



Edital de Chamamento Público nº 04/2018

Processo SEI nº 6071.2018/0000102-2

Objeto: Apresentação de subsídios preliminares para a estruturação de parceria com a iniciativa privada para a gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.

Subsídios específicos

Sumário

1. CARACTERÍSTICAS DO MODELO DE NEGOCIO IDEAL	2
1.1. Democratização do espaço	3
1.2. Precificação Inteligente	3
1.3. Aumento das "Vagas Moradores"	4
1.4. Zonas de fiscalização flexíveis	4
1.5. Sinalização Vertical e Horizontal dos tipos das vagas	4
1.6. Incorporação dos trabalhadores informais ao sistema de cobrança	7
1.7. Aumento do parque de vagas	7
1.8. Formatos diferenciados para frotas empresariais	7
2. INDICAÇÃO DO MODELO IDEAL DE AUXILIO PRIVADO À FISCALIZAÇÃO	9
3. SUGESTÕES DE POSSIVEIS SERVIÇOS ACESSÓRIOS	14
4. INDICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO MELHOR MODELO DE PARCERIA	16
5. INDICAÇÃO DO INTERESSE PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL	17
5.1. Arcabouço Normativo	17
5.2. Natureza jurídica do valor pago pelo usuário	18
5.3. Modelagem proposta: concessão comum	19
5.4. Prazo da concessão	21
5.5. Licitação por lotes	21
5.6. Ampliação do número de vagas	23
5.7. Matriz de riscos	24
5.7.1. Risco de demanda	25
5.7.2. Risco quanto à alteração das vagas	27
5.8. Vantajosidade do modelo de concessão	28
5.8.1. Vantajosidade relativamente à contratação tradicional (Lei nº. 8.666/93)	28
5.8.2. Vantajosidade relativamente à locação de ativos	29
5.8.3. Vantajosidade comparativamente às PPPs	30

1. CARACTERÍSTICAS DO MODELO DE NEGOCIO IDEAL

Indicação das características do modelo de negócio ideal para o serviço de estacionamento rotativo pago do Município de São Paulo, incluindo o número de vagas e a expansão dessas, a localização geográfica, o modelo de precificação, os horários de aplicação e a tecnologia adotada, visando imprimir maior racionalidade no uso do viário e aumentar a rotatividade de vagas.

O problema de gestão de vagas de estacionamentos em cidades de grande porte e densidade urbana elevada é uma questão mundial para a qual diversas soluções estão sendo desenvolvidas. Ao se considerar o caso da cidade de São Paulo, a complexidade da gestão de estacionamentos é ampliada pelo grande volume de veículos da cidade e da relativa, em comparação há países europeus e capitais asiáticas, baixa penetração dos modais públicos de transporte.

Para a proposição de um serviço de estacionamento rotativo capaz de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, duas questões são fundamentais: promover a democratização do espaço e redução do tempo de procura de vagas.

Quanto à primeira questão, simplesmente aumentar o espaço destinado a vagas de estacionamento é inviável ao se considerar as limitações de espaço da cidade de São Paulo. Além disso, tem-se uma defesa cada vez mais forte de meios de locomoção alternativos ao carro, como o transporte público e bicicletas sendo, portanto, incoerente um foco na criação de novas vagas de estacionamento em detrimento de calçadas, canteiros ou praças é contra produtiva.

Acelerar a escolha e diminuir o tempo de ocupação médio de uma vaga tem impactos positivos na mobilidade urbana de forma geral contribuindo para maior fluidez e permitindo que mais cidadãos utilizem o espaço. Para isso um sistema de precificação que contemple um maior ônus para usuários que ocupem a vaga em períodos prolongados e/ou de alta procura é necessário.

Objetivando a democratização e a fluidez do uso das vagas, se faz opção pela implantação de um sistema de estacionamento inteligente pago, limitando, contudo, a área de incidência e a valores máximos a serem cobrados. Uma política de precificação eficiente contribui com a melhoria no tempo de procura das vagas através de um possível

aumento da disponibilidade, mas uma melhoria mais significativa requer maiores inovações e aplicações tecnológicas.

O serviço proposto tem as seguintes características e objetivos:

1.1. Democratização do espaço

O conceito de democratização das vagas rotativas passa por temas como ampliação da malha de vagas disponíveis, flutuação de preços, alternância de horários, flexibilidade de áreas e ainda uma boa experiência. Além das vagas rotativas nas ruas, através de parcerias, seria possível também oferecer vagas de estabelecimentos comerciais em horários ociosos, aumentando assim a gama de vagas da cidade e o rendimento dos estabelecimentos parceiros.

1.2. Precificação Inteligente

Com o intuito de promover melhoria na qualidade de vida e maior sustentabilidade ambiental na cidade, um sistema de precificação inteligente deve considerar mais do que simplesmente o tempo de ocupação.

Ao considerar a ocupação de espaço do veículo baseado em seu tipo e ajustando o valor da tarifa de acordo, a tarifação se torna mais conivente com o princípio de democratização do espaço. A proposta é a quebra dos veículos em categorias pré-definidas a serem declaradas pelo usuário e fiscalizadas. 

Com o intuito de estimular o uso de veículos ambientalmente sustentáveis, veículos híbridos ou elétricos podem também ter desconto.

Para responder às diferentes demandas e promover o uso de outros meios de transporte fora do horário de pico, propõe-se precificação variável por meio do algoritmo flutuante onde os valores dos CADs (cartão azul digital) poderão sofrer ajustes de acordo com o local, horário, oferta e demanda. 

A precificação variável poderá ser aplicada de forma diferenciada em locais próximos a interligação de modais, como proximidades de estações de metrô, terminais de ônibus, bolsões de bicicletas e estações de trens.

1.3. Aumento das "Vagas Moradores"

Restrita à algumas áreas Zona Azul, a CET possui um modelo de vagas exclusivas para moradores, na qual cobra-se um valor mensal reduzido, permitindo o estacionamento em horários não comerciais (17hrs às 10hrs). Este modelo, se expandido às demais áreas de estacionamento rotativo, mostra-se eficiente ao cidadão, pois facilita a aplicação de uma precificação competitiva com os estacionamentos particulares da cidade, gerando uma arrecadação extra à concessionária devido a arrecadação em horários alternativos.

1.4. Zonas de fiscalização flexíveis

Por meio dos estudos realizados pela CET (Companhia de Engenharia e Tráfego de São Paulo) referente ao fluxo das ruas e avenidas, onde serão indicadas as possibilidades de alteração de dias e horários do estacionamento rotativo Zona Azul, permitindo que locais de que normalmente são pagos, em períodos de menor fluxo na cidade (férias de verão, por exemplo), alguns locais possam ser isentos de fiscalização, como atualmente é realizado o rodízio de placas na capital.

Assim como em momentos de eventos ou ocasiões pontuais, locais que normalmente não são fiscalizados, podem ser incorporados em períodos de alta procura, evitando o controle informal das vagas (arredores do autódromo de Interlagos em época de Grande Prêmio, Avenida Paulista durante a parada LGBT, shows, entre outras ocasiões). Com o uso de tecnologia, seria possível fiscalizar esses locais em horários alternativos, prevendo o aumento de fluxo e possibilidade de uso da Zona Azul na região.

1.5. Sinalização Vertical e Horizontal dos tipos das vagas

Com o objetivo de apresentar uma boa proposta de concessão, foi desenvolvido um estudo com todos os tipos de vagas rotativas existentes na cidade, para levantamento dos custos dos serviços que deverão ser executados com a finalidade de auxiliar o parceiro privado à fiscalização dos estacionamentos.

