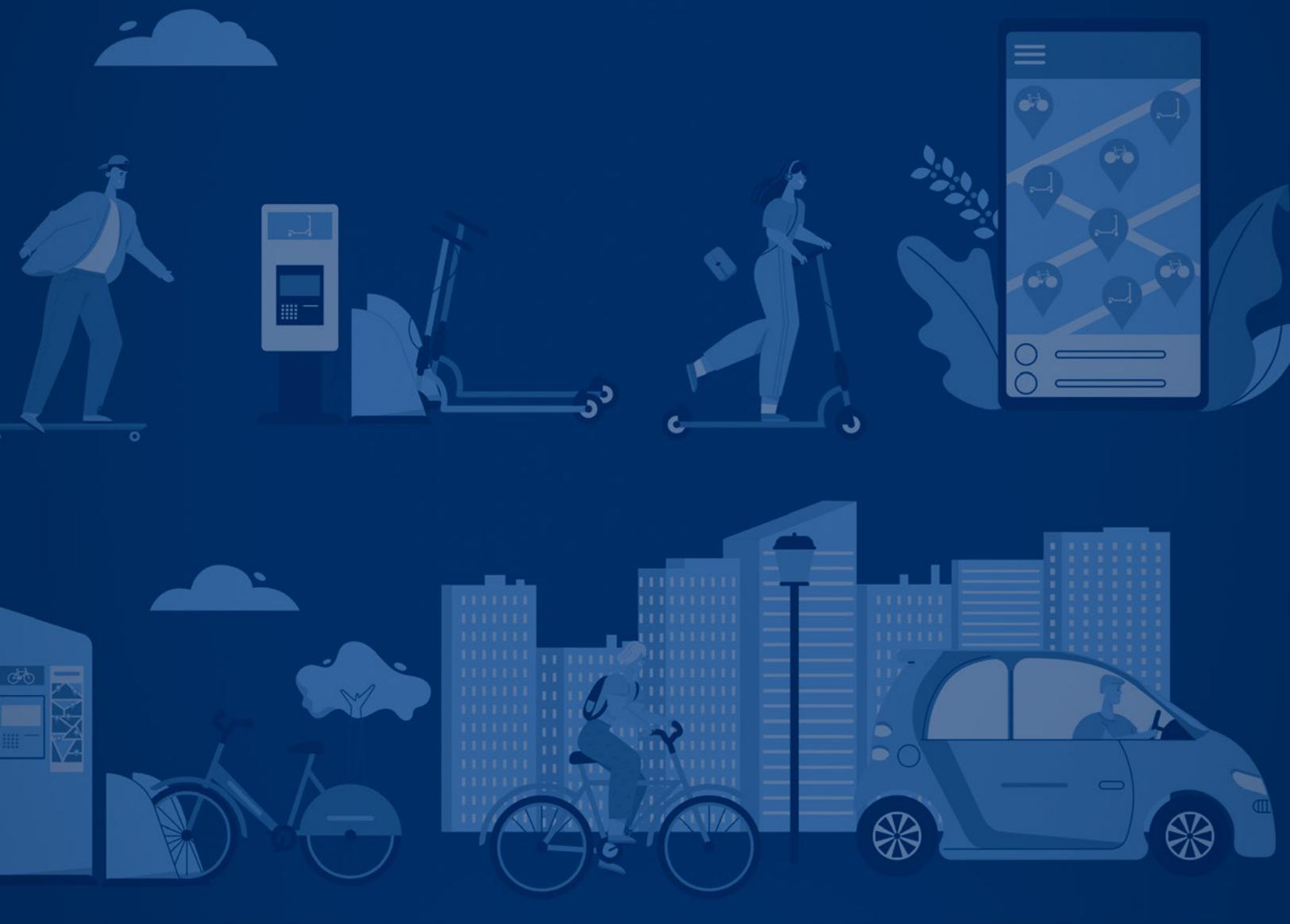


Guia de Mobilidade Urbana e Delivery pós-Covid-19



ABO20

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA ONLINE TO OFFLINE



Mobilidade Urbana a “MIL”

“Mobilidade” refere-se ao que é capaz de se movimentar. O mundo passa por transformações aceleradas pela pandemia. O novo coronavírus antecipou o futuro. A agenda de mobilidade urbana ganhou tração e apertou o passo para acompanhar novas demandas da sociedade e alcançar um nível organizacional, mais plural, sustentável e eficiente. Novas tecnologias permitem planejar com inteligência a integração das atividades nas cidades. O escopo atual compreende a experiência humana. Parte da relação das pessoas com os espaços que ocupam nas cidades sob novos contextos, como a digitalização imposta e o isolamento atribuíram às plataformas, que ligam os mundos físico e digital, mais relevância social. A mobilidade, durante e pós-Covid-19, repensa deslocamentos por novos caminhos. O porvir vai além de conectar sistemas e máquinas. O fluxo seguirá o novo olhar que humanos lançam para as ruas, não só nos grandes centros urbanos.

A visão de cidades inteligentes ganhou novos contornos nos últimos anos e originou o conceito Cidades MIL, proposto pela UNESCO (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), que supera e engloba “Smart Cities” ao alicerçar cidades que aplicam novas tecnologias conectadas à responsabilidade social e ao desenvolvimento humano, cocriadas de forma ética e criativa entre poder público, iniciativa privada, academia e sociedade civil. Habitamos um mundo “blended”, não 100% digital, onde coexistem humanos de realidades diversas e máquinas que irão juntos rumo às tendências de integração física e de dados conectando sistemas de transporte coletivo (públicos e privados) com modos de transporte in-

dividuais (mobilidade ativa ou motorizada), dentre outras possibilidades que inovações em modelos de negócios e serviços viabilizarão, em maior ou menor velocidade de acordo com a capacidade de articulação das localidades (independentemente de seus portes). Helsinque (cidade da Finlândia) é um exemplo de lugar em que a potência da mobilidade urbana passa pela capacitação e empoderamento dos moradores, de todas as classes sociais e faixas etárias e flui por três vias interligadas: segurança, felicidade e saúde. Apoiar a mobilidade urbana nesse tripé de bem-estar coletivo por meio de melhores serviços à população e de gestão nas esferas públicas e privadas, requer representatividade e engajamento.

