

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO

CARLA COMARELLA

NOVA IORQUE MUDOU O JOGO DOS APLICATIVOS. E AGORA?

SÃO PAULO, 2019

CARLA COMARELLA

NOVA IORQUE MUDOU O JOGO DOS APLICATIVOS. E AGORA?

Estudo de caso apresentado à Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas como requisito para a obtenção de título de Mestre em Gestão de Políticas Públicas

Orientador: Prof. Claudio Couto

SÃO PAULO, 2019

CARLA COMARELLA

NOVA IORQUE MUDOU O JOGO DOS APLICATIVOS. E AGORA?

Estudo de caso apresentado à Escola de Administração de Empresas São Paulo da Fundação Getulio Vargas como requisito para obtenção de título de Mestre em Gestão de Políticas Públicas

Orientador: Prof Claudio Couto

Pareceristas:

Prof. Ciro Biderman

Prof. Fernando Amaral

SÃO PAULO, 2019

SUMÁRIO

ESTUDO DE CASO	6
Introdução	6
A decisão de Nova Iorque	6
Realidade de São Paulo	9
A defesa de interesses	11
A decisão	13
NOTAS DE ENSINO	14
1. Sinopse do caso	14
2. Aplicação	14
3. Objetivo de ensino	15
4. Questões de ensino sugeridas	15
5. Roteiro para discussão	16
6. Comentários finais	17
7. Sugestão de bibliografia	17

Resumo

Marcos acaba de assumir a secretaria de Transportes de São Paulo. Dentre seus vários desafios, ele terá que repensar a regulamentação dos aplicativos de transporte de passageiros, como Uber, 99 e Cabify, muito porque um novo elemento reacendeu o debate nesse setor: a decisão de Nova Iorque em limitar a quantidade de carros que podem estar cadastrados nestas plataformas. Agora, Marcos terá que ouvir todas as partes envolvidas, decidir qual o melhor caminho a seguir, considerar todos os interesses e pensar que é melhor para uma das maiores cidades do planeta. A experiência profissional da autora, motivou a escolha do tema em questão para o trabalho.

Palavra-chave: transportes, aplicativos, Uber, Nova Iorque, motoristas

Abstract

Marcos has just taken over the Municipal Transportation Department of São Paulo. Among many challenges, he will have to rethink the regulation of ride hailing applications such as Uber, 99 and Cabify, much as a new element has reignited the industry debate: New York's decision to cap the number of cars that may be registered on these platforms. Now, Marcos will have to listen to all the stakeholders involved, decide the best way to move forward, consider all the interests and think what it is best for one of the largest cities on the planet. The professional experience of the author motivated the choice of the subject for this work.

Keywords: transportation, applications, Uber, New York, drivers

ESTUDO DE CASO

Introdução

Desde meados de maio de 2018, Marcos está à frente da secretaria de Transporte e Mobilidade de São Paulo. Antes de assumir o cargo, era presidente da Companhia Engenharia de Tráfego (CET), cargo que ocupou por aproximadamente três anos. Engenheiro civil e funcionário público de carreira, Marcos Paulo teve passagens também por outras secretarias ao longo de diferentes gestões no município.

No dia 09 de agosto pela manhã, o secretário deparou-se com a informação de que Nova Iorque decidiu limitar o número de carros por aplicativos. Agora, a Prefeitura deixaria de emitir licenças e por um ano não haveria novos motoristas na cidade.

Mesmo não estando no cargo por mais de três meses, Marcos Paulo acompanhou as discussões sobre a regulamentação do serviço de carros por aplicativos na cidade e sabe que o tema é controverso. Por isso, sabe também que a decisão de Nova Iorque irá reacender o debate sobre o papel da secretaria em regulamentar esse serviço em São Paulo e sobre os limites dessa regulamentação.

A decisão de Nova Iorque

As discussões sobre a limitação no número de carros de aplicativo em Nova Iorque ocorrem desde 2015 pelo menos, quando o prefeito Bill de Blasio levou para a câmara municipal uma proposta para limitar a quantidade de veículos na cidade. A iniciativa estava baseada principalmente na preocupação da prefeitura com a piora do congestionamento por conta da sensação de aumento no número de carros nas ruas, após a entrada dos aplicativos. Na época, Uber e Lyft eram as maiores empresas neste segmento na cidade. Algumas estimativas afirmavam que, ao todo, as duas empresas possuíam aproximadamente 150 mil motoristas cadastrados em suas plataformas.

Portanto, quando De Blasio iniciou as discussões para limitar a emissão de licenças para novos motoristas a 1% do total de veículos cadastrados pelas empresas, num limite de 200 por ano, motoristas, organizações da sociedade civil, e as próprias companhias se organizaram para barrar a iniciativa, que já vinha sendo considerada pela mídia como

“controversa”. Na época, o serviço havia revolucionado o modelo de deslocamento das pessoas, adicionando tecnologia e inteligência para otimizar o ir e vir dos cidadãos.

