

	OTTC	Concessão
<b>Vantagens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- permite composição de receitas (usuário + imagem patrocinador)</li> <li>- não restringe a participação de apenas 1 operador</li> <li>- possível estabelecer regras e obrigatoriedades à prestação do serviço (?)</li> <li>- Período de regulamentação mais curto</li> <li>- contempla-se já a possível chegada dos sistemas <i>dockless</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- permite composição de receitas (usuário + patrocínio + subsídio público)</li> <li>- possível estabelecer regras e obrigatoriedades para a operação dos sistemas</li> <li>- outorga pelo uso do espaço pode ser revertida para fundo destinado à rede cicloviária ou à ampliação do próprio sistema</li> <li>- Modelo amplamente testado e provado internacionalmente</li> <li>- Facilita a imposição de exigências relacionadas à qualidade das bicicletas (inclusive visando a implantação de ebikes)</li> <li>- Facilita a imposição de metas relacionadas à expansão do serviço</li> </ul>
<b>Desvantagens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sistemas operam de forma autônoma (não conversam entre si)</li> <li>- Poder Público abre mão de uma política de infraestrutura cicloviária (bicicleta não é Uber)</li> <li>- Não há referências internacionais para análise de resultados e viabilidade econômica</li> <li>- Impossível de se injetar recursos públicos para expandir ou mesmo resgatar o sistema</li> <li>- Difícil controlar a qualidade das bicicletas</li> <li>- Difícil estabelecer regras de cobertura do território e expansão do serviço</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demora do tempo de implantação (tempo de licitação, recursos, questionamentos TCM, etc.)</li> <li>- Período mais longo de regulamentação, devido à necessidade de licitação</li> <li>- Não permitiria outros sistemas operarem na cidade (especialmente <i>dockless</i>)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Decreto muito abrangente e não garante aplicação das exigências</li><li>- Resoluções individuais para cada proposta do setor privado, abrindo margem para “mesas de negociação”</li></ul>	
--	---	--

## Ponderações:

O modelo de OTTC, que parece ser a escolha da gestão, apresenta algumas vantagens inegáveis. Ele pode ser regulamentado em até um mês, acelerando o processo de implantação da nova tecnologia do Bike Sampa, desta forma injetando “nova vida” no bike share de São Paulo já no curto prazo. Ele também estabelece um marco legal para lidar com a inevitável chegada dos *dockless*, que em muitos lugares do mundo seguem em estado de limbo jurídico. Até certo ponto este modelo também apresenta certa vantagem no quesito flexibilidade: seria possível, por exemplo, contemplar a entrada no mercado de uma operadora voltada exclusivamente a bicicletas elétricas.

Dito tudo isto, há motivos sólidos pelos quais, mundo afora, o modelo onnipresente é o de concessão (ou de operação realizada diretamente pelo poder público). Acima de tudo, há a questão de viabilidade econômica: via de regra, sistemas de *bike sharing* não são autossustentáveis. Dentre os poucos sistemas que sobrevivem sem subsídios do poder público (ex. Citibike, de Nova York), a maioria dependeu de subsídios em seu estágio inicial, até que fosse atingida maturidade tal que permitisse a viabilidade econômica; outros, ainda, precisam da injeção de recursos públicos para expandir as operações para áreas mais periféricas (ou continuam restritos às centralidades devido à esta limitação). Ou seja: mesmo entre os sistemas que sobrevivem com seus próprios recursos, estes dificilmente geram lucro que torne o negócio atrativo, e muito menos que gere recursos suficientes para investimentos em expansão e atualização de tecnologia.

Este cenário nos traz a uma questão importante: caso o modelo de OTTC não se mostre economicamente viável, qual será a atitude da prefeitura logo ao detectar? Em modelos de concessão/PPP, é possível estabelecer garantias de operação (exigências), na qual o poder público injeta os recursos necessários para equilibrar o déficit do sistema - como é realizado com o sistema de transporte público coletivo, por exemplo. No caso de OTTC, não vislumbramos possibilidade jurídica da injeção de subsídios públicos. Considerando que o Plano Diretor estabelece o sistema de compartilhamento de bicicletas como parte do sistema cicloviário da cidade, a prefeitura teria que encontrar alguma maneira de resgatar o sistema em caso de problemas financeiros, à risco de estar em descumprimento de marco legal municipal. É importante que a prefeitura apresente algum plano para lidar com esta possibilidade.