O GAPMIL - Global Alliance for Partnerships on Media and Information Literacy, rede de parceiros globais da UNESCO para a alfabetização midiática e informacional, responsável por difundir e implementar o conceito Cidades MIL no mundo, que represento em toda a América Latina, apoia iniciativas que orientem as melhores práticas como essa publicação ABO20 - Associação Brasileira Online to Offline com propósito de guiar os próximos passos do setor rumo ao cenário desafiador desejável e promissor de mobilidade urbana em um País de dimensão continental como o Brasil



**Felipe Chibás Ortiz, PhD. Representante para América Latina do GAPMIL-UNESCO / Membro do Comitê de direção da UNITWIN MILID SCHOOL.*



Índice

4

Apresentação

6

Mobilidade urbana: desafios pós-Covid-19

8

Cidades do futuro: mobilidade como serviço

10

Mobilidade multimodal

13

O impacto econômico gerado pelas novas tecnologias de transporte

15

Regulamentação eficiente

16

Regulamentação eficiente para as novas tecnologias de transporte

17

Aplicativos de Transporte

19

Delivery

22

Compartilhamento de bicicletas



Apresentação



A Associação Brasileira Online to Offline (ABO20) é uma entidade sem fins lucrativos que reúne mais de 100 plataformas digitais.

São marketplaces, meios de pagamento, fintechs, investidores e aplicativos de mobilidade urbana, delivery e logística que conectam:

consumidores > prestadores de serviço > produtos/serviços

A missão da ABO20 é buscar os interesses coletivos envolvidos na operação das empresas e startups associadas, estimulando ações públicas e privadas que contribuam para o desenvolvimento e fomento dessas tecnologias, por meio da articulação com outras instituições.

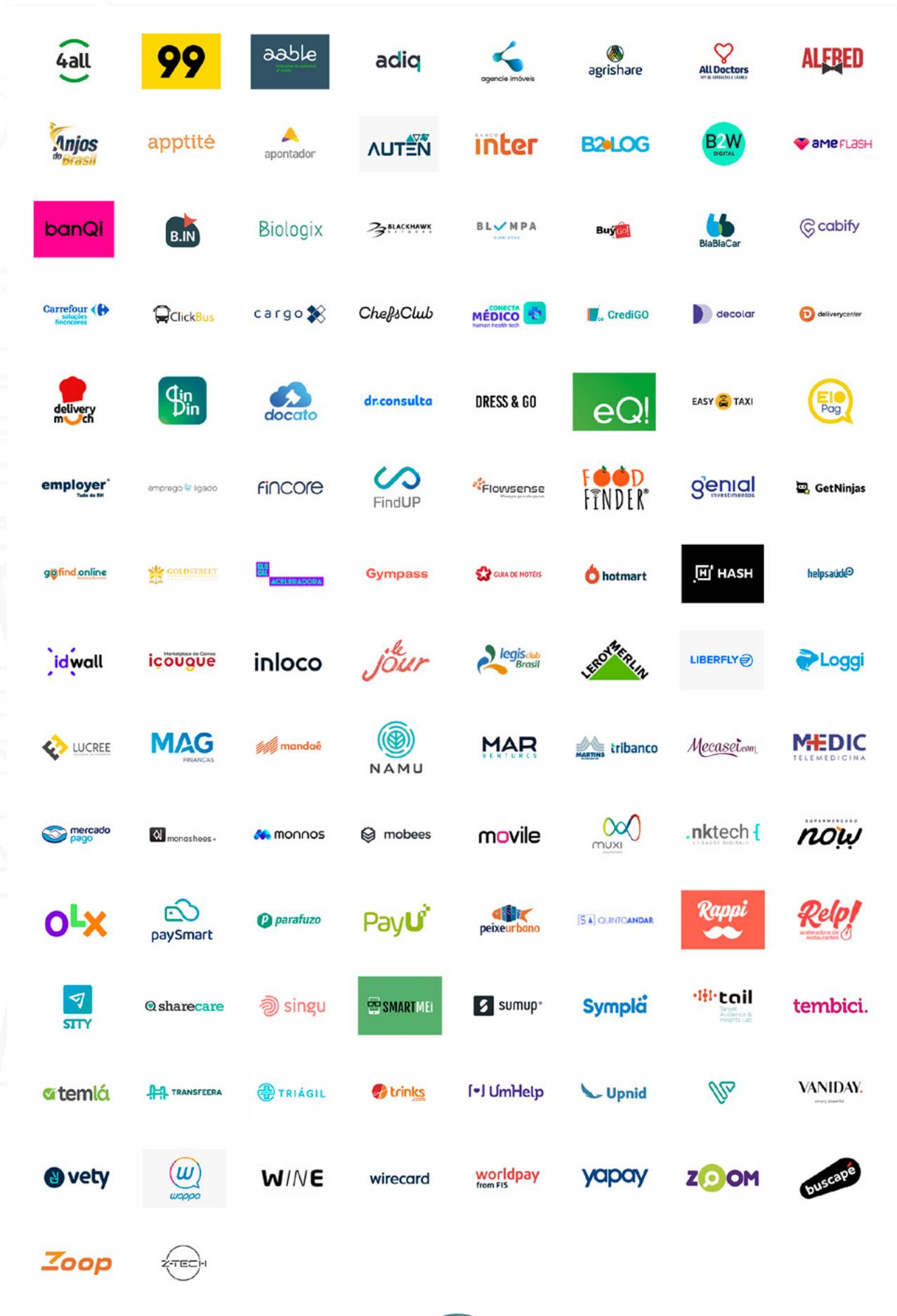
Representando as empresas de intermediação de transporte remunerado individual privado de passageiros, de micromobilidade, de transporte de carga e

de compartilhamento de modais, a ABO20 apresenta o **Guia de Mobilidade Urbana e Delivery** que visa:

