

NOTA TÉCNICA – PATINETES ELÉTRICAS
RESOLUÇÃO N. 22, DE 29 DE OUTUBRO DE 2019

Esta Resolução tem como objetivo geral disciplinar o serviço de compartilhamento de patinetes elétricas acionadas por meio de plataformas digitais, como solução para o transporte de curta distância.

Com foco na mobilidade sustentável no município de São Paulo, este modal de transporte estimula a integração com o sistema de transportes públicos, contemplando o conceito de *lastmile* (última milha), redução das emissões de ruídos e de gases poluentes e do uso do transporte motorizado individual, promovendo o uso democrático e inclusivo do espaço público.

Daí porque importante e necessária a regulação do serviço de compartilhamento de patinetes elétricas acionadas por meio de plataformas digitais mobilidade urbana no município de São Paulo, por meio do estabelecimento de regras administrativas para se respeitar os princípios, eixos e objetivos estabelecidos pela Lei Federal nº 12.587/12, de 3 de janeiro de 2012, que traz a Política Nacional de Mobilidade Urbana, priorizando o planejamento, o ordenamento e a operação da circulação urbana, como as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade trazido pelo Decreto Municipal n. 56.834, de 24 de fevereiro de 2015, que cuida do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O modelo de serviço de compartilhamento de patinetes elétricas em vias e áreas públicas adotado na cidade de São Paulo compreende a exploração comercial, em caráter permanente ou eventual, de modo estacionário, mediante estações para retirada e devolução de patinetes de utilização por Operadoras de Transporte de Micromobilidade (OTM) devidamente credenciadas junto ao Comitê Municipal de Uso do Viário (CMUV), e estacionamentos, locais de permanência transitória e de utilização comum por todas as OTMs, nos quais as patinetes não poderão permanecer por mais de 30 (trinta) minutos.

Tanto as estações como os estacionamentos serão previamente analisados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), a fim de que estabeleça os critérios de implantação e aprovação para suas instalações.

O critério estabelecido como tempo de permanência nos estacionamentos (3 e 6 horas) guarda simetria com o tempo de validade trazido pelo art. 5º do Decreto n. 11.661, de 30 de dezembro de 1974, que dispõe sobre a permissão de estacionamento em vias e logradouros públicos do Município e dá outras providências, bem como pelo CAD Cartão Zona Azul, criado com base no Decreto n. 57.115, de 7 de julho de 2016, que autoriza a cobrança do preço pela utilização de vagas do sistema de estacionamento rotativo pago - Zona Azul por meio de tecnologia digital¹, a fim de que não cause impacto na infraestrutura e mobiliário urbano definidos na Lei n. 14.223, de 26 de setembro de 2006, e no Decreto n. 58.611, de 24 de janeiro de 2019, e proporcione equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, tal qual estabelecido no art. 5º, inciso VIII, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e no Decreto Municipal n. 56.834, de 24 de fevereiro de 2015, garantindo também maior acessibilidade e segurança aos portadores de mobilidade reduzida. Observou também a classificação feita com base nos Distritos do Município de São Paulo, divididos em 4 Grupos conforme provimento de serviços públicos de terminais de ônibus (T), sistema metroferroviário (M) e corredores de ônibus (C)

Por sua vez, considerando que o uso do espaço público deve, obrigatoriamente, atender ao interesse público e que a permissão para exploração comercial não deve fugir a esta premissa, não há como desconsiderar a necessidade de cobrança por parte da municipalidade, ainda que de forma ponderada, pelo seu uso exclusivo.

Para tanto, foram utilizados como parâmetros as regulamentações municipais que tratam das permissões de bancas de jornal (Lei nº 10.072, de 9 de junho de 1986, e Decreto nº 22.709, de 5 de setembro de 1986) e de comida de rua (Lei nº 15.947 de 26 de dezembro de 2013 e Decreto nº 55.085 de 6 de maio de 2014).

¹ Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/tudo-sobre-zona-azul-digital/regras-para-estacionar-em-areas-de-zona-azul.aspx>. Acesso em: 11 out.2019.

Em tais normatizações, o preço público anual pela permissão de uso corresponde a um percentual do valor venal do metro quadrado da respectiva quadra, constante da Planta Genérica de Valores - PGV, calculado por metro quadrado (m²) de área pública aprovada para uso do permissionário, observadas as disposições do Decreto n. 58.831, de 1 de julho de 2019, que institui o Sistema TÔ LEGAL, que estabelece procedimentos para a outorga, pela via eletrônica, da permissão e da autorização das atividades que especifica, para fins de comércio e da prestação de serviços de âmbito local, por meio de sistema eletrônico no Portal da Prefeitura de São Paulo na Internet; institui a Portaria de Autorização, bem como cria a Supervisão de Controle do Uso do Espaço Público – SCUEP.

