

**ATA DA 2ª REUNIÃO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV)
INSTITUÍDO PELO DECRETO 56.981/2016 DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
REALIZADA EM 09 DE JUNHO DE 2016**

1. Data, Hora e Local

Realizada no dia 09 do mês junho de 2016, às 14h30 (catorze horas e trinta minutos), 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 do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV) destacando haver, neste momento, três assuntos previstos no âmbito da regulação que merecem devida apreciação e regulamentação pelo colegiado:

- 1) Definição da metodologia de contabilização dos quilômetros para mensuração da meta estabelecida pela Resolução 02/2016 do presente colegiado;
- 2) Definição dos parâmetros de credenciamento das OTTCs de compartilhamento de veículos sem condutor;
- 3) Definição do funcionamento da regulação do compartilhamento de veículos sem condutor.

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 contabilização dos quilômetros para mensuração da meta estabelecida** pela Resolução 02/2016.

O relator sustentou inicialmente a importância de o presente colegiado definir como a meta seria contabilizada para garantir a real implementação do sistema definido pela Resolução aprovada na ocasião da última reunião do CMUV.

A

Handwritten signature

Isto posto, fez menção ao fato do Decreto Municipal 56.981/2016 focar o controle do uso *adicional* aos níveis de equilíbrio do viário urbano. Em particular, diz o Decreto em seu parágrafo primeiro do artigo 9º:

“Art. 9º (...)

*§1º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração **adicional** do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal (grifo nosso)”*

Diante disto, ponderou mais uma vez o interesse público de efetivamente estimular o sistema de compartilhamento de corridas, uma vez que o crescimento deste, ao invés de promover o uso adicional do viário urbano, reduz o mesmo ao incentivar a concentração de duas ou mais viagens em apenas uma. Desta forma, corridas compartilhadas não ensejariam uso *adicional* do viário – ao contrário, reduziriam a sua utilização.

Neste ponto, o relator teve a concordância do Presidente do CMUV, que fez menção à importância de se avaliar e medir prioritariamente o impacto no trânsito e nos níveis de congestionamento e fluidez da expansão do sistema no lugar do número de carros circulando em si.

Após o aparte do Presidente, o relator seguiu sua explanação e propôs que na contabilização da meta do uso intensivo do viário pelo transporte individual de utilidade pública fosse dado incentivo especial para os quilômetros consumidos na modalidade de compartilhamento de veículos.

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.

Após apresentar a sugestão de minuta com os parâmetros de contabilização dos quilômetros para mensuração da meta estabelecida pela Resolução 02/2016, e nada mais havendo a acrescentar pelos membros do CMUV em relação ao tema, passou o relator a expor proposta de definição dos **parâmetros de credenciamento das OTTCs de compartilhamento de veículos sem condutor**. Observou inicialmente a similaridade do processo de credenciamento das operadoras da atividade de compartilhamento de veículos sem condutor com as que operam as atividades de transporte individual de utilidade pública e carona solidária. Avaliou, desta maneira, que o processo deveria se assimilar ao proposto e aprovado na Resolução 01/2016 do CMUV.

Após apresentar a sugestão de minuta de parâmetros para o credenciamento de OTTCs de compartilhamento de veículos sem condutor, superado o tema acima e adentrando o último aspecto submetido à avaliação do colegiado pelo Presidente do CMUV, passou-se a avaliar os **parâmetros de regulação do compartilhamento de veículos sem condutor**.

Para discutir tais parâmetros, o relator apresentou voto escrito e em separado, procurando detalhar e contextualizar suas propostas para permitir a reflexão e a apreciação oportuna pelo colegiado.



O relator comunicou aos presentes que o voto se dividiria em 4 (quatro) seções: contexto geral do modelo de compartilhamento de veículos sem condutor, panorama dos resultados positivos oriundos da regulamentação, sumário dos principais casos de regulação do modelo pelo mundo e proposta para regulamentação no município de São Paulo.