- Contribuir com a construção de cidades mais sustentáveis e integradas, com modelos regulatórios justos e equilibrados para a intermediação de serviços no setor de mobilidade urbana no Brasil
- Permitir a introdução e permanência de novas tecnologias nos estados e municípios.



ABO20
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA ONLINE TO OFFLINE



1 - Mobilidade urbana: desafios pós-Covid-19

A pandemia trouxe incertezas sobre como os deslocamentos irão se comportar no mundo pós-coronavírus:

- As recomendações de **distanciamento social** influenciarão o comportamento dos usuários dos serviços de transporte, assim como, a escolha modal.
- Milhões de **pequenos e médios varejistas estão se digitalizando**, o que aumenta as entregas por delivery. Profissionais de entrega e estabelecimentos comerciais devem usufruir da mobilidade como meio para captar renda e prestar serviços.
- **Setor privado, poder público e a sociedade civil** devem atuar juntos para garantir que as Políticas públicas de Mobilidade Urbana continuem sendo pautadas por uma agenda moderna, coerente e sustentável

Uma das principais preocupações do mundo pós-covid: a sobrevivência do transporte coletivo e a migração de viagens para o automóvel particular



Para trajetos curtos e médios, a aposta de grandes cidades ao redor do mundo tem sido investir em políticas públicas de fomento à mobilidade ativa –a pé ou por bicicleta.



Algumas medidas que podem ser adotadas:

1. Fechamento de ruas para carros, ampliação de calçadas e construção de ciclovias em caráter emergencial;
2. Auxílio financeiro para aqueles que optam por utilizar a bicicleta como um meio de locomoção;
3. Investimento em Infraestrutura para pedestres.

Para trajetos mais longos, aplicativos de transporte têm um papel fundamental para frear a compra de automóveis particulares durante esse período.



Algumas medidas que podem ser adotadas:



1. Políticas públicas de restrição da circulação de automóvel particular devem favorecer a criação de uma fonte de financiamento do transporte coletivo, bem como o apoio dos modos ativos de transporte.

Mudanças já percebidas



O deslocamento em ambientes livres de aglomerações vem se tornando uma resposta viável para os deslocamentos diante da pandemia. O papel das empresas de compartilhamento torna-se, assim, fundamental para a **mudança de comportamento da população** e sua possível transição para uma modalidade de deslocamento mais adequada às condições atuais. Sendo assim,

Algumas mudanças já foram percebidas:

- **O uso de transporte por aplicativo** aumentou **55% nas periferias** das principais capitais durante a pandemia.
- **Quando o isolamento** não for mais necessário, **38%** das pessoas declararam que pretendem se deslocar mais a pé e **20%** pretendem usar mais a bicicleta.
- **Crescimento de 400%** no número de lojas virtuais durante a pandemia, saindo de 10 mil para 50 mil aberturas de lojas online por mês no Brasil.
- **As empresas de delivery** e transporte de mercadorias adotaram protocolos de segurança no combate contra o covid-19



Estímulos a mais

1. As bikes, por se tratarem de um modal individual utilizado em espaços abertos, são consideradas pela OMS uma alternativa segura de deslocamento durante a pandemia;
2. Os Aplicativos de Transporte e Sistemas de Bike-sharing permitem que não haja necessidade de investimento em meio de locomoção próprio.

O que fazer

1. A **OMS e a ONU Habitat** recomendam a criação de uma infraestrutura para o ciclismo e a mobilidade a pé para diminuir o risco de contágio e a encorajar a prática de exercícios físicos.
2. Desenho e implementação de políticas públicas para motoristas de **aplicativo** ou entregadores que utilizam motocicletas, bicicletas e patinetes para trabalhar.



2 - Cidades do futuro: mobilidade como serviço

Em 1950 éramos 2,5 bilhões. Hoje, somos 7 bilhões. E a perspectiva é de que, em 2050, a população mundial chegue a 8,9 bilhões de pessoas.

O desafio, dentro da expansão urbana, é garantir que os deslocamentos sejam realizados de maneira eficiente, sustentável e com equidade no uso do espaço público; viagens sejam feitas mais com modos ativos e menos com motorizados.

Como a tecnologia transforma esse cenário

- Há pouco tempo, o conceito de **smart cities** estava à frente do debate. O investimento em hardwares e softwares conectados surgiu como solução para os problemas do setor.
- Hoje, o foco está no **MaaS (Mobility as a Service, ou Mobilidade como Serviço)**. O conceito gera opções para o usuário se deslocar – seja de transporte individual (motorizado ou ativo), de passageiros ou de mercadorias, seja de transporte coletivo, privado ou público.
- De acordo com a [consultoria McKinsey & Co](#), a integração total entre os meios de transporte disponíveis permitiria acomodar 30% mais tráfego com redução de 10% no congestionamento.

- Viagens cada vez mais integradas têm sido demandadas para atender a pluralidade dos deslocamentos. Mas a integração entre os modos de transporte exige dois fatores:

1. Integração física:

Trata-se da conexão física entre os diversos meios de transporte, como metrô, ônibus, bicicleta, e até mesmo, automóvel particular e de aplicativos. Ao facilitar o acesso entre os diversos modais disponíveis – por exemplo, estações de bicicleta nos terminais de ônibus, ou ciclovias que levam até as estações de metrô – fica mais acessível o uso combinado de diversos modos de transporte.

