

**ATA DA 1ª REUNIÃO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV)  
INSTITUÍDO PELO DECRETO 56.981/2016 DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO  
REALIZADA EM 12 DE MAIO DE 2016**

**1. Data, Hora e Local**

Realizada no dia 12 do mês maio de 2016, às 11h (onze horas), na sede da Secretaria Municipal de Transportes, situada na rua Barão de Itapetininga, 18 - 14º andar – Capital do Estado de São Paulo.

**2. Convocação e Presenças**

Foram convocados todos os membros do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV), instituído pelo Decreto Municipal 56.981, de 10 de maio de 2016.

Presentes:

- Secretário Municipal de Transportes e Presidente do CMUV, Jilmar Augustinho Tatto
- Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico, Rogério Ceron de Oliveira
- Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras; Roberto Nami Garibe Filho
- Diretor Presidente da São Paulo Negócios S/A, Rodrigo Pirajá Wienskoski

**3. Ordem do Dia**

O Secretário Municipal de Transportes e Presidente do CMUV, Jilmar Augustinho Tatto, iniciou os trabalhos registrando a criação do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV) pelo Decreto Municipal 56.981/2016 e a necessidade de o referido colegiado disciplinar aspectos específicos confiados à sua competência. Destacou o Secretário haver, neste momento, três assuntos previstos no Decreto Municipal 56.981/2016 que merecem devida apreciação e regulamentação na primeira reunião do colegiado:

- 1) Definição dos parâmetros de credenciamento das OTTCs de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e de carona solidária;
- 2) Fixação das metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas reguladas;
- 3) Estipulação do preço público inicial cobrado das OTTCs para operar o transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública;

Em seguida, o Secretário Municipal de Transportes e Presidente do CMUV, Jilmar Augustinho Tatto, passou a palavra ao Diretor Presidente da São Paulo Negócios S/A, Rodrigo Pirajá Wienskoski, que passou a expor sugestões sobre os **parâmetros de credenciamento das OTTCs de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e de carona solidária**.

Observou inicialmente a conveniência de o colegiado disciplinar não só a operacionalidade do credenciamento, como a reunião e consolidação no mesmo normativo do regime

aplicável para as operadoras credenciadas, em atenção à atribuição contida no art. 39 do multicitado Decreto de expedir normas complementares.

Neste sentido, propôs que o credenciamento seja realizado junto à Secretaria Municipal de Transportes, com apoio técnico da São Paulo Negócios, a qualquer tempo, e com validade até o fim do exercício em que for deferido. O deferimento deveria estar sujeito ao cumprimento dos requisitos mínimos estabelecidos, dentre os quais a regularidade jurídica e tributária das operadoras e, também, a necessidade de possuir matriz ou filial no Município de São Paulo. Em relação a este último aspecto, ponderou que este requisito é pertinente à circunstância específica do Município de São Paulo em razão das suas dimensões territoriais, relevância continental, magnitude econômica, complexidade operacional, densidade demográfica e expressividade do mercado atingido. Esses aspectos peculiares a metrópoles do tamanho e representatividade de São Paulo justificam que as empresas atuantes neste mercado, e que façam uso intensivo de tecnologias da informação, tenham a obrigatoriedade de manter presença formal e física na localidade em que prestarão seus serviços.

Observou o membro do CMUV encarregado de relatar o assunto, ainda, que o ato do credenciamento deveria condicionar às pessoas jurídicas interessadas a concordância explícita, irrevogável e irretroatável com os termos, deveres e obrigações previstas na regulação, bem como com as penalidades aplicáveis na hipótese de descumprimento do regime a que espontaneamente aderiram.

Após apresentar a sugestão de minuta de regulamentação do credenciamento das OTTCs de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e de carona solidária, e nada mais havendo a acrescentar pelos membros do CMUV em relação ao tema, passou o relator a expor proposta de sistema de **metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana** no Município de São Paulo.

Sustentou que a cidade possui uma oferta de serviço de transporte individual remunerado de passageiros por habitante consideravelmente menor do que outras capitais comparáveis. Em São Paulo, esta taxa é de 3,2 alvarás de táxis por mil habitante, enquanto em Nova Iorque é de 3,3, em Tóquio é de 4,5, em Madrid é de 4,8, no Rio de Janeiro é de 5,2, na Cidade do México é de 8,8, em Paris é de 8,9 e em Buenos Aires é de 13,4. E isso sem considerar a superioridade da malha sobre trilhos de diversas das capitais citadas. Registrou, ainda, que a população do Município cresceu 40% de 1980 até 2015 (8,5 para 11,9 milhões de habitantes), enquanto a quantidade de veículos de transporte individual remunerado de passageiros permaneceu aproximadamente constante. Por fim, observou que existem estudos que apontam para uma demanda por até 60 mil veículos de transporte individual remunerado de passageiros no Município, enquanto atualmente existem aproximadamente 38 mil (táxis) – o que indicaria um espaço para mais 22 mil veículos rodando a mesma quantidade de quilômetros que um táxi médio.

Adicionalmente, ponderou o interesse público de efetivamente estimular o sistema de transporte individual de utilidade pública, tendo o mesmo potenciais externalidades positivas para a mobilidade urbana da cidade. Ressalvou, porém, a importância do poder público monitorar tais externalidades constantemente, estabelecendo níveis de exploração do viário urbano de acordo com a política municipal de mobilidade e outras políticas de interesse municipal.