Nos casos das regulamentações municipais que tratam das permissões de bancas de jornal e de comida de rua, foi estabelecido o valor de 10% (dez por cento) do valor do m² por se tratar de empreendimento comercial individual em local específico e permanente, como no caso das bancas de jornal, ou local específico eventual, como no caso das barracas de venda de alimentos.

A lógica da fórmula aplicada considera a necessidade de contrapartida à municipalidade pelo direito de uso e exploração comercial em espaço público. Por sua vez, a adoção do percentual em relação ao valor venal do m² confere justo caráter redutor por contemplar os interesses dos munícipes.

Dado o equilíbrio conceitual da formulação acima, cabe ao gestor reduzir ou eliminar os traços de subjetividade que possam acompanhar a definição do percentual a ser cobrado em decorrência do interesse público envolvido. Para a adoção desta fórmula, no caso dos sistemas de compartilhamento de bicicletas no Município de São Paulo, há que se considerar os seguintes aspectos:

- a) As diretrizes da Resolução n. 22, de... de outubro de 2019, estabelece que o serviço deve ser disponibilizado em todos os Distritos do Município de São Paulo, tratando-se assim de empreendimento “pulverizado” no município, conferindo o conceito de rede para gerar a eficiência desejada. Tais Distritos foram classificados conforme provimento de serviços públicos de terminais de

ônibus (T), sistema metroferroviário (M) e corredores de ônibus (C), em Grupos, de modo a contemplar todas as áreas do município de São Paulo;

- b) O número adequado de patinetes elétricas ofertadas para os deslocamentos cotidianos da população, que pode e deve impactar positivamente no transporte público, no trânsito e nas emissões de gases poluentes e de ruídos;
- c) Porcentagem de patinetes a serem garantidas nos Grupos classificados com base no Mapa de Distritos do Município de São Paulo, em face da necessidade de atendimento da população moradora das áreas mais afastadas do centro, cujo adensamento necessário à melhor eficiência do sistema não se apresenta como na região central

Com base em tais parâmetros, mostra-se conveniente que o valor do preço anual para operadoras de sistemas de compartilhamento de patinetes elétricas seja calculado com base no valor venal do metro quadrado (m²) da face de quadra adjacente estabelecido na Planta Genérica de Valores do Município, obedecendo aos critérios constantes da resolução aqui proposta.

O preço público a ser pago pelas operadoras de sistema de compartilhamento de patinetes levará em consideração a área ocupada para sua instalação corresponderá 0,5% (meio por cento) do valor venal do m² dos imóveis localizados na quadra adjacente ou naquela mais próxima à estação pela Planta Genérica de Valores.

Assim, o preço público será recolhido de acordo com a seguinte fórmula:

$$P = V * P_e * A_E$$

$$P = V * 0,5\% * A_E$$

P = Preço público ao ano

V = Valor unitário, em reais, de m² de terreno da respectiva face de quadra adjacente ou a mais próxima à estação pela Planta Genérica de Valores do município.

P_e = Percentual de V a ser cobrado, conforme Art. 17.

A_E = Área ocupada pela estação em m²

Como exemplo, segue situação relativa à prestação do serviço:

Uma operadora que deseja instalar uma estação física com 6 patinetes elétricas na Avenida Paulista, em quadra mais valorizada, cujo valor (PGV) do m² pesquisado é R\$ 24.000,00, teria que recolher anualmente aos cofres municipais o seguinte montante:

$$P = V * P_e * AE$$

$$P = 24.000 * 0,5\% * 22 \text{ (m}^2\text{)} = \text{R\$ } 2.640,00$$

Por conta disso, partindo da premissa de que é necessária uma escala adequada para ofertar sistemas com a eficiência desejada, convém que o poder público ofereça o estímulo para que as operadoras aperfeiçoem seu planejamento de forma a reduzir os custos de implantação, sem maiores impactos na arrecadação da Prefeitura, respeitando o planejamento urbano.

Neste sentido, o Poder Público fixou uma estação independente da OTM com comprimento máximo de 5,0m (cinco metros), incluída a pintura da marca de canalização, por quadra de até 200m (duzentos metros) de extensão.

Referidas estações poderão ser divididas em módulos de 2,5m (dois metros e meio) cada, incluída a pintura da marca de canalização, para utilização por mais de uma OTM, cada uma com seu Termo de Permissão de Uso (TPU) respectivo, restando vedado apenas que uma OTM possua dois módulos na mesma estação. Porém, em vias com quadra igual ou maior que 400m (duzentos metros) de extensão, será permitida a implantação de mais de uma estação pela mesma OTM.

