

**ATA DA 8ª REUNIÃO DO COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV)
INSTITUÍDO PELO DECRETO 56.981/2016 DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
REALIZADA EM 01 DE MARÇO DE 2017**

1. Data, Hora e Local

Realizada no dia 01 do mês março de 2017, às 09h00 (nove horas), no Gabinete da Secretaria Municipal da Fazenda, situado no Edifício Matarazzo, na Rua Doutor Falcão Filho, 56, 12º 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 Mobilidade e Transportes e Presidente do CMUV, Sergio Henrique Passos Avelleda;
- Secretário Municipal da Fazenda, Caio Megale; e
- Secretário Municipal de Serviços e Obras, Marcos Rodrigues Penido.

3. Ordem do Dia

O Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes e Presidente do CMUV, Sergio Henrique Passos Avelleda, iniciou os trabalhos do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV) destacando haver, neste momento, dois assuntos que merecem devida apreciação pelo colegiado:

- 1) Discussão sobre alteração da composição do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV)
- 2) Discussão sobre a aprovação da Resolução n. 14 do Comitê Municipal de Uso do Viário.

O Presidente do CMUV apontou a necessidade de **atualizar a composição do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV)**, trazendo ao colegiado a expertise e temas de outras Pastas.

Inicialmente, sugeriu-se a inclusão do Secretário de Governo Municipal pela necessidade de articulação e alinhamento das decisões tomadas pelo CMUV com os demais atores públicos, bem como com o Gabinete do Prefeito.

Em seguida, o relator recomendou que o Secretário Municipal de Inovação e Tecnologia também compusesse o CMUV. O relator ressaltou a importância do tema para aprimorar os

§

mecanismos de fiscalização, cada vez mais digitais e baseados na combinação de dados e informações. Dessa maneira, a presença do Secretário se faz necessária para encaminhar e deliberar assuntos relativos a essa pauta também.

Adicionalmente, o relator sugeriu a inclusão do Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias, com o intuito de trazer à mesa o corpo técnico responsável por otimizar os recursos e ativos públicos, objeto com ampla aderência à regulação do uso intensivo do viário.

O relator também recomendou que o Secretário Municipal das Prefeituras Regionais integrasse o colegiado, uma vez que esta é a pasta responsável pela execução das obras de recapeamento, necessárias em função do desgaste gerado pelo uso intensivo do viário.

Por fim, recomendou a retirada do Diretor Presidente da SP Negócios S/A do colegiado, uma vez que, na configuração de secretariado da nova gestão, as incumbências anteriormente atribuídas à SP Negócios passam a ser plenamente satisfeitas pela Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias.

Diante do exposto, a sugestão de nova composição do CMUV apresentada foi:

- Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes (presidente);
- Secretário Municipal da Fazenda;
- Secretário Municipal de Serviços e Obras;
- Secretário de Governo Municipal;
- Secretário Municipal de Inovação e Tecnologia;
- Secretário Municipal das Prefeituras Regionais e
- Secretário Municipal de Desestatização e Parcerias

Os demais membros do CMUV concordaram com a sugestão e decidiram por elaborar minuta de alteração no Decreto 56.981/16 a ser encaminhada para análise e aprovação pelo Prefeito.

Superado o primeiro tópico do dia, seguiu-se para discussão **sobre a aprovação da Resolução n. 14 do Comitê Municipal de Uso do Viário.**

A regulação do uso intensivo do viário, consubstanciada no Decreto Municipal nº 56.981/16, previa a instituição de fatores de incentivo, detalhados no art. 12. Adicionalmente, previu-se 180 dias, a partir da publicação do Decreto, para que tais fatores entrassem em vigor.

Diante da situação exposta, o Presidente do CMUV destacou a necessidade de efetivar dispositivo previsto na regulação. Não obstante, o relator ressaltou a aderência de tais fatores à política pública que se quer incentivar. Ademais, o relator apontou a importância de se incentivar comportamentos determinados e oferta de serviços em locais e horários com menor densidade. O relator apresentou 12 fatores de incentivo e desincentivo, com racional próprio e valor estimado. Toda a metodologia e racionalidade para justificar a criação de cada fator foram detalhados posteriormente.

Por fim, o relator apontou que a minuta de resolução proposta incorpora as contribuições das OTTCs acerca dos fatores e valores, considerando as sugestões alinhadas com o interesse público e a política municipal de mobilidade urbana.



Nesse sentido, o Presidente do CMUV expôs sobre a **regulamentação da política de incentivo ou desincentivo do uso do viário para a exploração da atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública.**

Conforme exposto pelo relator, o preço público de outorga para a utilização do uso do viário visa, além de contrabalancear as externalidades negativas geradas pelo seu uso, criar políticas de intervenção capazes de incentivar ou desincentivar o uso do viário, racionalizando a ocupação e utilização da infraestrutura instalada e harmonizando-a com o estímulo ao uso do transporte público e meio alternativos de transporte individual.

Dessa maneira, o preço público poderá ser alterado como instrumento regulatório, favorecendo certos objetivos de mobilidade urbana, como reduzir o preço de outorga para incentivar a conexão com outros modais, viagens em áreas com pouca capilaridade do transporte público, em períodos com grande ociosidade.

O artigo 12 do Decreto Municipal 56.981, de 10 de maio de 2016, dispõe sobre os critérios para a definição do preço público de outorga:

Art. 12. O consumo dos créditos de quilômetros pelo uso intensivo do viário para transporte individual remunerado de utilidade pública deverá seguir tabela de conversão, nos termos do artigo 29, inciso V, deste decreto, considerando, no mínimo, como fator de regulação:

I - compartilhamento de veículo;

II - horário de circulação;

III - localização do veículo durante o trajeto;

IV - veículos não poluentes;

V - veículos híbridos;

VI - acessibilidade;

VII - integração com outros modais do sistema de transporte público.