Com dados disponibilizados pela CET, foram identificados cinco tipos de vagas rotativas: Vaga Comum, Vaga Caminhão, Vaga Carga e Frete, Vaga Idoso e Vaga Deficiente Físico. Foram então avaliados os tipos de sinalização Vertical e Horizontal

necessários. A seguir está apresentado um quantitativo preliminar da sinalização necessária.

Vaga	Sinalização	Item		
Comum	Horizontal	Tinta Resina acrílica – a frio	m ²	13148.86
Comum	Vertical	Placa Alumínio	un.	3007
Caminhão	Horizontal	Tinta Resina acrílica – a frio	m ²	4534.75
Caminhão	Vertical	Placa Alumínio	un.	502
Carga e Frete	Horizontal	Tinta Resina acrílica – a frio	m ²	285.00
Carga e Frete	Vertical	Placa Alumínio	un.	16
Idoso	Horizontal	Tinta Resina acrílica – a frio	m ²	3778.11
Idoso	Vertical	Placa Alumínio	un.	935
Deficiente Físico	Horizontal	Tinta Resina acrílica – a frio	m ²	6029.25
Deficiente Físico	Vertical	Placa Alumínio	un.	759

- **Materiais utilizados:** A futura concessionária deverá adotar os materiais, normas e padrões vigentes para a implantação da nova sinalização das vagas:

Materiais:

- Sinalização vertical: Paras as placas foi adotado chapas de alumínio. Os suportes deverão ser Suporte tubular galvanizado (Poste Próprio) de 2 ½” x 3,60 m.
- Sinalização Horizontal: Tinta à base de resina acrílica, pelo processo de aspersão pneumática, para pintar símbolos, legendas, faixas e linhas.

- **Serviços de conservação e manutenção da Sinalização viária:** Do uso dos dispositivos de sinalização de tráfego, surge à necessidade de sua manutenção e, da eficiência desta, depende muitas vezes, o bom andamento do fluxo de veículos e pedestres. A avaria da sinalização pode causar grandes perturbações no trânsito, inspirando cuidados com sua manutenção.

Estimativas foram adotadas para manutenção e conservação da sinalização:

- Vertical: corresponde a 40% ao ano do previsto nesse estudo;
- Horizontal: corresponde a 30% ao ano do previsto nesse estudo.

Para sua manutenção e conservação uma composição de equipe será necessária para atender a demanda.

Composição de Equipe: Composta basicamente por três elementos: 1 motorista operador (encarregado da equipe), 1 oficial montador; e 1 ajudante geral.

Equipamento: Um caminhão tipo F-600 ou similar, equipado com guindauto tipo *Munck* ou similar, cesta e saca-postes hidráulico; 1 rompedor portátil de concreto, acionado por ar comprimido; 1 conjunto de solda a oxiacetileno; unidade de aplicação de tinta a frio.

Os serviços deverão apresentar sinalização de obras adequada, visando proteger a obra, os trabalhadores e os usuários da via em geral. Conforme um exemplo apresentado na figura 06:



Figura 06 – Exemplo de sinalização de obra extraído do Manual de Sinalização Urbanas - CET - Obras

1.6. Incorporação dos trabalhadores informais ao sistema de cobrança

Atualmente existe um grupo de trabalhadores informais que coordenam por vezes a utilização do espaço público para estacionamento. Propõe-se incorporar vigias de veículos ao sistema proposto como revendedores autorizados dos bilhetes.

1.7. Aumento do parque de vagas

A flexibilidade de regiões contempladas e de janelas de horários pode expandir o número de vagas disponíveis aos cidadãos com a criação de áreas específicas, com sua regra de estacionamento bem definida informada ao usuário e adequadas a realidade local:

- **Formalização de vigias de veículos informais:** o intuito seria oficializá-los com o instrumento de PDV (ponto de venda) com instrução e treinamento para operar o sistema. Para se tornar um profissional credenciado, o vigia informal (conhecido como “*flanelinha*”) terá que apresentar sua documentação e será disponibilizado a máquina de POS, e ele será um revendedor estratégico para áreas que não existem pontos de venda próximos, e alta rotatividade das vagas.
- **A rotatividade das vagas poderá ser estimulada pelos aplicativos móveis,** permitindo que modelos de CADs possam ser diferenciados, como por exemplo a possibilidade de pagar um CAD por períodos reduzidos (iguais ou inferiores a 30 min), onde financeiramente seja viável aos usuários e ao gestor do sistema.

Por meio dos aplicativos, será capaz de observar os usuários que permaneceram menos tempo na vaga que fora paga, com isso ele poderá acumular pontos para gerar um CAD, para serem usados posteriormente.

1.8. Formatos diferenciados para frotas empresariais

Um dos maiores consumidores do serviço de estacionamento rotativo no município de São Paulo são as empresas de entregas.

As corporações que atuam com entrega de mercadoria física realizam aquisições de CADs a granel. O volume adquirido em CADs possibilita um plano corporativo diferenciado e formatado para essa categoria.

Uma alternativa para a aplicação do CAD nessa categoria seria a disponibilização de um cartão diferenciado por meio de uma assinatura mensal, permitindo que a placa

esteja possibilitada de estacionar em locais indicados sem a necessidade de ativação individual, acelerando o serviço de entrega e consequentemente diminuindo a ocupação da vaga.

Trabalhando com uma aplicação mensal, a fonte de receita garantida, a assinatura das empresas, permite a provisão financeira da operação.

2. INDICAÇÃO DO MODELO IDEAL DE AUXILIO PRIVADO À FISCALIZAÇÃO

Indicação do modelo ideal de auxílio do parceiro privado à fiscalização do serviço pela Prefeitura, incluindo estratégia, tecnologia e equipamentos a serem utilizados, além de dados e informações que serão repassados à Administração Pública Municipal para permitir a lavratura dos autos de infração.

Para o parceiro privado é essencial o uso de tecnologia tanto para facilitar a ocupação de vagas quanto para facilitar o trabalho dos agentes de fiscalização. Esta tecnologia deve abranger os requisitos necessários para atender desde a administração operacional até o usuário final, passando pela administração financeira, controle de usuários e carros estacionados, ocupação das vagas em tempo real, operacionalizando toda a gestão dos equipamentos implantados nas vias públicas, bem como o controle dos fiscais monitores e seu gerenciamento.

Com a permissão do uso da geolocalização em tempo real da operação dos locais onde os veículos foram estacionados e a fiscalização realizada, será possível estabelecer informações relevantes para estudos de inteligência de negócio da operação como um todo. As informações relevantes ao uso do aplicativo serão aplicadas em matrizes de dados por meio da modelagem e alimentar a base consolidada da operação no banco de dados.