O modelo de OTTC gera ainda outros desafios. Como garantir a interoperabilidade de diferentes sistemas? Além disso, o modelo OTTC praticamente impossibilita o estabelecimento de metas relativas à expansão da cobertura do sistema. Outras questões, como pagamento via bilhete único, também tornam-se mais difíceis (porém não impossíveis) dentro deste modelo.

Alguns questionamentos do modelo OTTC a serem esclarecidos são:

- Como garantir a interoperabilidade do sistema? Ou seja, que todas as estações possam ser usadas por todas as bicicletas disponibilizadas.
- Como garantir as exigências (indicadores) de um sistema público (doc já protocolado) em um modelo sem nenhuma participação direta do poder público, onde apenas o setor privado planeja e executa de acordo com seus próprios interesses?
- Como garantir que o sistema não tenha cobertura apenas nas regiões de alta demanda e consequentemente mais lucrativas, excluindo as regiões periféricas da cidade?
- Que tipo de fiscalização é proposto para assegurar qualidade do serviço, como estado de manutenção das estações e bicicletas, funcionamento dos aplicativos, oferta de bicicletas condizente com demanda, distribuição de bicicletas ao final do dia coerente com fluxos observados, horários de funcionamento, entre outros. Como a gestão monitorará o(s) sistema(s)?
- Haverá o comprometimento em relação ao atendimento do sistema nos terminais de transporte público, oferecendo serviço diferenciado de aluguel de bicicletas até 12h?
- Será possível a utilização do bilhete único, sem necessidade de cartão de crédito, em todos os sistemas?
- Como será garantida a durabilidade de um modelo de sistema não testado em outro país? A competição livre entre empresas é o melhor modelo econômico para um sistema sem subsídio, corremos riscos de que o modelo falhe? Que medidas são previstas para esse cenário?
- Como garantir transparência e compartilhamento de dados do uso do sistema por todas as empresas operantes?

## **Considerações finais:**

Caso a opção da gestão seja de fato pelo modelo OTTC, nos cabe cobrar - tanto na reunião de amanhã com a SP Parcerias, quanto na próxima reunião da CTB - quais são os passos concretos que planeja-se tomar para contornar todas as desvantagens e incógnitas elencadas aqui, garantindo desta forma não apenas um sistema de compartilhamento de bicicletas digno do tamanho e potencial da cidade de São Paulo, como também o próprio cumprimento de diversos marcos legais acordados com a sociedade.

## **Integração Bilhete Único e subsídio do sistema:**

Se os sistemas de compartilhamento puderem ser acessados via bilhete único, e estiverem de fato utilizando o cadastro, créditos e registro do bilhete único para aluguel (não só a máscara do cartão de crédito, como no TemBici atual) aí surgem possibilidades de subsídio interessantes. Atualmente temos o Cartão do Ciclista, oriundo de projeto de lei do Police Neto, aprovado pela câmara e aguardando regulamentação do executivo. A idéia por trás da remuneração do ciclista é que: como todas as viagens de ônibus da SPTrans tem algum valor de subsídio, quando o município deixa de realizar uma viagem de ônibus para andar de bicicleta, a cidade economiza o valor do subsídio. A mesma lógica pode ser utilizada para os sistemas de compartilhamento de bikes que utilizem o bilhete único.

O custo atual de cada viagem de ônibus da SPTrans é de R\$6,64/passageiro.

- Aproximadamente 49% das viagens de ônibus são pagas com a tarifa cheia, de 3,80.
- Passageiro que paga 3,80 no ônibus, a prefeitura subsidia 2,84 da viagem.
- Passageiro que vem da integração do metrô paga 3 reais, a prefeitura subsidia 3,64.
- Estudante que pague meia paga 1,90, a prefeitura subsidia 4,74.
- Cada passageiro pagante que ande de graça (bilhete mensal ou ônibus no período 2h) a prefeitura subsidia os 6,64 da tarifa.

Se a prefeitura subsidiar o bike sharing até esses valores, cada viagem de ônibus substituída por bicicleta representa uma redução dos gastos para a prefeitura.

Como os sistemas têm ordens de magnitude diferentes de custos (ônibus 6 bilhões por ano X sistemas bike sharing investimentos de milhões por ano), a conversão de um percentual pequeno do subsídio de ônibus para subsídio de bicicleta pode significar o custeio de grande parte das OTTCs e garantia de viabilidade financeira, além de economia geral para o erário.