O relator ressaltou que de acordo com o artigo 29 do decreto supracitado, compete também ao CMUV dispor sobre o preço público para atingir os níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura:

Art. 29. Compete ao Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV:

{ ,

I - fixar metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração de atividades econômicas;

II - definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar cada serviço;

III - estabelecer metodologia de alteração dos preços públicos a ser seguido nas reuniões do Comitê, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para utilização da infraestrutura urbana;

IV - alterar os preços públicos de acordo com a metodologia definida;

V - definir e rever a tabela de conversão de que trata o artigo 12 deste decreto, bem como instituir outros fatores de incentivo conforme previsto em seu § 4º;

Com base nos disposto no Decreto 56.981/16, o relator explicou que o preço público de outorga variável, além de significar política regulatória de controle do superexploração ou ociosidade no uso do viário, pode criar incentivos aos mecanismos que o CMUV compreenda contribuir para a mobilidade urbana na cidade.

Dessa maneira, considerando-se que o aumento da demanda por determinado serviço tende a aumentar com a redução do seu valor, e que há interesse do Poder Executivo em incentivar certas características de viagem na modalidade de uso intensivo do viário, explicou o Presidente do CMUV, que a redução do preço de outorga para certas categorias de viagens pode contribuir para os objetivos de longo prazo em mobilidade urbana da Prefeitura e beneficiar o usuário do serviço.

Assim, considerando os possíveis impactos do serviço no meio ambiente, na fluidez do tráfego e no gasto público relacionado à infraestrutura urbana, considera-se benéfico estabelecer fatores de incentivo aplicáveis ao sistema, como medida de estímulo ao desenvolvimento das funções nos aplicativos.

Dessa forma, foi proposto que o redutor de preço público de outorga fosse aplicado às viagens com as seguintes características na modalidade de uso intensivo do viário:

- Viagens cujo condutor é do gênero feminino, tendo em vista a baixa presença de condutoras no presente sistema, sendo consideravelmente discrepante da proporção observada na sociedade;
- Veículos acessíveis, por aumentarem a integração da população com o transporte e proverem mais uma opção de deslocamento a esses cidadãos, devendo ser incentivado pela Prefeitura;
- Veículos híbridos ou não poluentes, considerando os benefícios ambientais e econômicos aos munícipes;

}

- Viagens que ocorram fora do centro expandido, visando expandir a provisão do serviço por todo o município, aumentando a oferta de outros modais de transporte;
- Quilômetros percorridos nos períodos entre 10:00 – 17:00, 20:00 – 22:00 e 22:00 – 07:00, considerando que estes períodos registram maior ociosidade no uso do viário e que tal medida estimula a utilização do serviço em detrimento da utilização de veículo próprio. Há que se destacar também a diferenciação dos incentivos por horário, sendo menor entre os períodos de rodízio ao longo do dia, uma vez que, apesar do menor uso do viário, ainda há tráfego mais intenso que no período noturno. O mesmo vale para a diferenciação do incentivo dado logo após o rodízio noturno, com o intuito de diluir o período de pico noturno, do comportamento da oferta de carros ao longo da madrugada, cujo incentivo tem diversos benefícios como evitar acidentes em caso de embriaguez, além de permitir maior uso do viário, diante da ociosidade nesses momentos;
- Compartilhamento de veículo, considerando a redução de viagens efetuadas e, conseqüentemente, seus impactos positivos ambientais e na fluidez do tráfego, contribuindo também a racionalização do uso do viário ao aumentar a taxa média de ocupação por veículo, levando em conta também a dificuldade cultural para aceitar esse tipo de serviço, servindo, portanto, o presente fator de incentivo como indutor desse comportamento;

A seguir, detalhados os fatores de incentivo e desincentivo propostos, o relator destacou a dificuldade de mensurar os impactos no estímulo à utilização do serviço e também financeiros da aplicação dos fatores, sendo importante que sua aplicação seja avaliada e comparada aos dados compartilhados pelas OTTCs, uma vez disponíveis, a fim de aperfeiçoá-los.

Apesar da necessidade de avaliação recorrente, o relator apontou a importância de conferir previsibilidade e planejamento às alterações do preço público, uma vez que demandam mudanças na interface de compartilhamento dos dados das OTTCs com a Prefeitura. Assim, sugeriu-se que os fatores e respectivos valores sejam mantidos estáveis por ao menos três meses a partir da publicação da referida resolução.

Após a explicação do relator, os demais membros do CMUV discutiram o assunto e não acrescentaram outros pontos.

4. Deliberação

Da Ordem do Dia:

- 1) Aprovada a proposta de nova composição do COMITÊ MUNICIPAL DE USO DO VIÁRIO (CMUV) e encaminhamento para deliberação do Prefeito.
- 2) Aprovada a Resolução n. 14 do Comitê Municipal de Uso do Viário, de 01 de março de 2017.

5. Encerramento

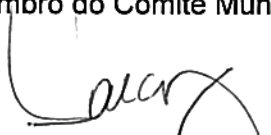
Nada mais havendo por discutir, a reunião foi encerrada às 11h00 (onze horas) e, do que se passou, foi lavrada esta ata assinada pelos membros presentes.



SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA
Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes
Presidente do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)



CAIO MEGALE
Secretário Municipal da Fazenda
Membro do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)



MARCOS RODRIGUES PENIDO
Secretário Municipal de Serviços e Obras
Membro do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV)