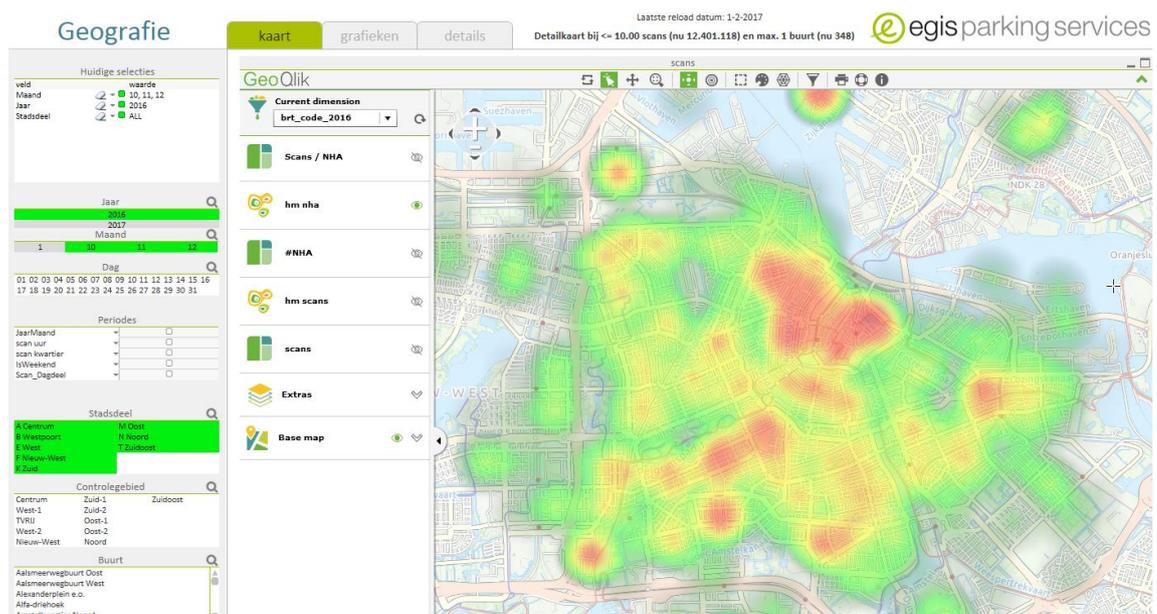


Figura 01 – Base de dados georreferenciada de ocupação histórica de vagas de estacionamento

Dessa maneira, o parceiro privado realizará a fiscalização dos veículos, e será assegurada a veracidade da informação com o registro fotográfico do veículo estacionado. Essa informação conterá também os dados de latitude e longitude gerando um resultado mais confiável.

A solução proposta utiliza veículos capazes de facilitar a fiscalização através de um modelo de coleta de informações por profissionais conduzindo veículos de escaneamento, munidos com câmeras e sistemas de leitura automática de placas. Uma motocicleta equipada com um sistema automatizado de leitura de placas é capaz de verificar e registrar um total de 800-1000 placas por hora de operação enquanto um carro tem capacidade de 1000 a 1500 placas. Reduzindo assim o número de fiscais em campo e, através da conexão com um sistema de dados que registra a ocupação das vagas, facilitar a autuação dos infratores e a disponibilização de dados sobre eventuais vagas disponíveis.

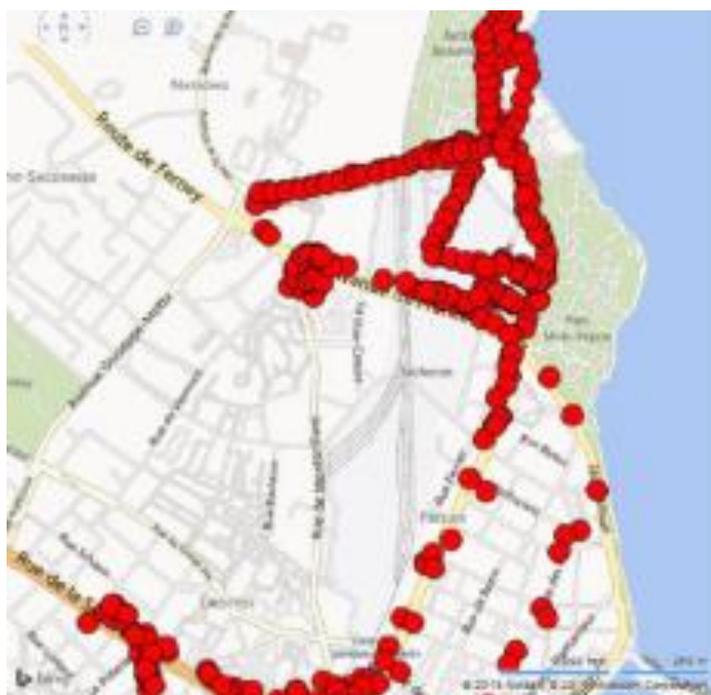


Figura 02 – Roteiro de fiscalização pré-definido

A partir da extração e centralização das informações viáveis para uso, os resultados dos cruzamentos serão dados para tomadas de decisão sobre: locais com necessidade de aumento do parque de vagas, criação de bolsões estratégicos para caminhões e motos, frequência da rotatividade das vagas, perfil dos usuários de cada região, entre outros detalhes possíveis.

Nessa solução, o usuário deve procurar uma vaga rotativa livre, potencialmente assistido por aplicativos, e estacionar. Este deve registrar o evento do estacionamento, podendo fazê-lo por meio de aplicativos, pontos de venda de ticket ou com os próprios fiscais da Concessionária operadora do Estacionamento Rotativo. No momento do registro devem ser informados:

- Número da vaga ocupada, descrito através de marcação de solo;
- Horário de início da ocupação;
- Licença (placa) do veículo que ocupa a referida vaga.

O usuário poderá pagar pelo estacionamento utilizando uma das seguintes opções:

- Diretamente com os fiscais;
- Em pontos de venda próximos
- Via Internet (Tablet ou Smartphone);

A conta virtual online deverá poder ser acessada por diversos meios, tais como:

- Via Internet, em dispositivos móveis (Smartphone e Tablet) ou em computadores, via navegadores web;
- Implementar suporte ao usuário por meio eletrônico.;

O sistema deverá conter com Gerenciamento integrado ao CCO, onde seu Sistema Central de Gerenciamento e Controle realizará toda a administração e operação do sistema de vagas de Estacionamento Rotativo do Município.

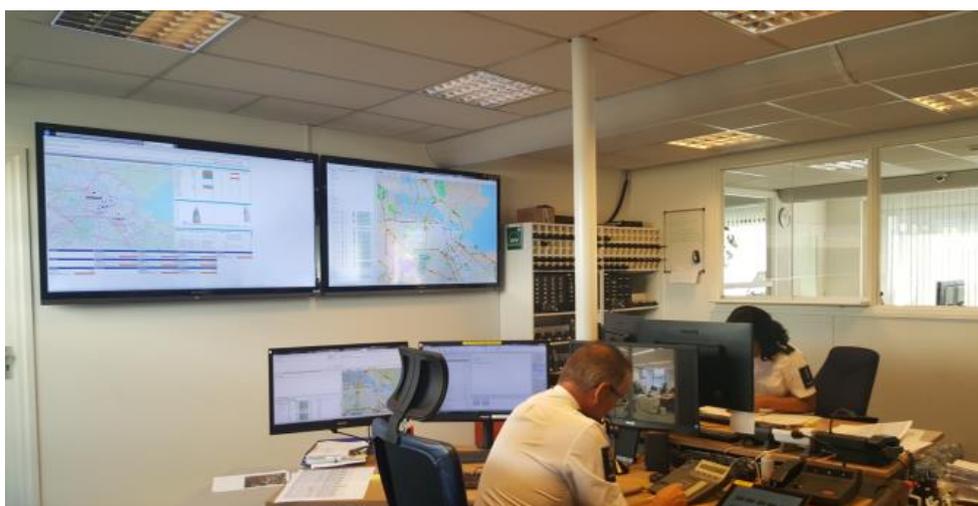


Figura 03 – Central de Gerenciamento e Controle

Esse sistema deve conter uma Base de Dados que armazene e disponibilize as seguintes informações:

- Características do município e da concessionária;
- Lista de vagas, setores e zonas;
- Lista de equipamentos e periféricos (Tablets, Impressoras);
- Usuários do sistema (supervisores, operadores, fiscais/monitores);
- Cidadãos cadastrados;
- Horários de funcionamento, tabela de valores, períodos de trabalho;
- Operações realizadas pelas entidades do sistema;
- Estacionamentos;
- Avisos de irregularidade;
- Dados financeiros;
- Movimentação dos usuários;
- Bases para a geração de relatórios;
- Todos os dados em tempo real e histórico apresentados na Interface de Acesso WEB do sistema.