Ainda, em face da necessidade de atendimento da população moradora dos Distritos de Município de São Paulo, entende-se cabível também a previsão de regressividade do percentual sobre o valor venal do m², a fim de estimular a oferta do serviço por parte da operadora e contemplar, assim, o interesse público concernente, conforme os Grupos classificados de acordo com o Mapa de Distritos do Município de São Paulo.

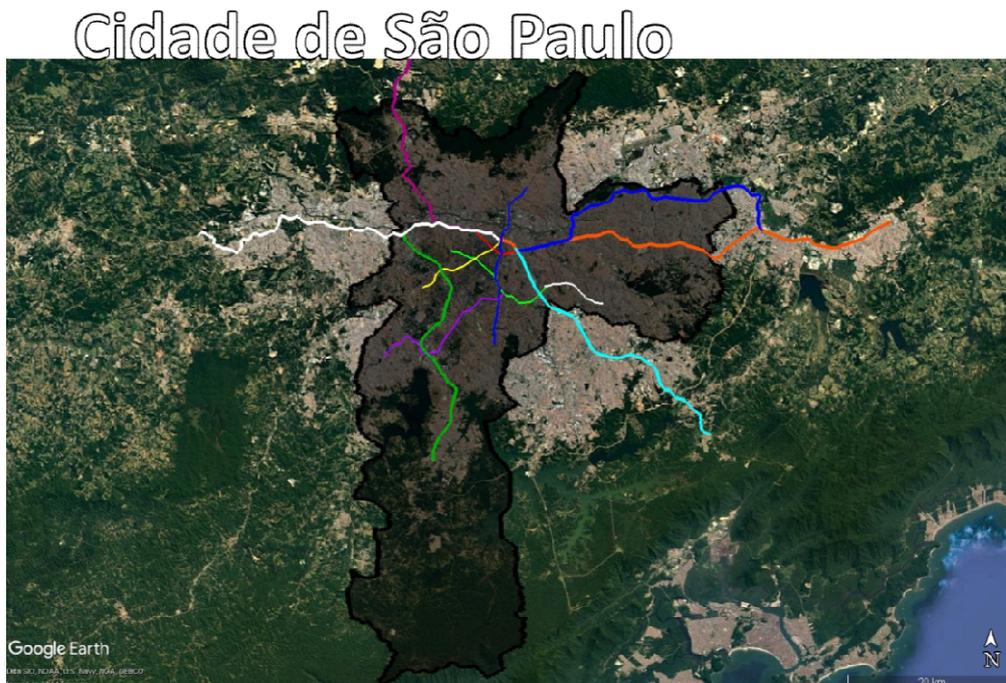
Doutro giro, mostra-se também conveniente a cobrança de valor por patinete elétrica/mês a ser disponibilizada pelas OTMs., além do preço público estipulado para as estações, como encargo pecuniário pela implantação e ocupação da infraestrutura pública e pelo uso intensivo do viário urbano.

No caso, as OTMs. deverão pagar, num período de até 90 (noventa) dias, o valor de R\$ 30,00 (trinta reais) por patinete elétrica/mês, cujo valor foi baseado numa frota estimada de 10.000 (dez mil) patinetes, com 5 (cinco) viagens/ dia por patinete, de 35 minutos no total de média uso/dia por patinete, levando-se em consideração 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias no ano.