Desta forma, propôs-se o estabelecimento de um sistema de metas, no qual a meta determinará um ponto inicialmente considerado adequado pela Administração Pública para exploração do viário. Através de mecanismos de preço e/ou outras formas de incentivo, o atingimento e manutenção deste nível será inicialmente objetivado.

O atingimento da meta, porém, deverá ser considerado como um ponto de revisão adequado dos níveis ideais de equilíbrio do uso do viário urbano para exploração da atividade econômica de transporte individual de utilidade pública, a ser feita observando os dados consolidados do sistema já em operação. Caso se conclua que tal equilíbrio já tiver sido atingido com o cumprimento da meta original, e que qualquer uso adicional implicaria em uma superexploração do viário, será adotado o mecanismo da majoração do preço para desestimular o crescimento não desejado do mercado. Caso, porém, se entenda que o sistema ainda não atingiu seu ponto ideal, a meta poderá ser majorada de maneira a atingir o objetivo de compatibilização da atividade com a capacidade instalada na cidade para tal atividade.

Ou seja, a meta não deve ser considerada um limite absoluto, e sim um ponto a ser atingido para calibragem e revisão constante do sistema considerando, sobretudo, a (i) exploração eficiente da malha viária e (ii) a compatibilização da mesma com a capacidade instalada.

Por fim, observou-se a relevância de se entender a meta como uso efetivo do viário da cidade. Destacou-se, por exemplo, que um veículo transporta na cidade em média 1,4 passageiro quando poderia transportar até 5,0. Nesse sentido, a metodologia de contabilização da meta deverá observar a redução do uso do viário que a possibilidade de divisão da corrida poderá trazer, uma vez que o mesmo, utilizado em larga escala, não ensejará em uso *adicional* do viário – muito pelo contrário, reduzirá o uso do mesmo.

Feita a apresentação do tema, e munidos das informações técnicas relevantes para apreciação da matéria, os membros do CMUV debateram e nada mais acrescentaram ao assunto.

Superado o tema acima, e adentrando o último aspecto submetido à avaliação do colegiado pelo Presidente do CMUV, passou-se a avaliar a fixação **dos preços públicos cobrados das OTTCs para operar o transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.**

O relator comunicou aos presentes a existência de estudo técnico de compensação pelo uso intensivo do viário – ainda que o preço público tenha natureza regulatória (Art. 9º do Decreto Municipal 56.981/2016) e possa ser alterado pelo CMUV. Utilizou-se uma estimativa de custo total anual do uso do viário no Município; esta estimativa foi de R\$2,741 milhões para o ano de 2015. Ainda, com base em dados da Pesquisa de Mobilidade do Metrô, da CET, do IBGE, do Ibope e do Mobilab, estimou-se em 89 milhões de quilômetros rodados por dia em transporte individual motorizado no Município. Com base nestes dois números, obteve-se um custo do viário por quilômetro rodado em São Paulo (em R\$/km) de R\$0,084. Tendo em vista este valor, o maior uso do viário por este tipo de serviço e a natureza regulatória do preço público a ser estabelecido pelo CMUV, os membros do colegiado optaram por majorá-lo com o objetivo de evitar um crescimento rápido e elevado dos quilômetros utilizados no modelo ora regulado. Entenderam que, em caso de superestimação ou subestimação do preço público em relação à meta estabelecida para uso do viário, seria possível ajustá-lo na próxima oportunidade de revisão do preço de forma a garantir o equilíbrio do mercado na

A

M  
P  
J

exploração da malha e o deslocamento da curva de oferta para o nível prudencial desejável e suportável pela cidade.

Debatido o preço público inicial a ser fixado para outorga dos créditos de quilômetros para exercício da atividade de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública no viário de São Paulo, passa-se à deliberação.

#### **4. Deliberação**

##### **Da Ordem do Dia:**

- 1) Aprovada a Resolução 01/2016, que estabelece os parâmetros de credenciamento para as OTTCs de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e de carona solidária.
- 2) Aprovada a Resolução 02/2016, que estabelece a meta de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas; e
- 3) Aprovada a Resolução 03/2016, que estabelece o preço público por quilômetro para as OTTCs que operam o transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública;

#### **5. Encerramento**

Nada mais havendo por discutir, a reunião foi encerrada às 12h (doze horas) e, do que se passou, foi lavrada esta ata assinada pelos membros presentes.



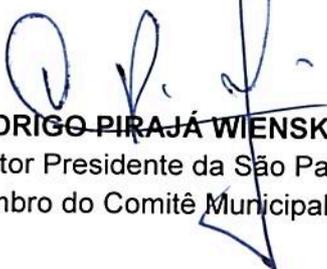
**JILMAR AUGUSTINHO TATTO**  
Secretário Municipal de Transportes  
Presidente do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)



**ROGÉRIO CERON DE OLIVEIRA**  
Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico  
Membro do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)



**ROBERTO NAMI GARIBE FILHO**  
Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras  
Membro do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)



**RODRIGO PIRAJÁ WIENSKOSKI**  
Diretor Presidente da São Paulo Negócios S/A  
Membro do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)