Para os usuários, o comprometimento com o sistema de estacionamento rotativo da cidade será maior, a frequência do uso do sistema irá aumentar, gerando maior receita e rotatividade nas vagas demarcadas como rotativas.

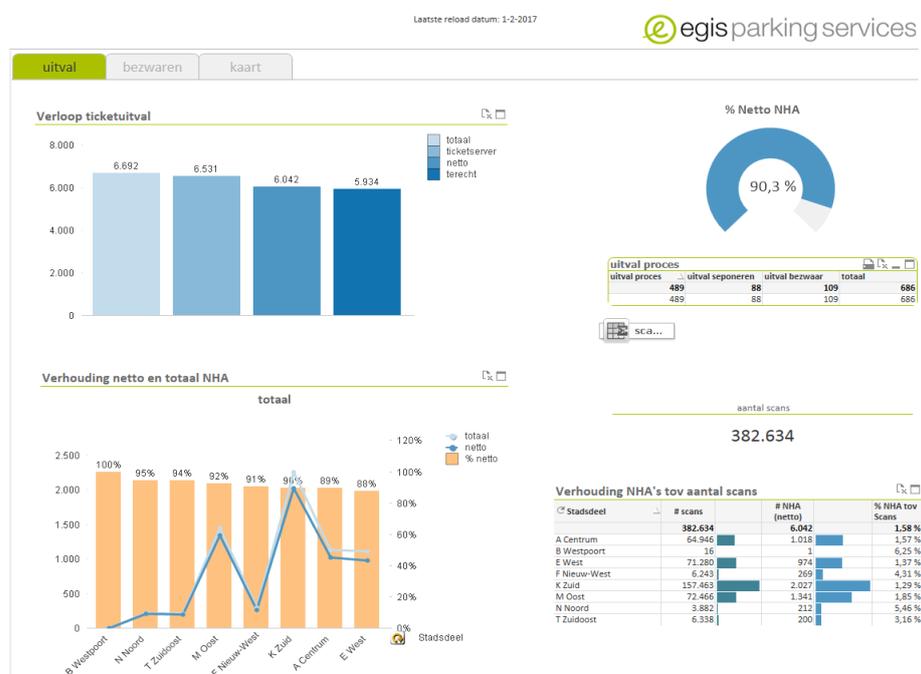


Figura 04 – Sistema de *Business Intelligence* Egis – Indicadores e KPI's pré-definidos

O sistema proposto também tem como diferenciais:

- **Fiscalização por meio de leitura de placas**, seja via aplicativo do fiscal ou veículo inteligente.
- **Criação do algoritmo para realizar cobranças com valores flutuantes**, de acordo com a oferta e demanda de local e horário.
- **Possibilidade de cobrança com valor diferenciado** para o usuário de acordo com seu veículo, como por exemplo, veículos híbridos pagarem menos devido ao seu reduzido impacto ambiental ou carros de pequeno porte terem desconto pela menor ocupação de espaço.

3. SUGESTÕES DE POSSÍVEIS SERVIÇOS ACESSÓRIOS

Sugestões de possíveis serviços acessórios que apresentem sinergia com o serviço de estacionamento rotativo pago proposto e que poderiam ser agregados ao escopo sugerido

Dentre as possibilidades de serviços a serem oferecidos em conjunto com o de estacionamentos rotativos, destacam-se aqueles com o uso de inteligência computacional, sensores de rua, compartilhamento de dados e parcerias de benefício mútuo.

A facilidade na operação, atrelada à concretização da população no uso dos aplicativos, geram um conforto aos usuários finais e pode otimizar o processo de fiscalização por parte da CET.

Analisando formatos já usados em grandes capitais do mundo como Chicago, Dubai, Tóquio, San Francisco, Pequim, como o modelo da cidade de São Paulo teve vasta e rápida aceitação, alguns dos pontos possíveis de implementação são os mencionados abaixo:

- **Desenvolver parceria com a rede de comércio local** para que seja agregada às vagas rotativas existentes vagas privadas destes estabelecimentos, de forma a estimular o comércio local.
- **Criar a possibilidade de vagas “temporárias”** a fim de atender grandes eventos da cidade, como jogos de futebol e shows, possibilitando através do aplicativo de pagamentos novas funcionalidades, indicando estas vagas temporárias e a cobrança do uso das mesmas, ou mesmo com o auxílio da CET criação de áreas de embarque e desembarque controladas e indicadas pelo aplicativo de estacionamento rotativo.
- **Implantação de sensores nas vagas**, exibindo em tempo real para a base quais vagas estão ocupadas e quantas estão com CADs ativados.
- **Integração com estacionamentos privados.** Por meio de parcerias com estabelecimentos locais lucrarem com as vagas ociosas em momentos que o estabelecimento se encontra fechado. 
- **Validação automática das vagas baseada em georreferenciamento.**
- **Sensores em vagas especiais** - Removendo a necessidade da fiscalização.

- **Implementação da solução de Sistema OCR** (*optical character recognition*) que permite monitorar e analisar imagens de câmeras com o software específico de leitura de placas do modelo brasileiro, de forma instantânea e verificar se o veículo está com o CAD ativo ou não. Com essa possibilidade, o processo de monitorar uma relação maior de placas, com um custo reduzido de pessoas e operação, o modelo proposto se torna ainda mais atrativo para os incentivos privados.
- **Vendas de modelos de assinaturas e pagamentos recorrentes** - Para os usuários adquirirem cartões pré-pagos com o saldo de uso. Nesse caso pode-se trabalhar com valores reduzidos, como é realizado em outras capitais do mundo.
- **Incentivos a serviços de compartilhamento de carros** - Com a possibilidade de criação de estações de compartilhamento de veículos, a parceira com a empresa privada responsável pela operação de compartilhamento poderá ser realizada visando a flexibilidade de locais previamente definidos como estacionamento rotativo, e a frota possua uma assinatura de CADs mensal para o uso das vagas demarcadas como Zona Azul.
- **Integração com modelos de pagamento “Sem Parar”** por meio de sensores RFID, possibilitando melhor controle sem onerar o pessoal de fiscalização em campo.

4. INDICAÇÃO E AVALIAÇÃO DO MELHOR MODELO DE PARCERIA

Indicação e avaliação do melhor modelo de parceria entre a Prefeitura do Município de São Paulo e a iniciativa privada para viabilizar o serviço de estacionamento rotativo pago ideal proposto

Atualmente toda a gestão do estacionamento rotativo da cidade encontra-se centralizada na prefeitura, existindo apenas a possibilidade de revendas de CADs por parceiros, através de uma integração com sua API. Além disso, os preços são tabelados, sendo assim, cabe aos parceiros fornecer a melhor experiência ou serviços extras a fim de fidelizar a maior parte de motoristas possível, em um espaço totalmente limitado de inovações.

