSUB


MATILDE DA COSTA
SUPLENTE

SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE – SVMA


ISABELLA MARIA DAVENIS ARMENTANO
TITULAR

SÃO PAULO URBANISMO – SP URBANISMO


LUCIA MIYUKI OKUMURA
TITULAR

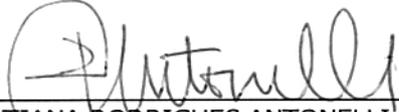
II – REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL
A) SEGMENTO DE MOVIMENTOS SOCIAIS E DE BAIRRO
CIRANDA COMUNIDADE E CIDADANIA/VIVA PACAEMBU POR SÃO PAULO


JOSÉ ROBERTO ANDRADE AMARAL
TITULAR

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU
ATA DA 74ª REUNIÃO ORDINÁRIA
ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO (ACSP)


BEATRIZ MESSEDER SANCHES
TITULAR

B) SEGMENTO ACADÊMICO E TÉCNICO-PROFISSIONAL
FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO DE BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO
DE SÃO PAULO – FECOMERCIO-SP


TATIANA RODRIGUES ANTONELLI DE MENDONÇA
SUPLENTE

ENTIDADES AUSENTES:

I-REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

SECRETARIA MUNICIPAL DA CULTURA – SMC

II-REPRESENTANTES DA SOCIEDADE CIVIL

ASSOCIAÇÃO A CIDADE PRECISA DE VOCÊ
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESCRITÓRIOS DE ARQUITETURA – ASBEA
INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL – IAB – SP
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE (FAU MACKENZIE)
CONSELHO MUNICIPAL DO MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (CADES)