O relator expôs que a modalidade de compartilhamento de veículos sem condutor consiste na alocação de veículos para aluguel de curto prazo, disponibilizados nas vias e logradouros públicos e mediado por plataforma tecnológica. Desta maneira, o compartilhamento de veículos proporciona a racionalização na utilização dos veículos, que podem ser utilizados como meio complementar a outros modais de transporte, reduzindo a utilização de veículos próprios. De acordo com *The Economist*, cada veículo compartilhado pode resultar na redução de até 15 veículos próprios, gerando impactos positivos ambientais e na mobilidade urbana. Além do mais, esse compartilhamento pode viabilizar no curto-prazo a migração para tecnologias limpas, pois o uso intensivo garantiria a sua viabilidade econômico-financeira. Levantou ainda que em pesquisa publicada na revista *Acces Magazine*, demonstra-se a redução do número de veículos próprios adquiridos pelos cidadãos, criando uma economia compartilhada que maximiza a utilização dos ativos existentes, promovendo ganhos significativos para a mobilidade urbana. Ao reduzir o tempo ocioso dos veículos já existentes, reduz-se o tempo necessário para estacionamento, o espaço público utilizado para o mesmo fim e os incentivos à utilização de veículos quando não estritamente necessários. Além disso, a pesquisa da *Agência de Avaliação Ambiental PBL*, da Holanda, demonstrou que um veículo compartilhado reduz de 175 a 265 quilogramas de gás carbônico (CO₂) na atmosfera, o que representa uma redução média 8 a 13% das emissões por veículo, contribuindo para diminuir os danos causados pela mobilidade urbana ao meio ambiente.

O relator avaliou que os modelos regulatórios já implementados em outras cidades do mundo alocam vagas de estacionamento em vias e logradouros públicos, de maneira a compatibilizar a acessibilidade e a integração destes veículos com os condutores. As vagas de estacionamento podem ser alocadas pelo modelo "round-trip", em que o condutor utiliza o veículo e retorna à vaga exclusivamente alocada para o serviço, ou o modelo "free-floating", que não delimita vagas exclusivas, possibilitando que os veículos sejam estacionados e distribuam-se pela cidade sem a necessidade de instalação e manutenção de vagas exclusivas. Diversas cidades, como Paris, Berlim, Baltimore, Montreal, Amsterdã, Madrid e Milão, dentre outras, começaram a adotar formas diferentes de regulação para estes casos específicos, visando garantir a flexibilidade e densidade que este tipo de serviço necessita para se desenvolver. Dessa forma, ao aprofundar os estudos sobre o compartilhamento, percebe-se a importância do poder público tomar frente no processo de regulamentação, uma vez que se entendem os impactos benéficos ambientais e a melhoria da mobilidade urbana que são gerados por essas iniciativas. Neste sentido, foram discutidos os modelos de Montreal e Denver, iniciativas bem-sucedidas de regulamentação na modalidade *free-floating* que poderiam ajudar a guiar e prever os impactos da nova atividade.

Por todas as razões apresentadas acima, e considerando os efeitos positivos para a mobilidade urbana da cidade, concluiu o relator sobre a inexorável importância da regulação da atividade de compartilhamento de veículos sem condutor no Município de São Paulo, bem como da necessidade de se dar a ela plena operacionalidade e funcionalidade o mais breve possível, de maneira a se apropriar dos ganhos da janela de oportunidade das externalidades positivas inerentes. O modelo também está presente na regulação municipal,



sendo previsto no artigo 254 do Plano Diretor Estratégico (Lei nº 16.050/14) e no Decreto Municipal 56.981 que regulamenta as atividades de uso intensivo do viário urbano, de modo que se adquira a oportunidade de disciplinar a nova atividade de mobilidade urbana.

Debatidos os fundamentos do voto apresentado pelo relator, o Presidente do CMUV fez menção à necessidade dos membros aprofundarem seu entendimento e refletirem a respeito dos conceitos apresentados, dada a complexidade do tema.

Sem mais a acrescentar, passou-se à deliberação.

4. Deliberação

Da Ordem do Dia:


- 1) Aprovada a Resolução 04/2016, que define os parâmetros de contabilização da “meta de utilização intensiva do viário” na utilização do espaço urbano pelos serviços intermediados pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas - OTTCs.
- 2) Aprovada a Resolução 05/2016, que estabelece os parâmetros de credenciamento para as OTTCs de compartilhamento de veículos sem condutor.
- 3) Suspensão da apreciação do voto do Sr. Rodrigo Pirajá Wienskoski sobre a regulação do compartilhamento de veículo sem condutor, até a próxima reunião do colegiado, para vista da proposta nele contida.

5. Encerramento

Nada mais havendo por discutir, a reunião foi encerrada às 16h (dezesesseis horas) e, do que se passou, foi lavrada esta ata assinada pelos membros presentes.



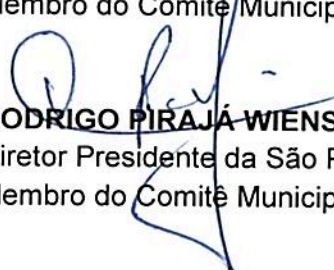
JILMAR AUGUSTINHO TATTO
Secretário Municipal de Transportes
Presidente do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)



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)