Entendemos que o modelo proposto encontra-se distante do domínio tecnológico que o município possui e que eventualmente um dia terá. Entretanto, entende-se que a fiscalização mantém-se sob responsabilidade do Estado, sendo responsabilidade do parceiro privado fornecer a tecnologia para isto.

Portanto, o modelo proposto incentiva a completa concessão da gestão do estacionamento rotativo ao parceiro, sendo este responsável pelo fornecimento completo da tecnologia e da compra, venda dos cartões e envio de informação para fiscalização de veículos, mantendo também a abertura aos parceiros para revenda, evitando o monopólio do serviço e garantindo o melhor resultado para o usuário final.

A inicia a participação do incentivo privado na comercialização dos CADs, realização dos estudos juntos à CET para estipular novas vagas e vagas rotativas, vagas para moradores, gestão dos aparelhos destinados à leitura das placas, fiscalização e envio das informações ao DETRAN para que as multas sejam aplicadas pelo poder público. 

Os equipamentos necessários para captação, transmissão, recepção, armazenamento de dados, monitoramento e processamento das imagens de vídeo com sistema informatizado de gerenciamento e consulta das mesmas e dos dados identificados pelo reconhecimento de caracteres, geradas por meio de câmeras de vídeo irão compor a participação e gestão das informações de levantamento das placas de forma assertiva e confiável, serão oferecidos pela plataforma integral de gerenciamento do estacionamento rotativo na capital.

5. INDICAÇÃO DO INTERESSE PARA A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Indicação do interesse para a Administração Pública Municipal na adoção da forma de parceria com a iniciativa privada sugerida, em aspectos tais como melhoria do serviço, vantajosidade, economicidade, eficiência e adequação jurídica.

A abertura da possibilidade de realizar parcerias com a iniciativa privada, contempla um cenário de otimização de espaços ociosos em momentos estratégicos, gerando renda ao local, permitindo comercialização e fiscalização, gerando fluxo de público ao local privado e ainda promovendo o estabelecimento de forma relevante na capital paulista.

O intuito de oferecer a opção parceria para a rede privada permitirá ao modelo proposto, a possibilidade de ativação e desativação do espaço destinado ao estacionamento rotativo previamente e avisado aos usuários, de acordo com sua oferta e demanda.

O parque de vagas será ampliado com esse incentivo e o estabelecimento parceiro poderá possuir o sistema de POS para realizar a venda oficial dos CADs aos usuários, assim como a fiscalização dos mesmos, trazendo uma nova linha de receita para a empresa.

A Administração Pública Municipal necessita do apoio dos estabelecimentos, e a forma de catalisar a democracia por vagas e espaços alternativos é o futuro do modelo de estacionamento rotativo.

As vagas em locais privados poderão possuir valores diferenciados, ou premium para os usuários.

A questão de assinatura disponível para o usuário pode ser aplicada no modelo de disponibilizar vagas em estacionamentos da rede privada parceira, integrando ao resultado operacional padrão, com a adição de uma nova possibilidade de fonte de renda variável.

5.1. Arcabouço Normativo

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 24, inciso X, estabelece que compete ao órgão ou entidade de trânsito municipal implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias, no âmbito de sua circunscrição.

No Município de São Paulo, tal atribuição é de competência da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), tendo sido outorgada à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) permissão para exploração de estacionamento em vias e logradouros públicos municipais, por meio do Decreto municipal nº 17.115/81.

A exploração do estacionamento rotativo local foi inicialmente regulamentada pelo Decreto municipal nº 11.661/74, alterado pelos Decretos nº 14.259/77, 14.901/78, 16.313/79, 16.723/80, 22.230/86, 29908/91 e 32.595/92. Em 2016, por meio do Decreto municipal nº 57.115/16, foi autorizado o uso de tecnologia digital para a cobrança pela utilização de vagas do sistema de estacionamento rotativo municipal.

Por meio do presente PPMI, busca-se estruturar projeto de parceria com a iniciativa privada, para a delegação da gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago, conforme autorizado pela Lei Municipal nº 12.523/97 e pelo Decreto municipal nº 37.292/98, alterado pelo Decreto municipal nº 37.540/98.

5.2. Natureza jurídica do valor pago pelo usuário

A estruturação da modelagem jurídica para a parceria passa, necessariamente, pela discussão existente acerca da natureza jurídica do valor do pagamento realizado pelo cidadão em contrapartida à utilização do sistema de estacionamento rotativo, se taxa ou tarifa.

Taxas são modalidade de tributos, cujo fato gerador é o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição (art. 145, inciso II, da Constituição Federal e art. 77, do Código Tributário Nacional).

Enquanto tributo, as taxas devem ser instituídas por lei, são compulsórias e se submetem ao regime tributário, o que importa dizer que se submetem a regramento típico, a exemplo do princípio da anterioridade¹.

Diversamente, as tarifas são preço público, submetidas a regime contratual, isso é, são criadas e alteradas por contrato. As tarifas não são compulsórias, onerando apenas aqueles que efetivamente se utilizem do serviço, e na medida que o fizerem.

¹ Nos termos do artigo 150, inciso III, alíneas "b" e "c", é vedada a cobrança de tributo no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou ou antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou.

Em vista de tais (breves) considerações, verifica-se que, no Município de São Paulo, a contraprestação devida pela utilização do estacionamento rotativo foi instituída por decreto e não por lei (como deveria, caso se tratasse de taxa). Ademais, a redação do decreto faz referência, especificamente, ao termo “preço”, indicando se tratar de regime tarifário.

Corroborando se tratar de tarifa e não de taxa, a Lei municipal nº 12.523/97, ao delimitar os contornos gerais da concessão, estabelece que a fixação “do preço” ficará a cargo do Poder Público.

Indo além, prevê que o índice e o critério de reajuste “do preço” serão fixados no termo de outorga. Fosse taxa, eventual reajuste deveria ser regulado por lei ou decreto, sendo vedada a regulação por meio de contrato.

Em suma, pela normativa vigente no Município de São Paulo, é possível afirmar que a contraprestação para pelo usuário se dá a título de tarifa.

Considerando tal natureza, sujeita a regramento contratual, entende-se pertinente a elaboração de estudos e levantamentos (em fase de PMI) para fins de formulação de estrutura tarifária para a parceria em questão, que considere, em especial, a diferenciação de tarifas pelo tempo de permanência e pela localização da vaga, em linha com as diretrizes do Plano de Mobilidade de São Paulo (PlanMob/2015), assim como para fins de reserva antecipada de vaga pelo usuário.

5.3. Modelagem proposta: concessão comum

O PPMI referente ao Edital de Chamamento Público nº 04/2018 tem por escopo obter subsídios em vista da estruturação de parceria com a iniciativa privada para fins de gestão, modernização e operação do serviço de estacionamento rotativo pago na cidade de São Paulo.

Referido serviço, como visto, é remunerado diretamente pelo particular, a título de tarifa.

Na concepção em que proposto, o projeto, respeitadas as premissas adotadas para sua estruturação, é autossustentável a partir das receitas tarifárias, considerando o valor de Zona Azul atualmente em vigor.

Decorre disso a possibilidade de estruturação da parceria sob a modalidade de concessão comum.