O principal problema em limitar o crescimento do número de licenças estava centrado, segundo as empresas, no impacto direto causado às áreas de mais baixa renda da cidade que, a partir do surgimento do serviço, haviam encontrado uma alternativa de transporte nas suas regiões que não são atendidas por transporte público, nem por táxi. Por outro lado, os novos motoristas, que em sua maioria são trabalhadores desempregados, encontraram nessa atividade sua única fonte de renda.

Da mesma forma, restrição não estaria considerando o caráter eventual do serviço. Ou seja, nem todos os motoristas cadastrados nas empresas dirigem todos os dias com horários fixos ou predeterminados. Os motoristas possuem flexibilidade para dirigir e são incentivados, principalmente, pela demanda e pela necessidade de geração de renda. Assim, a limitação iria interferir no equilíbrio da oferta e demanda do serviço, podendo haver aumento no tempo de espera por um carro e, possivelmente, encarecimento do serviço.

Outro argumento apresentado pelas empresas é de que o e-hailing, como é chamado esse serviço de intermediação de transporte por aplicativos, é uma atividade privada. Portanto, não haveria espaço para a interferência do Estado no que concerne a gestão da atividade da empresa em si, como é o caso do número de motoristas cadastrados.

Nova Iorque é um dos maiores mercados para as companhias de e-hailing no mundo e as características de padrões de deslocamento e uso do transporte público são únicas nesta cidade. No entanto, a pressão vinda principalmente da Comissão de Táxi e Limousine (TLC, em inglês), pesou na decisão da Prefeitura em criar a restrição para o crescimento dessas empresas. De acordo com a TLC, além da piora no tráfego, os taxistas foram diretamente afetados por essa nova oferta de serviço de transporte, fazendo que boa parte de seus passageiros migrasse do táxi para os aplicativos. Dessa forma, as licenças de táxi teriam perdido aproximadamente 20% do seu valor.

Apesar dos debates entre as empresas e a prefeitura, a iniciativa de De Blasio continuava em pauta, o que levou a uma grande e intensa campanha contra a iniciativa. Atores, motoristas, organizações da sociedade civil e campanhas de televisão e rádio foram utilizados pelas companhias para barrar o projeto do prefeito. A iniciativa mais impactante ocorreu quando a Uber decidiu mostrar em seu aplicativo o que poderia ocorrer com o serviço

caso a medida passasse a valer. Quando o passageiro abrisse o aplicativo, não haveria nenhuma opção de carro ou carros disponíveis apareceriam com tempo de espera extremamente longo, caso fosse escolhido o “modelo De Blasio” do serviço.

Enfim, após intensos debates, a prefeitura de Nova Iorque decidiu retirar o projeto de pauta, desde que fossem feitos estudos sobre o impacto dos aplicativos no tráfego da cidade. As companhias comemoraram a decisão e comprometeram-se a apoiar o estudo e compartilhar alguns dados para avaliação do impacto do seu serviço na cidade.

Entre 2015 e 2018 o debate sobre a restrição de veículos enfraqueceu. No entanto, as discussões não morreram e voltaram à tona quando dois estudos publicados por universidades americanas demonstraram que o número de viagens por aplicativos havia se tornado maior do que o número de viagens de táxi em Nova Iorque, além de mostrar que haveria indícios de impacto no trânsito. Ao mesmo tempo, surgiram notícias de suicídio de taxistas, que não estariam conseguindo mais pagar o valor da sua licença, uma vez que em Nova Iorque os taxistas chegam a investir até US\$ 500 mil para ter o direito de dirigir um táxi.

Contudo, nas discussões de 2018, diferente daquela de 2015, um novo fator foi incluído nos debates e fez aumentar a pressão pela limitação do crescimento do serviço de e-hailing. O ganho dos motoristas, que estariam trabalhando excessivamente em troca de uma remuneração muito baixa, passou a compor o debate. Dessa vez também o debate se dividiu entre os benefícios e os malefícios que os serviços de aplicativo podem causar, com a população menos propensas a se engajar na defesa das empresas de aplicativo – como ocorreu em 2015.

Diante desse cenário, a câmara de vereadores de Nova Iorque conseguiu aprovar em agosto de 2018 uma restrição para a emissão de novas licenças para motoristas de aplicativos por um ano. Ou seja, durante um ano as empresas não deveriam ter aumento no número de motoristas cadastrados. Somente carros acessíveis teriam direito a novas licenças. Outra obrigação trazida pela aprovação da nova regulamentação foi de que as empresas deveriam alterar a forma de remuneração dos motoristas, estabelecendo algo similar ao salário mínimo. Durante esse período de um ano, deveriam ser realizados novos estudos para avaliar o impacto do serviço de e-hailing no tráfego da cidade.