2. Integração de pagamentos:

Essencial para a existência do MaaS, pois sem ele, disponibilizar todos os serviços em uma mesma plataforma não têm valor adicional ao usuário. Trata-se da possibilidade de utilizar a mesma forma de pagamento – como um cartão – para pagar por todos os serviços utilizados em um mesmo deslocamento.



> O ponto central do MaaS deve ser o transporte público coletivo. A partir dele é possível integrar os demais serviços de operadores privados e públicos.



Pontos de atenção

- A gestão do MaaS deve regular a entrada das empresas de mobilidade na plataforma estabelecendo normas e padrões, sem criar restrições burocráticas, mas exigindo que os participantes disponibilizem uma integração real do seu serviço.
- Assim, um operador (público ou privado) da plataforma MaaS poderá ofertar aos seus usuários o acesso e o pagamento a todos os serviços integrados na



plataforma por meio de cartão físico ou virtual (NFC/QRCode).

- Do outro lado, a plataforma deve permitir que um cidadão consiga acessar e pagar os serviços de transporte como ônibus, metrô, bicicleta compartilhada, transporte por aplicativo e estacionamento, com apenas um aplicativo ou cartão físico.
- Combinadas, as integrações físicas e de pagamentos promovem a mobilidade integrada. É o primeiro passo para que as cidades se aproximem de um conceito que é visto como o futuro da mobilidade.



3 - Mobilidade multimodal

Transporte por aplicativo

A disseminação do serviço de transporte sob demanda é capaz de transformar os centros urbanos em direção à estruturação de cidades multimodais.

As plataformas de intermediação de transporte têm levado as pessoas a diminuir o uso dos carros próprios. Isso reduz a necessidade por estacionamentos e diminuiu os engarrafamentos.

O que pode ser feito

Com o uso menor de carros próprios e a redução na demanda por estacionamentos, planejadores urbanos podem aproveitar os espaços para a construção de vias multimodais e áreas de convivência:

1. mesas ao ar livre;
2. espaços de embarque e desembarque de passageiros e de descarga de mercadorias;
3. faixas para ciclistas;
4. pontos de ônibus e estações de bike compartilhadas;
5. parklets.

Assim, a cidade não só melhora a fluidez do tráfego e a qualidade de vida dos cidadãos como também ativa o comércio local, e a geração de emprego e renda.



As vantagens das plataformas de delivery

Cidade do futuro: Permite o intercâmbio de usuários entre os serviços, gerando um ganho para os operadores e uma cidade à frente de seu tempo.

Meio de trabalho - auxilia na obtenção de renda: Dados do IBGE mostram que a Covid-19 aumentou o índice de desemprego no Brasil, chegando a mais de 1,4 pontos percentuais. O serviço de entregas e delivery se tornou uma alternativa para muitos desses profissionais autônomos. Com o aumento no número de entregadores cadastrados nas plataformas, a integração física entre os modais, ou mesmo entre as regiões de entrega, são essenciais para facilitar a mobilidade e a experiência do usuário.

O que pode ser feito

É preciso que integrações inteligentes entre os diversos modos de transportes públicos e privados sejam pensadas para facilitar os deslocamentos para o trabalho e a geração de renda nas cidades. Além disso, outras medidas podem ser adotadas, tais como:

1. **Construção de espaços físicos:** podem ser construídos pontos de apoio para descanso, atendimento ou, até mesmo, para manutenção dos veículos, ajudando os profissionais a transitarem com mais tranquilidade.
2. **Estacionamento Público:** uma alternativa é o uso dos estacionamentos ou bolsões, que ficaram ociosos com o aumento na demanda de aplicativos de transporte e de compartilhamento de bicicletas e patinetes.
3. **Diminuição de impostos incidentes em equipamentos de proteção:** reduzir os custos de equipamentos de segurança são fundamentais para reduzir a vulnerabilidade de profissionais de delivery no trânsito.

Bike Sharing: a importância da infraestrutura

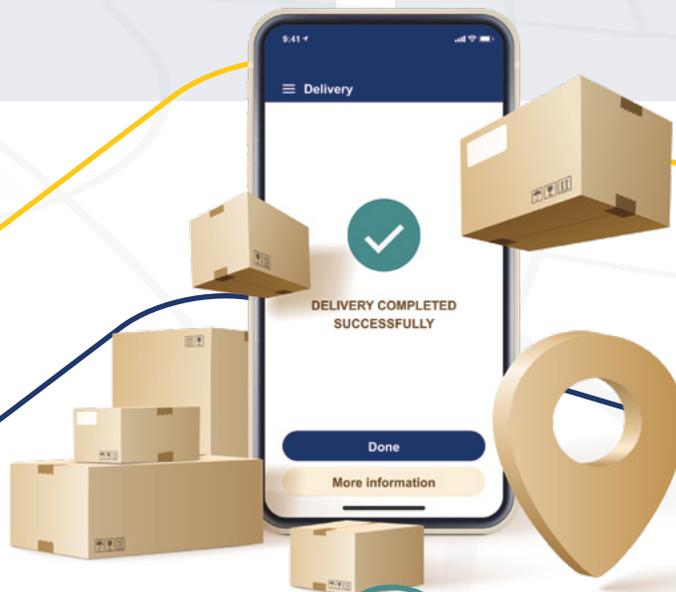
Cabe ao Poder Público, além de garantir condições adequadas de operação para as empresas de compartilhamento, incentivar a mobilidade ativa com outras iniciativas que contribuam para a adoção desse



meio de deslocamento.