Em síntese, a concessão comum, precedida ou não da execução de obra, consiste na delegação da prestação de serviços públicos, a parceiro privado que demonstre possuir capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado. Ponto central no modelo jurídico da concessão comum consiste justamente na remuneração da concessionária por meio de tarifas, prescindido o pagamento de contraprestações pelo Poder Público, a exemplo do que ocorre nas parcerias público-privadas.

Tal como ocorre com a Lei Geral de Licitações e Contratos Administrativos (Lei Federal nº 8.666/93), a Lei de Concessões (Lei nº 8.987/95) trouxe cláusulas exorbitantes da Administração Pública, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, e exigiu que a concessão seja precedida de licitação, na modalidade de concorrência. Nada obstante, a legislação não atribuiu prazo legal ao contrato (mínimo ou máximo); também não há a indicação de valores contratuais mínimos, ou restrição de objeto (basta haver delegação de serviço público).

A legislação federal é complementada pelas prescrições da Lei municipal nº 16.703/2017, que regulamenta as concessões e permissões de serviços, obras e bens públicos a serem realizadas no âmbito do Plano Municipal de Desestatização.

Em se tratando, especificamente, de estacionamento rotativo, deve-se ter em mente, também, a já mencionada Lei Municipal nº 12.523/97 e o Decreto municipal nº 37.292/98, alterado pelo Decreto municipal nº 37.540/98, que autorizam e regulamentam a outorga de concessão para esse serviço.

A despeito da regulamentação existente - que, vale pontuar, já atende ao requisito de necessidade de prévia autorização legislativa para delegação de serviço público (em razão da previsão do artigo 2º da Lei Federal nº 9.074/95², e do artigo 13, inciso VII, da

² Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da [Lei no 8.987, de 1995](#)

Lei Orgânica do Município de São Paulo³) -, o modelo ora proposto depende de algumas adequações normativas, conforme exposto a seguir:

5.4. Prazo da concessão

O prazo da concessão deve ser condizente com o prazo necessário para a amortização dos investimentos a serem realizados pelo parceiro privado, considerada, ainda, possibilidade de eventual prorrogação para fins de reequilíbrio econômico-financeiro.

A Lei municipal nº. 12.523/1997 estabeleceu, em seu artigo 4º, que o prazo da concessão não poderá ser superior a 30 (trinta) anos.

Ao regulamentar referida Lei, o Decreto nº 37.292/1998 estabeleceu que o prazo da concessão seria de 10 (dez) anos, prazo esse prorrogado para 15 (quinze) anos, por meio do Decreto nº 37.540/1998. O prazo de 15 (quinze) anos é  previsto, também, na Portaria nº 121/2003, da Secretaria Municipal dos Transportes.

A viabilidade econômico-financeira do projeto ora proposto, entretanto, não é compatível com o prazo da concessão fixado pela regulamentação infralegal. Em vista dos investimentos previstos, entende-se necessário que o prazo de concessão seja de, ao menos, 20 (vinte) anos.

O prazo ora proposto note-se, está em consonância com a Lei municipal nº 12.523/1997, de modo que somente se faz necessária alteração por meio de Decreto, de competência do Chefe do Poder Executivo Municipal, com revogação ou alteração também da Portaria nº 121/2003, da Secretaria Municipal dos Transportes.

5.5. Licitação por lotes

Embora silente a Lei municipal nº 12.523/1997, o Decreto nº 37.292/1998 dispõe, em seu artigo 7º, que as vagas de concessão deverão ser distribuídas em no máximo 3 (três) lotes, para efeito de licitação e concessão. Diz o artigo:

³ Art. 13 - Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, não exigida esta para o especificado no artigo 14, dispor sobre as matérias de competência do Município, especialmente: (Redação dada pela Emenda nº 5/1991)
 VII - autorizar a concessão de serviços públicos;

Art. 7º - As vagas de concessão, considerando o seu total, deverão ser distribuídas em no máximo 3 (três) lotes, para efeito de licitação e concessão, os quais serão devidamente discriminados no respectivo edital

Note-se que a redação de referido artigo é impositiva quanto à necessidade de divisão por lotes (pois utiliza o termo “deverão”).

Em consonância com a previsão do Decreto, a Portaria nº 121/2003, da Secretaria Municipal dos Transportes estabelece a divisão das vagas em 02 (dois) lotes (art. 1º da Portaria).

Entretanto, em vista do projeto ora proposto, a divisão da licitação em lotes não se mostra vantajosa.



De acordo com o item 5.1 do Termo de Referência, os subsídios devem ser orientados a partir de determinados objetivos, dentre os quais destaca-se a otimização da fiscalização (alíneas “a” e “d”).

Precisamente em vista desse objetivo, o modelo ora proposto contempla a implementação de um avançado sistema de fiscalização, por meio de veículos (motocicletas e carros) de escaneamento munidos com câmeras e sistemas de leitura automática de placas. Os veículos são estruturados com alta tecnologia, e podem verificar e registrar um total de 800 a 1000 placas por hora, no caso da motocicleta, e de 1000 a 1500 placas por hora, no caso de carro.

Com a divisão da licitação em lotes, contudo, haverá a conseqüente redução do número de vagas a serem fiscalizadas por meio do sistema de veículos de escaneamento ora proposto, o que implicará considerável redução dos ganhos de eficiência que essa alternativa pode trazer.

Ademais, a divisão da licitação em lotes muito provavelmente acarretará maiores custos de transação, na medida em que será necessário implementar meios de garantir e viabilizar a distribuição dos valores arrecadados entre os concessionários contratados.

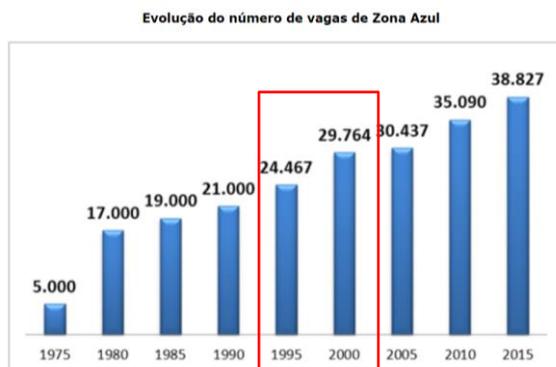
Em última instância, haverá maior onerosidade das propostas (considerando a perda de eficiência e custos adicionais), o que impacta diretamente o valor da outorga a ser ofertada.

Assim, entende-se necessária a supressão da divisão em lotes, o que é possível por meio da revogação desta previsão no Decreto nº 37.292/1998 e na Portaria nº 121/2003. Não é necessária alteração da Lei municipal nº 12.523/1997.

5.6. Ampliação do número de vagas

O Decreto municipal nº 37.540/1998 alterou o Decreto municipal nº 37.292/1998 para fins de estabelecer que a concessão compreenderá as vagas atualmente exploradas pelo sistema de Zona Azul, bem como as decorrentes de sua ampliação, até o limite máximo de 60.000 (sessenta mil) vagas.

Tal previsão foi formulada em época na qual o Município de São Paulo contava com cerca de 24 a 30 mil vagas de Zona Azul:



Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego

<http://www.cetsp.com.br/consultas/zona-azul/tudo-sobre-zona-azul-digital/historico-zona-azul.aspx>

Atualmente, entretanto, o número de vagas existente chega próximo a 40 mil vagas, de modo que a limitação à ampliação fixada pelo Decreto municipal nº 37.540/1998 reduz, desnecessariamente, o potencial de expansão do sistema de Zona Azul no Município.