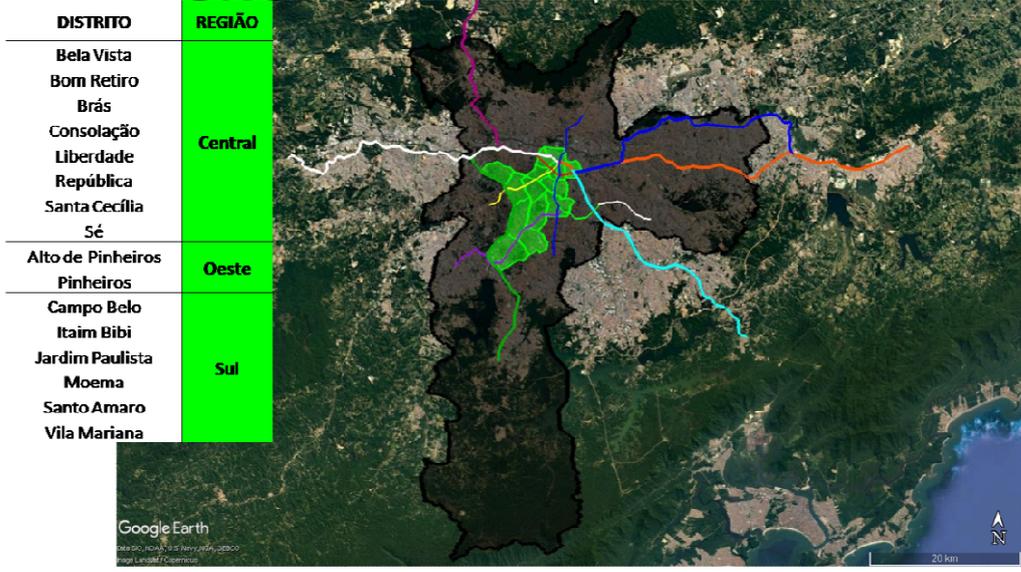
Após o prazo estipulado acima, o preço público cobrado como encargo pecuniário pela implantação e ocupação da infraestrutura pública e pelo uso intensivo do viário urbano, será no valor de R\$ 0,20 (vinte centavos) por viagem realizada.

Por sua vez, adotando-se as mesmas faixas de cobrança e Grupos, entende-se cabível também a previsão de regressividade do percentual sobre o valor patinete elétrica/mês, como forma de incentivar a prestação dos serviços nos Distritos que compõem o município de São Paulo.

Neste sentido, foi realizada uma classificação dos Grupos conforme mapeamento abaixo, com base no Mapa de Distritos do Município de São Paulo:



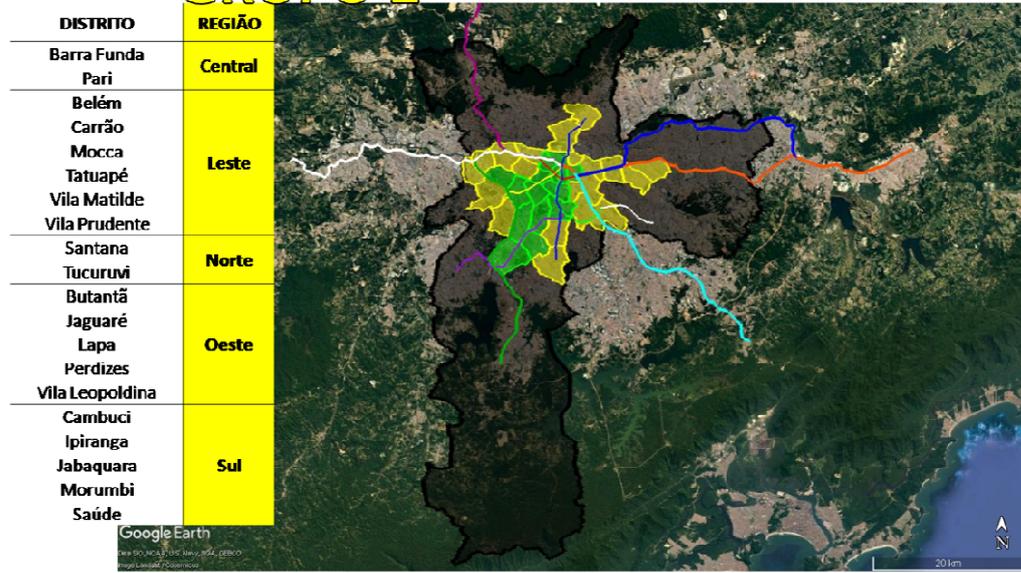
GRUPO 1



Sem Regressividade



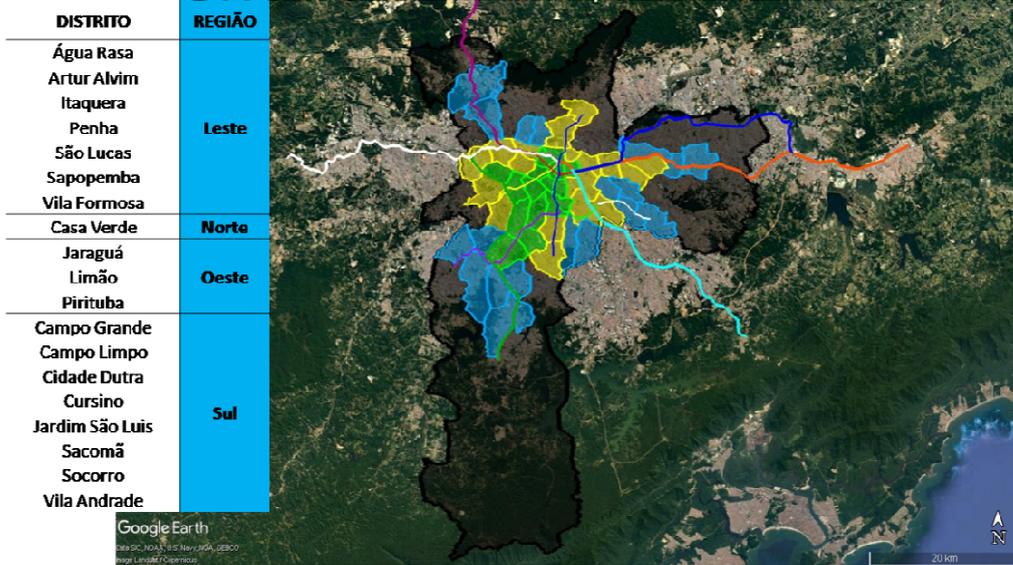
GRUPO 2



Regressividade de 30%



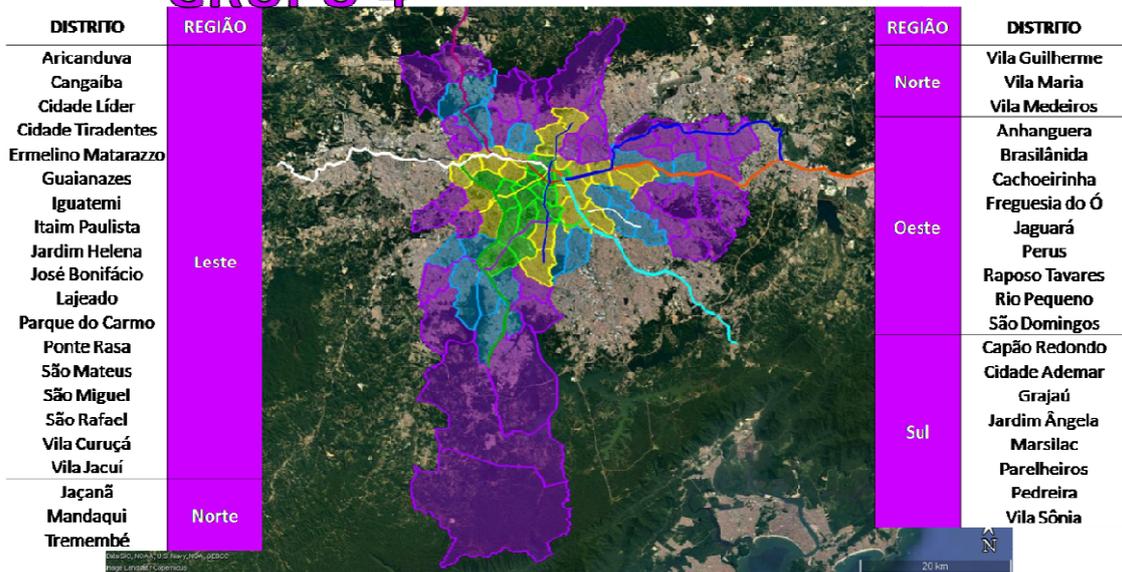
GRUPO 3



Regressividade de 40%

VADASEGURA

GRUPO 4



Regressividade de 50%

VADASEGURA

Desse modo, ficou estabelecida a regressividade percentual sobre o valor venal do m² da quadra adjacente e sobre o valor a ser cobrado primeiramente por patinete elétrica/mês e, após, por viagem realizada, em contrapartida pela implantação e ocupação da infraestrutura pública e pelo uso intensivo do viário urbano, conforme abaixo:

I – Grupo 1: sem regressividade percentual;

II- Grupo 2: regressividade de 30% (trinta por cento);

III - Grupo 3: regressividade de 40% (quarenta por cento).

IV - Grupo 4: regressividade de 50% (cinquenta por cento).

Desta forma, propõe-se o estabelecimento de uma métrica já adotada pela Administração Pública em outras regulamentações vigentes, com mecanismos de preço e outras formas de incentivo compatibilizadas com a atividade.

Por todas as razões apresentadas acima, e considerando os efeitos favoráveis para a mobilidade urbana da cidade, conclui-se pela importância de se disciplinar o serviço de compartilhamento de patinetes elétricas. Ademais, também se observa a necessidade de capilarizá-lo e inseri-lo na organização do Sistema de Mobilidade Urbana, a fim de propiciar sua oferta com grande acessibilidade e como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana, merecendo a regulação na forma imposta pelo Comitê Municipal do Uso do Viário (CMUV).