O que pode ser feito

1. Formulação de Políticas públicas voltadas à construção e revitalização de Infraestrutura Ciclovitária. Esse tema ganha ainda mais importância devido a dois fatores:
 - a- Restrição de aglomerações no transporte público;
 - b- Necessidade de distanciamento social.
2. Investimento na manutenção e redesenho do viário para garantir a segurança de todos os usuários, independentemente do modal.
3. Reanálise, por parte dos legisladores e tomadores de decisão, sobre as velocidades das vias para diminuir as chances de acidentes.
4. Fomentar o acesso à capacitação por meio de parcerias com sociedade civil e outras entidades que atuem com educação sobre finanças, atendimento ao consumidor e empreendedorismo



3 - Mobilidade multimodal

Dados Importantes:

- A redução de 5% na velocidade média dos veículos pode resultar em 30% menos acidentes fatais. Em Fortaleza, por exemplo, a redução da velocidade em vias arteriais do município contribuiu para uma queda de 40% nos acidentes.
- Estima-se que, a cada 1,6 km/h reduzido na velocidade dos veículos em vias urbanas, haja uma diminuição de 6% nos acidentes de trânsito.



CINCO SUGESTÕES PARA ALCANÇAR A MOBILIDADE MULTIMODAL

1. **Tarifar o congestionamento:** cobrar os veículos pelo acesso a áreas mais adensadas da cidade ou pela circulação em horários de pico incentiva o uso de outros modos.
2. **Criação de áreas de embarque e desembarque:** deixar de exigir um número mínimo de vagas para grandes empreendimentos e passar a exigir áreas de embarque e desembarque permite que um transporte mais eficiente em locais como shoppings e rodoviárias.
3. **Otimizar o uso do meio fio:** monetizar o uso do meio-fio gera mais receita para as cidades e aumenta os espaços de convívio urbano.
4. **Democratização do espaço urbano para deslocamentos eficientes:** redistribuir os espaços destinados a carros e estacionamentos para dar mais espaço a pedestres, ciclistas e transporte coletivo é a chave para deslocamentos mais eficientes.
5. **Integração dos meios de pagamento:** os sistemas públicos e privados podem disponibilizar recarga online do cartão de transporte e possibilidade de pagamento com cartões bancários e smartphone, via NFC e QRCode, desde que os sistemas possuam um formato aberto.

Fonte: [WRI](#)



4 - O impacto econômico gerado pelas novas tecnologias de transporte

Além de contribuir para a construção de **cidades mais integradas e multimodais**, as novas tecnologias de transporte impactam direta e indiretamente a economia local:

1. Contribuem para o **desenvolvimento econômico**;
2. Geram renda;
3. Estimulam a cadeia produtiva.

Aplicativos de transporte e delivery

- A 99 foi responsável por cerca de **R\$ 12,2 bilhões** do PIB nacional, e à geração de mais de **108 mil empregos indiretos** somente em 2019.
- Em 2019, foram gerados cerca de R\$ 1,1 bilhão em impostos indiretos (IPI, ICMS, ISS e outros). Desse total, a maior parcela – R\$ 331,91 milhões – foi gerada por meio do **consumo das famílias nos setores indiretamente** ligados à modalidade de transporte por aplicativo.
- Os entregadores cadastrados em aplicativos de entrega como Loggi e Rappi ganharam até **duas vezes mais** do que motofretistas celetistas.
- **87%** dos entregadores cadastrados em plataformas digitais declaram que sua renda aumentou desde que começaram a trabalhar por meio de aplicativos.



Bicicletas

- O Brasil produz quase **4 milhões de bicicletas** por ano. O valor na produção já superou **R\$ 1 bilhão por ano**. Considerando as atividades fabris, importação de bicicletas e componentes, e comércio varejista, foram computados mais de **25 mil empregos diretos**, apenas em 2018.



- As práticas **“bike courier”, “ciclogística”** ou **“cicloentrega”** estão ficando comuns como meios de desenvolvimento de atividade econômica. Trata-se de uma **oportunidade de renda para trabalhadores** que sofrem com os altos índices de desemprego no país.
- Diversos estudos estão sendo desenvolvidos sobre a relação do modal com o fomento ao comércio e ao desenvolvimento da economia local, já que a bicicleta proporciona um relacionamento mais ativo com a cidade.



Fonte: [Revista Bicicletas Elétrica](#)



Fonte: [FIPE](#)



Fonte: [Estadão](#)



4 - O impacto econômico gerado pelas novas tecnologias de transporte

- [Estudo da WRI](#) em Fortaleza estabeleceu uma **correlação** entre a **implementação de infraestrutura cicloviária** com o **aumento dos negócios dos comerciantes das áreas contempladas**.
- [Estudo do Departamento de Transportes de Nova York](#) mostrou que **vias com ciclovias e boas calçadas aumentam o volume de negócios**, mesmo em tempos de recessão:
Na avenida Vanderbilt, após três anos de ciclovias, os comerciantes registraram um **aumento de 102% nas vendas**.

Além do impacto econômico

- **Qualidade de vida:** quem utiliza a bicicleta como meio de locomoção tem produtividade maior. O tempo médio de deslocamento do brasileiro é de 1 hora e 20 minutos, isso significa perder cerca de 32 dias por ano no trânsito.
- **Redução dos congestionamentos:** o trânsito gera perdas de R\$ 267 bilhões por ano – 4% de todo o Produto Interno Bruto (PIB).
- **Eficiência da Gestão Pública:** A priorização do deslocamento por transporte ativo permite gerar economia de R\$ 7,7 milhões de reais no SUS com tratamento de doenças como hipertensão e diabetes, apenas no Rio de Janeiro. Em São Paulo, os gastos do SUS podem ser reduzidos em R\$ 34,4 milhões.