Nessa medida, entende-se pertinente seja revista a previsão de limite máximo de vagas estabelecida pela regulamentação infralegal, para fins de que eventual ampliação possa ser definida em conjunto com a concessionária, a depender das necessidades verificadas por ocasião da exploração do serviço.



5.7. Matriz de riscos

Contratos de concessão possuem natureza complexa e são de longa duração. Precisamente por isso, estarão, invariavelmente, sujeitos a vicissitudes durante o seu transcurso.

Disso decorre que um fator crucial ao sucesso do projeto consiste na formulação de uma matriz de riscos eficiente, com a “delimitação da responsabilidade de cada parte em relação às principais contingências (ordinárias e extraordinárias) que podem acometer a relação jurídico-contratual”⁴.



Com a consolidação do regime de concessões, em especial após a edição da Lei Geral das PPPs (Lei federal nº 11.079/2004), o tratamento da matriz de risco passou a ser ponto de atenção nas contratações públicas. Isso porque, uma matriz de riscos eficiente constitui elemento fundamental do conteúdo econômico-financeiro do contrato, e possui impacto direto na estrutura de custos do projeto.

Quanto a isso, destaca-se que os órgãos de controle têm exigido assertividade na alocação dos riscos. O Tribunal de Contas da União já se posicionou no sentido de que “um dos segredos de uma boa execução em um contrato de concessão está, justamente, na clareza da repartição dos riscos e na objetividade dos comandos contratuais” (Acórdão nº 1928/2011).

Justamente em vista de sua importância, mormente para a equação econômico-financeira contratual, a exigência de uma matriz de riscos eficiente tem sido expandida a outros contratos administrativos, a exemplo dos contratos regidos pelo Regime Diferenciado de Contratação (vide, nesse sentido, Acórdão nº. 1465/2013, do Plenário do TCU). Mais recentemente, a Lei nº 13.303/16 passou a exigir a formulação de matriz de risco nas contratações com empresas públicas, sociedades de economia mista e suas subsidiárias.

Note-se, quanto a isso, que a própria Lei municipal nº 16.703/2017 prevê, dentre o conteúdo mínimo dos contratos de concessão, a matriz de riscos (art. 9º, §4º). Conquanto se possa alegar que essa exigência estaria adstrita aos serviços, às obras e aos bens públicos referidos no “caput” do artigo 9º, fato é que tal previsão legislativa demonstra a

⁴ GUIMARÃES, Fernando Vernalha. *Concessão de serviço público*, 2ª edição. Saraiva, 2014, p. 322.

clara tendência, também em âmbito municipal, de prezar pela adequada alocação de riscos em contratos de concessão, aplicável ao presente projeto.

Para garantir a máxima eficiência e economicidade, a formulação da matriz de riscos deve, observadas as determinações legais, ser orientada por certas premissas econômicas. Isso é, na ausência de prévia alocação por lei, a repartição dos riscos não deve ocorrer de modo aleatório, mas deve seguir uma sistemática orientada pela eficiência e economicidade da contratação.

A premissa fundamental que deve direcionar a elaboração de uma matriz de riscos diz respeito à alocação, a cada parte, dos riscos que ela tenha melhor condições de gerenciar, a um custo menor comparativamente à outra parte, concorrendo para a redução do somatório dos custos do projeto.

Na medida em que as partes incorrem em diferentes custos para gerenciar cada risco, a depender de sua maior ou menor aptidão para evitar sua ocorrência ou, alternativamente, para minimizar os prejuízos advindos de sua materialização (no que se torna relevante avaliar a existência de cobertura securitária, a um custo acessível). Nessa medida, a alocação possui impacto direto na composição de custos do contrato, de modo que a alocação a uma ou outra parte ou o compartilhamento do risco deve ser avaliado para fins de otimizar a redução do somatório de custos do projeto.

No caso do projeto em questão, alguns riscos se afiguram relevantes, a ponto de demandarem, desde já, apontamentos quanto à sua alocação.

5.7.1. Risco de demanda

O risco de demanda constitui ponto crítico das concessões, mormente em vista da estruturação da viabilidade econômico-financeira do projeto essencialmente a partir das receitas tarifárias.

Se, no passado, o risco de demanda era visto como “risco ordinário” da concessão e, nessa medida, as respectivas variações (para mais ou para menos) seriam de responsabilidade exclusiva da concessionária, experiências recentes exigem a superação dessa visão tradicional. Cite-se, a exemplo, o caso das concessões aeroportuárias, nas quais o risco de demanda foi alocado integralmente à concessionária. Com a brusca

queda de demanda decorrente da crise econômica, diversas concessões foram levadas à verdadeira ruína, com os prejuízos e custos (inclusive ao Poder Público) daí decorrentes.

Para fazer frente a tais situações, é preciso evitar a acrítica repetição de modelos que, hoje, sabe-se ineficientes.

Quanto a isso, é importante destacar o grau de imprecisão das projeções de demanda, que em muito se sustentam em dados e projeções socioeconômicos (a exemplo de projeção do PIB), sem relação direta com a atuação da concessionária. Isso é, ainda que o serviço prestado pelo parceiro privado seja de excelência pode haver queda na demanda. 

No caso, em especial, a imprecisão que já aflige a elaboração de concessões é agravada por fatores específicos relacionados ao serviço em questão. Há componentes (alheios à atuação da concessionária) que podem vir a impactar a demanda pelo estacionamento rotativo, em extensão difícil de se mensurar. Cite-se, nessa linha, a cultura de compartilhamento de veículos, que já é uma tendência mundial e vem se ampliando no Brasil, e pode implicar a estagnação ou mesmo a redução do número de veículos e, por conseguinte, da demanda pelo serviço em questão. O mesmo vale para a tendência de políticas públicas voltadas ao incentivo a transporte público e a veículos não automotores (como bicicletas).

Em vista de tais imprecisões, é preciso reconhecer que, se, de um lado, oscilações pequenas, corriqueiras dentro de uma normalidade cíclica econômica constituem um risco típico de qualquer empreendimento – e, nessa medida, podem e devem ser alocadas à concessionária -, há a dificuldade advinda das situações em que haja uma variação mais acentuada da demanda, cujo fluxo de caixa da concessão não teria condições de absorver sem prejuízo à prestação dos serviços.

Uma proposta para tornar a alocação do risco de demanda mais eficiente é a adoção de fórmula de compartilhamento desse risco, com a delimitação de bandas de variação. Assim, identificam-se percentuais de variação que seriam de responsabilidade exclusiva da concessionária, e percentuais de variação que seriam de responsabilidade compartilhada entre as partes. Pode-se cogitar, inclusive, percentuais que seriam de responsabilidade exclusiva do Poder Concedente.

De todo modo, é importante que a alocação do risco de demanda não descaracterize a estrutura de incentivos (*bundling*) que deve existir no contrato de concessão. Nesse sentido, é recomendável que se mantenha uma faixa de variação de responsabilidade exclusiva da concessionária, assim como é recomendável que haja o compartilhamento, ao menos parcial, de eventual variação positiva da demanda com o Poder Concedente.

5.7.2. Risco quanto à alteração das vagas

Outro risco que se afigura relevante considerar quando da estruturação da parceria em questão se refere ao risco atinente à alteração das vagas do estacionamento rotativo.

Em se tratando de um modelo tarifário, o número de vagas, bem como eventuais restrições à sua utilização, tem forte impacto no fluxo de caixa do projeto.



