

**ATA DA 6ª REUNIÃO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV)
INSTITUÍDO PELO DECRETO 56.981/2016 DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
REALIZADA EM 10 DE OUTUBRO DE 2016**

1. Data, Hora e Local

Realizada no dia 10 do mês outubro de 2016, às 12h30 (doze horas e trinta minutos), no Gabinete da Secretaria Municipal de Transportes, situado 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, um assunto que merece devida apreciação pelo colegiado:

- 1) Discussão sobre a aprovação da Resolução n. 12 do Comitê Municipal de Uso do Viário.

Diante da necessidade de criar mecanismos que assegurem que o uso do viário siga as diretrizes dispostas no Decreto Municipal 56.981/2016, com a finalidade de adequar a sua utilização à infraestrutura instalada, em especial visando evitar as externalidades negativas geradas por sua superexploração, o Presidente do CMUV apontou a centralidade de reavaliar o preço de outorga definido na Resolução n.03 deste Comitê.

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 **o sistema de precificação de quilômetros percorridos pelas OTTCs na modalidade de transporte individual de utilidade pública.**



O relator apresentou voto escrito para apreciação dos membros do Comitê e passou então a apresentar as premissas e justificativas econômicas e jurídicas que alicerçam o modelo de precificação progressiva para exploração econômica do viário.

O relator apontou a necessidade de reavaliar o preço público da outorga, passado o período de adaptação estabelecido na Resolução n. 03, pela qual o preço público deveria permanecer inalterado pelo prazo mínimo de três meses. Desta maneira, passado o período para adaptação e avaliação dos impactos da atividade sobre o viário urbano, o relator apontou a centralidade de alterar o sistema de precificação, a fim de compatibilizar a modalidade de transporte individual de utilidade pública à infraestrutura viária instalada, evitando sua superexploração ou ociosidade pela atividade.

Desta maneira, passou-se a avaliar o preço público de outorga para utilização do viário, de modo que os objetivos de otimização do uso do viário fossem assegurados, bem como incentivar a ampla concorrência entre operadoras e modais distintos na cidade.

O relator prosseguiu, apresentando proposta de precificação progressiva de acordo com o número de quilômetros percorrido, de modo que as OTTCs pagassem outorga equivalente às externalidades e impactos de gerados no viário por sua atuação. Apontou também que o preço público de outorga não deveria se apresentar como uma barreira à atuação de operadoras que não contribuem de maneira substancial para extrapolar a meta de utilização do viário e, portanto, a proposta de aumento de preço público indistintamente geraria uma barreira à atuação de empresas menores, com a possível criação de um monopólio, sem que tal medida apresentasse efeitos positivos sobre a superexploração do viário. Para sanar tal problema, utilizou-se o princípio da progressividade.

A proposta de precificação progressiva estabelece faixas de precificação diferenciadas de acordo com o consumo percentual de quilômetros da operadora em relação à meta. Desta maneira, o preço público de outorga aumenta progressivamente de acordo com o uso do viário, onerando principalmente as operadoras que mais exploram o viário. A precificação progressiva estabelece critérios de isonomia na precificação do viário, uma vez que operadoras que consomem diferentes montantes da meta e, conseqüentemente, geram diferentes graus de externalidades negativas, são oneradas de maneira diferenciada de acordo com a sua operação.

O relator sugeriu, ainda, que o intervalo para a precificação seja por hora, de modo a assegurar a disponibilidade do serviço em diferentes períodos do dia e do mês. Para evitar desequilíbrios semanais ou diários na utilização do viário, como o excesso de demanda nos períodos ou dias com menor preço público e a escassez de oferta nos períodos com maior preço público, sugeriu-se que o período para mensuração do consumo de quilômetros seja por hora. Desta maneira, a meta de consumo total de quilômetros contabilizada por hora, e a precificação progressiva se dará sobre a quantidade de quilômetros percorrida a cada hora.

A meta total por hora corresponde a 37.708 quilômetros. Ao consumir até 20% desse valor (até 7.541,7 km), não haverá acréscimo no preço e o valor a ser pago permanece em R\$ 0,10 por quilômetro. O consumo de 20,01% a 40,00% da meta gera um acréscimo de 10% no preço por km; o consumo de 40,01% a 60,00% da meta gera um acréscimo de 30% no preço público; o consumo de 60,01% a 80,00% gera um acréscimo de 60% no preço público; o consumo de 80,01% a 100,00% gera um acréscimo de 130% e o consumo acima de 100% da meta gera um acréscimo de 300% no preço público. As faixas de consumo de qui-



lômetros foram desenvolvidas para evitar que a parcela de mercado de cada empresa seja divulgada.

Em concordância ao relator, o Presidente do CMUV destacou que a medida favorece a concorrência tanto entre diferentes OTTCs que atuam no transporte individual de utilidade pública quanto entre diferentes modais, alinhando-se à percepção de que a concorrência é capaz de aumentar a qualidade do serviço ofertado e que a superexploração do viário por uma operadora não deve gerar aumento linear do preço a todas as operadoras e, assim, criar barreiras à sua atuação e à livre concorrência. Destacou também a necessidade de estimular a concorrência entre diferentes modais de transporte, dada a centralidade da integração entre modais para o transporte na cidade.

Sem mais a acrescentar, passou-se à deliberação.

4. Deliberação

Da Ordem do Dia:

- 1) Aprovada a Resolução n. 12 do Comitê Municipal de Uso do Viário, de 10 de outubro de 2016;

5. Encerramento

Nada mais havendo por discutir, a reunião foi encerrada às 13h30 (treze horas e trinta minutos) e, do que se passou, foi lavrada esta ata assinada pelos membros presentes.

JOSÉ EVALDO GONÇALO

Secretário Municipal de Transportes em Exercício
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)





**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized initials 'RN' followed by a flourish.

ROBERTO NAMI GARIBE FILHO

Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras
Membro do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)

A handwritten signature in blue ink, starting with a large 'R' and ending with a long, sweeping flourish.

RODRIGO PIRAJÁ WIENSKOSKI

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