5 - Regulamentação eficiente

Não é possível aplicar os conceitos regulatórios tradicionais a uma realidade inovadora. É preciso reconhecer a disrupção e tratá-la como algo novo, observando:

- um ecossistema em que prevaleça a liberdade de escolha, com horários flexíveis, em que a geração de renda pode ter múltiplas fontes, que concorrem e se complementam entre si.
- qualquer intervenção normativa deve respeitar a dinâmica da economia digital.



O **serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por tecnologia** – os aplicativos –, consiste em uma modalidade de transporte urbano que tem previsão na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012) e foi regulamentado nacionalmente pela Lei Federal 13.640/2018.



É importante ressaltar que a regulamentação federal e a posterior decisão do Supremo Tribunal Federal deixaram claro que **medidas restritivas, por parte dos municípios, que extrapolem os limites previamente fixados nas leis federais mencionadas, não podem fazer parte das regras municipais.** Isso para que as normas sejam eficientes, ao invés de criarem diversos entraves burocráticos e limites à liberdade econômica.



Já os **Sistemas de Compartilhamento de bicicletas** são uma realidade imprescindível nas metrópoles brasileiras. Desde 2008, quando foi inaugurado no Rio de Janeiro o primeiro sistema do tipo no Brasil, cada vez mais municípios têm o modelo como solução para problemas de saúde, trânsito e poluição.



Com a disseminação dessa modalidade de serviço, **cabe ao Poder Público garantir uma regulamentação que estimule e apoie o uso desse sistema como uma alternativa sustentável e eficiente de mobilidade urbana.** Uma regulamentação inadequada e restritiva pode constituir um impedimento significativo de acesso a esses serviços por parte da população.



REGULAMENTAÇÃO EFICIENTE PARA AS NOVAS TECNOLOGIAS DE TRANSPORTE

O foco é garantir livre iniciativa, concorrência e liberdade de modelo de negócio ao regulamentar novas tecnologias.



Aplicativos de Transporte individual privado

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

Previsão na Lei 12.587/12 (modificada pela Lei 13.640/18)

Legalidade do **transporte remunerado privado individual de passageiros** nos termos do art. 4º, X.

Exigências para o exercício da atividade pelos motoristas parceiros (ex.: intermediação por APPs, CNH com EAR, seguro DPVAT e APP).



Premissas

Livre iniciativa: o entregador e/ou motorista parceiro, enquanto profissional autônomo, tem o direito de exercer atividade remunerada, sob pena de violação ao art. 5º, XIII, da CF/88.

A livre concorrência e a PNMU: a PNMU admite a coexistência dos modelos de transporte individual (privado e público), e os motoristas parceiros das empresas associadas se enquadram dentro do modal de transporte remunerado privado individual de passageiros (**art. 3º, § 2º, I, 'a', II, 'b' e III, 'b'; e 4º, X, PNMU**).

Competência privativa: somente a União pode legislar sobre trânsito e transporte, de acordo com o art. 22, XI, da CF/88.

Marco Civil da Internet: a liberdade de modelo de negócio das plataformas tecnológicas está garantida pelo art. 3º, VIII do Marco Civil.

Direito de escolha do consumidor: Art. 6º, II, do CDC garante ao consumidor a possibilidade de escolher produtos e serviços.



Aplicativos de Transporte individual privado

O que regulações eficientes têm

EAR: a observação -- na CNH -- de que o motorista parceiro exerce atividade remunerada acarreta determinadas obrigações. Além dos exames de aptidão física e mental, a cada cinco anos, o motorista parceiro deve passar por avaliação psicológica e, em caso de reprovação, não pode realizar atividade profissional como motorista autônomo.

Proibição de exclusividade de uma única plataforma: garante a autonomia dos motoristas parceiros e sua liberdade para trabalhar conforme desejarem em várias plataformas, simultaneamente.



O que regulações eficientes NÃO têm



Exigência de cursos: a CNH e, conseqüentemente, a EAR já exigem exames de aptidão e não há necessidade de cursos adicionais. Caso a prefeitura opte pela repetição, o mais prático e eficiente é que os cursos possam ser feitos 100% online.



Limite de veículos cadastrados: a limitação da quantidade de veículos e motoristas parceiros cadastrados nos aplicativos das empresas de tecnologia restringe a livre iniciativa, a liberdade dos agentes econômicos envolvidos e a capacidade de geração de renda. Esse limite, na verdade, cria privilégios e disparidades ao permitir que apenas um número determinado de motoristas parceiros possa exercer sua atividade profissional autônoma. A liberdade quantitativa de veículos é o que permite que a demanda, sempre dinâmica e crescente, possa ser equilibrada pela oferta.



Restrição de emplacamento somente no município: restringir a prestação de serviço de transporte privado por aplicativos somente a veículos do próprio município não apenas impede que mais pessoas possam gerar renda, como contribui para aumentar ainda mais o congestionamento em áreas vicinais e desintegrar a mobilidade de regiões conurbadas.



Proibição de pagamento em dinheiro: restringir o uso de dinheiro como pagamento impede que grande parte da população, geralmente menos favorecida, sem conta em bancos e/ou cartão de crédito, e mal servida de transporte público ou privado, utilize a alternativa dos aplicativos.



Exigência de placa vermelha: ao regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, a Lei Federal 13640 diferenciou tal serviço do praticado pelo transporte de passageiros de utilidade pública (táxi), que são prestados por veículos de aluguel (esses, sim, com placa vermelha).

