

NOTA TÉCNICA – BICICLETAS COMPARTILHADAS

Esta resolução tem como objetivo geral fomentar a mobilidade sustentável no município de São Paulo, reduzir as emissões de ruídos e de gases poluentes, estimular a integração com os transportes públicos contemplando o conceito de *lastmile* (última milha), ampliar a atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte, incrementando a participação de viagens no município, reduzindo o uso do transporte motorizado individual e promovendo o uso democrático e inclusivo do espaço público.

O modelo de serviço de compartilhamento de bicicletas em vias e áreas públicas adotado na cidade de São Paulo compreende a exploração comercial, em caráter permanente ou eventual, de modo estacionário, conforme as seguintes categorias de equipamentos:

- Bicicletas com estações em locais físicos definidos e;
- Bicicletas sem estações, com sistema de autotravamento e georreferenciamento.

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).

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.

Nos casos regulados por aqueles instrumentos legais, 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 do Decreto 57.889, de 21 de setembro de 2017, estabelecem que o serviço deve ser disponibilizado em todas as regiões da cidade, tratando-se assim de empreendimento “pulverizado” no município, conferindo o conceito de rede para gerar a eficiência desejada. Os investimentos por parte da operadora, para atender ao conceito mencionado, são bastante elevados e as exigências estabelecidas pela regulação impactam no investimento;
- b) O número adequado de bicicletas ofertadas para os deslocamentos cotidianos da população pode e deve impactar positivamente no transporte público, no trânsito e nas emissões de gases poluentes e de ruídos;
- c) O número de bicicletas indicado para um sistema eficiente é de, no mínimo, 10 (dez) para cada 1000 (mil) habitantes, considerando uma área mínima de cobertura de 10 quilômetros quadrados (km²). O serviço deve ser tão confiável e regular como aquele correspondente a qualquer outro meio de transporte, como ônibus, metrô ou trens;

Com base em tais parâmetros, mostra-se conveniente que o valor do preço anual para operadoras de sistemas de compartilhamento de bicicletas com ou sem estação (*dockless* ou *freefloating*), seja calculado com base no valor venal do metro quadrado (m²) estabelecido na Planta Genérica de Valores em vigência, obedecendo aos critérios constantes da resolução aqui proposta.

O preço público a ser pago pelas operadoras de sistema de compartilhamento de bicicletas com ou sem estação - *dockless* ou *freefloating* -, levará em consideração a área ocupada para sua instalação e poderá corresponder entre de 0,3% (zero vírgula três por cento) a 0,5% (meio por cento) do valor venal do m² dos imóveis localizados na respectiva quadra, conforme constante da Planta Genérica de Valores em vigência.

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

$$P = V * Pe * A_E$$

$$P = V * 0,005 * A_E$$

P = preço público ao ano.

V = valor unitário, em reais, de m² de terreno da respectiva quadra em que se encontra a estação ou o local georreferenciado para estacionamento pela Planta Genérica de Valores do município.

Pe = percentual de V a ser cobrado

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 ou com localização georreferenciada (*dockless* ou *freefloating*) com 10 bicicletas 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:

$$P = V * Pe * AE$$

$$P = 24.000 * 0,005 * 22 (m^2) = R\$ 2.640,00$$

Vale observar que o objetivo de uma das linhas de ação do Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo (2017-2020) é alcançar o número de, pelo menos, 25.000 bicicletas disponíveis nos sistemas de compartilhamento de bicicletas da cidade.

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.

Desse modo, entende-se cabível a previsão de regressividade do percentual sobre o valor venal do m², com as seguintes faixas de cobrança:

I – até 5.000 bicicletas – 0,5%;

II- de 5001 até 10.000 – 0,4%;

III- a partir de 10.001 – 0,3%.

Por seu turno, faz-se necessário que fora da área do centro expandido do município, isto é, na região periférica da cidade, aplique-se a maior faixa de desconto percentual prevista acima, qual seja, 0,3% (zero vírgula três por cento), a fim de estimular a oferta do serviço por parte da operadora e contemplar, assim, o interesse público concernente. Tal desconto é relevante face à necessidade de atendimento da população moradora de regiões mais afastadas do centro, cujo adensamento necessário à melhor eficiência do sistema não se apresenta como na região central, bem como que a prestação de serviço deverá contemplar o conceito de *lastmile*, permitindo que o usuário leve a bicicleta para casa e retorne com a mesma para estação de origem, podendo ficar até 14 horas com ela indisponível no sistema.

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

Em relação ao usuário, propõe-se a possibilidade de liberação e/ou pagamento pela utilização do serviço via Bilhete Único, como forma de integração com o atual sistema de transporte público.

Por sua vez, no que tange ao preço máximo a ser cobrado do usuário do serviço de compartilhamento de bicicletas, propõe-se a adoção de uma simetria com os valores praticados no sistema de transporte público vigente.

Com efeito, a média da distância percorrida por dia por um ciclista em SP é de 5 km (fonte: Departamento de Planejamento e Projetos de Modos Ativos – DPM/CET). Para percorrer esta distância a uma velocidade média de 10km/h, ele gastaria 30 (trinta) minutos. Sendo assim, sugere-se considerar como valor máximo a ser cobrado por cada 30 (trinta) minutos o montante R\$ 3,80 (três reais e oitenta centavos), conforme tarifa vigente em dez/2017, equivalente a 1 (uma) passagem de ônibus do transporte público urbano, e R\$ 7,60/h (sete reais e sessenta centavos/hora), correspondente a um trajeto de ida e volta utilizado também via transporte público urbano. Dessa forma, sugere-se, como preço público máximo por hora a ser cobrado, o valor de R\$ 7,60 (sete reais e sessenta centavos).

Por todas as razões apresentadas acima, e considerando os efeitos favoráveis para a mobilidade urbana da cidade, conclui-se pela importância de se disciplinar esta política pública, isto é, o compartilhamento de bicicletas. Ademais, também se observa a necessidade de se implantar tal sistema o mais breve possível, bem como de capilarizá-lo, de maneira a proporcionar à municipalidade as externalidades positivas elencadas na presente Nota Técnica e contemplar as previsões do Programa de Metas do Município.