Não por outra razão, a própria Lei municipal nº 12.523/1997 prevê como cláusula obrigatória do termo de outorga da concessão os direitos, garantias e obrigações da concessionária e do Poder Público concedente relacionados à alteração ou ampliação da exploração concedida (art. 8º, inciso VII).

Nessa toada, é preciso que a matriz de riscos preveja procedimentos e consequências específicas em relação a eventual redução do número de vagas. Em especial, é importante que eventual redução do número de vagas a ser imposta pelo Poder Concedente esteja atrelada à concomitante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em observância ao disposto no art. 9º, §4º da Lei federal nº 8.987/95⁵. Isso é, a redução somente deverá se operar mediante simultânea recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual, de modo que eventuais estudos e cálculos para a definição do valor a ser recomposto devem preceder e embasar a decisão estatal.

A mesma lógica deve se aplicar a eventual alteração da destinação da vaga (por exemplo, alteração de uma vaga convencional para vaga de caminhão).

Se afigura oportuno, também, que seja previsto procedimento para fins de ampliação do número de vagas, garantindo à concessionária a possibilidade de sugerir novas vagas.

⁵ § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

Uma proposta para facilitar as discussões referentes a eventuais alterações no número de vagas seria a de criação de um comitê deliberativo, com a participação da concessionária e representantes da CET e SMT.

5.8. Vantajosidade do modelo de concessão

Para os serviços a que se referem o PPMI, a modelagem sob a forma de concessão comum, da forma como proposta pelos estudos ora apresentados, possui diversas vantagens relativamente às demais formas de execução direta e indireta.

5.8.1. Vantajosidade relativamente à contratação tradicional (Lei nº. 8.666/93)

As características particulares às concessões comuns justificam sua vantajosidade em relação à contratação tradicional, formulados em vista da Lei nº 8.666/93.

A primeira vantagem do modelo ora proposto é a ausência de investimento por parte do Poder Público para viabilizar o contrato. Diferentemente dos contratos de Lei nº 8.666/93, remunerados por recursos públicos, na concessão comum, a receita da concessionária advém, essencialmente, das tarifas pagas diretamente pelos usuários, e, se o caso, de eventual receita acessória.

Disso decorre que, na concessão comum, é a concessionária quem realiza os investimentos na infraestrutura. Ou seja, diversamente dos contratos da Lei nº 8.666/93, que seguem uma lógica de pagamento por medição, na concessão comum os recursos financeiros necessários aos investimentos não saem dos cofres públicos, mas sim do patrimônio da concessionária.

Outra vantagem do modelo de concessão se refere ao prazo contratual. Os contratos da Lei nº 8.666/93 possuem prazo de duração limitado a 60 (sessenta) meses, admitida, de forma excepcional, a prorrogação por mais 12 (doze) meses, o que, evidentemente, limita o investimento a ser feito no âmbito do contrato, já que há reduzido prazo para sua amortização. Os contratos de concessão, diversamente, não possuem prazo máximo fixado por lei, sendo usual que perdurem por períodos longos períodos (20 a 30 anos), necessários para a amortização dos investimentos.

Além das vantagens acima, outro aspecto que confere maior vantajosidade à concessão é a oportunidades de agregar ao projeto negócios acessórios. Estes negócios

podem ter relação direta ou indireta com o serviço prestado, tendo como fator unificador a utilização da infraestrutura criada.

A previsão legislativa para oferecimento de serviços acessórios consta na Lei Geral de Concessões (Lei nº 8.987/95). A inclusão destes serviços adicionais é interessante para o Poder Concedente, pois os ganhos auferidos com estas atividades acessórias poderão ser compartilhados entre as partes.



5.8.2. Vantajosidade relativamente à locação de ativos

Bastante utilizada para investimentos em saneamento básico, o contrato de locação de ativos pressupõe que o particular, com recursos próprios ou de terceiro, financie e construa determinado ativo (um edifício, por exemplo). Posteriormente, o ativo é locado à Administração por prazo certo, que o utilizará para atender a uma necessidade própria ou para prestar um serviço público.

A Administração, em contrapartida, uma vez recebido o ativo em condições de operação, pagará ao particular uma contraprestação periódica (mensal). Essa contraprestação se destina a fazer frente ao uso do ativo, bem como a amortizar o investimento realizado, incluindo margem de lucro adequada. Findo o contrato, o ativo poderá ser transferido ao patrimônio público, passando a integrá-lo de forma definitiva.

A regulamentação dessa modalidade de contratação se dá por meio do artigo 54-A da Lei de Locações (especificamente para o caso de imóvel não residencial urbano) e pelo artigo 47-A na Lei nº 12.462/2011, que institui o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC).

Observa-se que este último dispositivo estava com sua eficácia suspensa por decisão liminar do STF no âmbito do mandado de segurança (MS) nº. 33.889.

Em recente decisão, publicada em 11/04/2018, o Excelentíssimo Senhor Ministro Luís Roberto Barroso julgou prejudicado o MS, ante a perda superveniente de seu objeto⁶. Com tal decisão, o artigo 47-A da Lei do RDC voltou a produzir efeitos no ordenamento jurídico.

⁶ O MS questionava a constitucionalidade de *projeto de lei*; com a conversão o projeto na Lei nº. 13.190/2015, teria havido a perda do objeto do *mandamus*.

Trata-se de aspecto relevante, na medida em que o §3º de referido artigo dispõe que valor da locação não poderá exceder, ao mês, 1% (um por cento) do valor do bem locado, o que limita consideravelmente a receita da concessionária e, por conseguinte, sua aptidão para investimentos.

Demais disso, dada as características que lhe são próprias, o contrato de locação de ativo não abarca a manutenção do ativo locado, o que se afigura dissonante da pretensão da municipalidade no tocante à delegação, que tem por escopo repassar toda a operação e gestão do serviço de estacionamento rotativo ao parceiro privado.

5.8.3. Vantajosidade comparativamente às PPPs

De um modo geral, a concessão comum possui estrutura bastante similar aos contratos de parceria público-privadas (as PPPs).

Há, entretanto, um aspecto de diferenciação fundamental. Enquanto nos contratos de concessão comum o projeto é autossustentável apenas com a tarifa arrecadada junto aos usuários, nas PPPs a Administração Pública realiza o pagamento de uma contraprestação adicionalmente ou em substituição à tarifa. Essa contraprestação é necessária nestes tipos de contrato para garantir a viabilidade do negócio. 

O material disponibilizado para fins do presente PPMI deixa clara a intenção da Prefeitura em se desonerar do custeio do serviço, além de receber receita a partir da delegação (notadamente pela outorga a ser paga pela concessionária).

Daí a principal vantajosidade do modelo de concessão comum frente às PPPs, em vista de tais objetivos. Enquanto as PPPs abrangem o pagamento de contraprestações pelo Poder Público, a concessão comum, como visto, é autossustentável a partir da receita tarifária, prescindindo qualquer aporte público para sua viabilidade econômico-financeira. Trata-se, portanto, do modelo que melhor atende aos interesses da Prefeitura de São Paulo.

Justamente por não depender de contraprestação pública, cite-se, também, que o modelo de concessão comum possui menos limitações, tal qual as limitações de ordem fiscal incidentes sobre os contratos de PPP. O contrato de concessão comum tampouco se limite ao valor mínimo de R\$ 10 milhões imposto às PPPs, de modo que sua estruturação é mais simples.