O que regulações eficientes NÃO têm



Vistoria: Todos os motoristas - sejam parceiros de aplicativo, ou não - já são obrigados a fazer uma vistoria do Detran para obter o Certificado de Registro de Veículo quando fazem uma transferência de propriedade do carro ou uma transferência de domicílio. Por isso, exigir vistorias específicas é desnecessário e contraproducente.



Credenciamento: por se tratar de serviço privado, como reconhecido pela **Lei Federal nº 13.640**, a atividade de intermediação de transporte não pode ser submetida a regimes de autorização específica ou credenciamento.



Documentação em papel: registros em papel criam entraves burocráticos desnecessários, além de serem menos seguros e suscetíveis a fraudes, se comparado a banco de dados digitais, como já são estruturadas as plataformas.



Preço público: a cobrança de uma taxa pelo “uso intensivo do viário urbano” é inconstitucional (conforme demonstrado por diversos tribunais), uma vez que as empresas de tecnologia não utilizam quaisquer bens públicos de forma específica ou serviços do município. Não é possível a cobrança por uso comum de um bem de uso comum e não há qualquer uso especial de bens públicos no serviço de transporte remunerado privado individual. Além disso, a medida encarece as corridas e desestimula os usuários, podendo tornar inviável a permanência do serviço na cidade.



Entraves à inovação: exigir a criação de características ou funcionalidades específicas pode prejudicar ao invés de acelerar a inovação. Não é necessário fazer requerimentos nesse sentido. Afinal, as empresas estão sempre procurando inovar para se diferenciar no mercado e atrair mais usuários.



Dados: a obrigatoriedade de compartilhamento de dados exigida em regulamentações, deve levar em conta que as plataformas, como toda empresa privada, têm seus dados e informações protegidos pelo Marco Civil da Internet e pela Lei Geral de Proteção de Dados, uma vez que são considerados Segredos de Indústria.





Delivery

O que regulações eficientes têm



Liberdade de prestação de serviço para múltiplas plataformas: garante e reconhece a independência dos entregadores parceiros e sua liberdade para trabalhar conforme desejarem em várias plataformas, simultaneamente, e de acordo com sua própria disponibilidade de tempo, compondo sua renda por meio de uma rede de diversas plataformas digitais.

Reconhecimento de composição de renda diversificada: assegura a oportunidade de entregadores exercerem diversas atividades econômicas para obter renda, reconhecendo, inclusive, a possibilidade dos entregadores não terem no delivery sua única ou principal fonte de renda.



Integração do ecossistema: o mercado delivery é formado por um delicado equilíbrio entre os agentes, quais sejam, estabelecimentos parceiros, consumidores, entregadores parceiros e plataformas digitais. Cada um desses elos está diretamente relacionado com os demais, sendo que qualquer alteração gera um impacto direto em todo o ecossistema.



Direitos e benefícios previdenciários: criação de uma figura tributária que faculte a contribuição individual do entregador, com base no valor mensal total auferido em todas as plataformas digitais, para permitir acesso aos benefícios de previdência social como auxílio maternidade, auxílio acidente, aposentadoria por idade e tempo de contribuição.



Incentivos para a compra de equipamentos de segurança: oferece isenção ou alíquotas diferenciadas nos impostos incididos sobre equipamentos de segurança como capacete, protetor de perna, antena corta-pipa, entre outros.



Estímulo à educação no trânsito e segurança viária: promove e incentiva a realização de campanhas educativas a fim de conscientizar a população a respeito da segurança viária. Oferece também o acesso a cursos on-line (EAD) que promovam a pilotagem segura de entregadores bem como de outros usuários do viário.



Vias urbanas com velocidade reduzida: promove a segurança viária e a redução de acidentes por meio da redução da velocidade das vias urbanas, conforme orientado por especialistas como World Resources Institute (WRI).



Delivery

O que regulações eficientes não têm



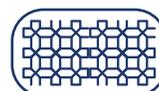
Obrigatoriedade de vínculo de emprego: o modelo de negócio das plataformas digitais pelo mundo não é congruente com o formato de legislação celetista atual. Além disso, não possui todos os requisitos obrigatórios e cumulativos para configuração do vínculo de empregado. Assim, qualquer tentativa de obrigar o reconhecimento do vínculo de emprego por meio de legislação, é um aspecto de rigidez incompatível com o modelo de negócio da economia compartilhada.

Exigência de credenciamento prévio e realização de cursos presenciais: atualmente o número de pessoas que utilizam a alternativa dos aplicativos de intermediação para complementação de renda é significativo. Portanto, as iniciativas de credenciamento prévio estatal e a realização de cursos presenciais podem gerar severos danos para o ecossistema de delivery, além de prejuízos irreversíveis à população que busca essa alternativa como fonte de renda, sem condições para aguardar e realizar credenciamento estatal, e tampouco tempo hábil para realização de cursos presenciais,

Restrição no cadastramento e circulação de veículos: a limitação da quantidade de entregadores parceiros cadastrados nos aplicativos das empresas gera restrição à livre iniciativa e a liberdade dos envolvidos, e limita a possibilidade e capacidade de geração de renda. A liberdade quantitativa de veículos e sua circulação é essencial para permitir o aumento da demanda e oferta equilibrada.

Obrigatoriedade de formalização como Micro Empreendedor Individual (MEI): o MEI, embora seja uma figura jurídica que se configura como porta de entrada ao empreendedorismo no Brasil, pode gerar um entrave significativo para desenvolvimento desta atividade, caso imposto como elemento obrigatório para prestação de serviço dos entregadores de plataforma, gerando necessidade da criação de um Código Nacional de Atividades (CNAE) único específico para tal atividade. Isso impede que a pessoa física possa realizar diversas atividades dentro do ecossistema da gig economy.

Exigência de placa vermelha: ao regulamentar o serviço de motofrete, a Lei 12.009 determinou a necessidade de registro do veículo para realização de transporte de mercadoria. Porém, essa exigência possui custo significativo aos entregadores, sem contar com a baixa demora e limitação da capacidade dos órgãos competentes envolvidos.





Preço público: a cobrança de uma taxa pelo “uso intensivo do viário urbano” é inconstitucional (conforme demonstrado por diversos tribunais), uma vez que as empresas de tecnologia não utilizam quaisquer bens públicos de forma específica ou serviços do município. Avenidas e ruas são de uso comum e não há diferença entre os motoristas de aplicativos e os demais usuários das vias. Além disso, a medida encarece as corridas e desestimula os usuários, podendo tornar inviável a permanência do serviço na cidade.

Entraves à inovação: exigir a criação de características ou funcionalidades específicas pode prejudicar ao invés de acelerar a inovação. Não é necessário fazer requerimentos nesse sentido. Afinal, as empresas estão sempre procurando inovar para se diferenciar no mercado e atrair mais usuários.



Compartilhamento de dados para políticas públicas: as plataformas, como toda empresa privada, têm seus dados e informações protegidos pelo Marco Civil da Internet e pela Lei Geral de Proteção de Dados, uma vez que são considerados segredos de indústria de grande relevância para as plataformas.



Fonte: [Revista Bicicletas Elétrica](#)



Compartilhamento de bicicletas

O que regulações eficientes têm



Regulamentação específica para compartilhamento de bicicletas e patinetes: para a devida exploração do serviço e a garantia da igualdade de condições entre as operadoras, que devem ser credenciadas ou licitadas pelo Poder Público.

Participação da sociedade: por meio de consultas públicas, Conselhos e Grupos de Trabalho, a participação da Sociedade Civil e Iniciativas Privadas na formulação de Políticas é de extrema importância para garantir legitimidade

Ordenação de uso do espaço público: é de extrema importância para o ordenamento urbano que haja autorização do uso do espaço público a ser ocupado pelos Sistemas de Compartilhamento para alocação dos equipamentos de mobilidade ativa. Esse espaço público poderá ser autorizado para implantação de estações de bicicleta ou demarcação de área de estacionamento para equipamentos de sistemas sem estação física para que os modais não se tornem impedimentos à circulação de pessoas. Dessa forma, eventual cálculo de preço público pelo uso específico do solo pode ser calculado de forma adequada, considerando o espaço efetivamente utilizado.

Meios de equilíbrio econômico: previsão legal para os operadores possam contar com empresas apoiadoras, as quais poderão divulgar sua imagem e mensagem institucional nos modais ativos e estações. Esse apoio caracteriza um mecanismo de obtenção de receita acessória de extrema importância para a viabilização econômica dos sistemas de compartilhamento. Considerando que a proposta de compartilhamento de modais ativos é de democratização do acesso para o maior número de pessoas a um valor reduzido, a possibilidade de receitas acessórias se torna fundamental para viabilidade econômica de sistemas de compartilhamento de qualidade a longo prazo.

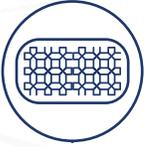
Observância das normativas do CONTRAN: em caso de sistemas que englobam modais elétricos, é essencial que a Legislação vigente esteja em consonância com as Diretrizes de Segurança e Circulação estabelecidas pela **Resolução 465 de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito**

Critérios de compartilhamento de dados com o poder público: o compartilhamento de dados para auxiliar estudos técnicos e a formulação de políticas públicas deverão observar as normas de proteção de dados vigentes, não sendo possível o compartilhamento de dados não agregados e individualizados.



Compartilhamento de bicicletas

O que regulações eficientes NÃO têm



Obrigatoriedade de emplacamento de modais: os modais cujo emplacamento é necessários são estabelecidos segundo a **normativa 465 do Conselho Nacional de Trânsito**. Essa resolução =exclui as bicicletas da necessidade de emplacamento.



Obrigatoriedade de fornecimento de Equipamentos de Segurança por parte da operadora: uma mobilidade urbana mais segura passa pela construção de infraestrutura adequada e conscientização sobre segurança viária para pedestres, motoristas e ciclistas. O fornecimento de capacetes compartilhados pelas operadoras, além de não adequado em termos de manutenção da higiene, considerando que é um item pessoal, implicariam em custos exacerbados ao operador, o que inviabilizaria as operações. Na Austrália, esse tipo de imposição acabou por desencorajar o uso das bicicletas e inviabilizar o funcionamento da operadora do sistema de bicicletas públicas local.



Restrições ou imposições no escopo da cobertura do sistema: sistemas de compartilhamento de bicicletas devem crescer de forma acelerada, para maximizar a possibilidade de viagens entre estações. A prerrogativa da decisão sobre a alocação de estações deve ser exclusiva da operadora, embasada em estudos de demanda e atendimento do maior quantitativo possível de usuários, com a possibilidade de propor inovações ao sistema sem que isso seja imposto de forma engessada.



O futuro da mobilidade começa agora e deve ser construído por todos

O **Guia de Mobilidade Urbana pós- Covid-19** da AB020 apresentou propostas elaboradas por especialistas, acadêmicos e representantes da sociedade civil para colaborar com a construção de políticas públicas mais modernas e eficientes para as cidades.

A tecnologia está transformando o nosso dia-a-dia. Os serviços de transporte por aplicativo, bike sharing e delivery já fazem parte da vida de muitos brasileiros, e para que as nossas cidades se tornem cada vez mais humanas, sustentáveis e inteligentes, é preciso discutir desde já o futuro da mobilidade urbana.

Vamos juntos!



Fale conosco:

contato@o2obrasil.com.br

www.o2obrasil.com.br



AB020

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA ONLINE TO OFFLINE