Realidade de São Paulo

A regulamentação do serviço de e-hailing também não foi simples em São Paulo e as discussões iniciaram-se em 2015, quando a Uber passou a oferecer seus serviços na cidade. As manifestações de taxistas foram intensas e os confrontos com motoristas de aplicativos foram violentos. A principal discussão era sobre a legalidade ou não do serviço. Se os aplicativos deveriam existir e quais seriam as regras.

Nessa época, Marcos ainda não era secretário de Transportes de São Paulo, mas acompanhava de longe as discussões, já que presidia a CET. Via a dificuldade enfrentada pela prefeitura para acomodar as demandas dos diferentes grupos que tinham interesse na discussão.

No fim de 2016, é publicado um decreto regulamentando o serviço e dando diretrizes para algumas obrigações que deveriam ser cumpridas pelas empresas e que, posteriormente, seriam melhor detalhadas por portarias e instruções normativas. A mídia e as empresas acreditaram que aquela regulamentação, apesar de trazer diversas restrições para o serviço, poderia ser considerada equilibrada. Os pontos de restrição foram quase que totalmente judicializados, ou pelas associações que representavam as empresas de tecnologia, ou pelos motoristas.

Entre os principais pontos de conflito no Decreto de 2016 estava a determinação que o emplacamento dos carros fosse limitado à cidade de São Paulo, assim como ocorre com os táxis. Foi criado ainda um cadastro de motoristas junto à Prefeitura, o CONDUAPP e um registro especial para os carros que fossem vistoriados, o CSVAPP. Além disso, as empresas deveriam pagar uma quantia (aproximadamente R\$ 0,10) por quilometragem de serviço prestado na cidade, como contrapartida pelo uso do viário urbano. Em seguida ao decreto, foram publicadas outras quatro resoluções que detalharam pontos específicos do decreto, como a criação dos cadastros.

Diante das novas obrigações, tanto empresas como motoristas entenderam que haveria uma limitação ao serviço e uma equiparação errônea da atividade àquela prestada pelo táxi. Para essas categorias, enquanto o táxi é classificado como um serviço público, os motoristas de aplicativos podem ser enquadrados como prestadores de um serviço privado, mas de caráter público, já que envolve o transporte de pessoas.

Manifestações, carreatas, protestos e inúmeras reuniões ocorreram para encontrar o ponto de equilíbrio entre os interesses. Algumas outras obrigações, como a limitação do emplacamento e a transferência de dados para a emissão do CONDUAPP foram judicializadas pelas empresas e associações de motoristas e, portanto, deixaram de ser aplicadas.

À época da criação do decreto, estimava-se que cerca de 100 mil motoristas de todas as empresas prestavam serviços na cidade. No entanto, este número nunca pôde ser confirmado, devido ao sigilo das empresas.

Diferente de Nova Iorque, em São Paulo as discussões sobre o serviço de aplicativos nunca chegaram a esfriar. Uma grande discussão nacional sobre a regulamentação da atividade em nível federal pautou o ano de 2017, movimentando debates na sociedade civil, suscitando manifestações tanto de taxistas quanto de motoristas de aplicativos, e demais órgãos de governos municipais interessados no assunto, além de especialistas em mobilidade, academia e das próprias empresas.

Após a aprovação da Lei Federal que deu diretrizes para a regulamentação do e-hailing em nível municipal, a discussão, que antes repousava sobre a legalidade ou não do serviço, passou então a ocorrer sobre as responsabilidades e atribuições de cada ator envolvido no processo. Até que ponto os municípios poderiam regulamentar? Quais dados as empresas poderiam compartilhar com os governos? Quais taxas deveriam pagar?

Quando Marcos assumiu a secretaria, percebeu que o debate sobre a regulamentação do e-hailing ainda não estava pacificado porque logo recebeu pedidos de reuniões de diferentes atores envolvidos no processo: sindicato de taxistas, vereadores que representam a categoria de taxistas, representantes das empresas de aplicativo e representantes das empresas de transporte coletivo. O corpo técnico da secretaria também orientou o secretário quanto a que, após a aprovação da Lei Federal, seria preciso fazer uma revisão da legislação do serviço de e-hailing na cidade de São Paulo. Sendo assim, como São Paulo é a maior cidade do país, com características de trânsito e deslocamento também únicas, Marcos decidiu começar a ouvir diferentes atores para iniciar o processo de revisão da legislação de e-hailing.

Na semana anterior à publicação sobre a limitação de carros em Nova Iorque, Marcos se reuniu com diferentes representantes das empresas de aplicativos, que pleitearam principalmente uma redução nas obrigações de compartilhamento de dados e, pensando nas experiências de Nova Iorque em 2015, já anteciparam a conversa sobre a limitação no número

de veículos. Mostraram o posicionamento contrário a essa iniciativa, apresentando dados de como seria negativo o impacto de uma medida como essa no Brasil.

Após a conversa, Marcos mantinha ainda dúvidas sobre qual seria a melhor maneira de regulamentar o serviço no Brasil e, principalmente em São Paulo. A principal dificuldade é que ainda não há publicado nenhum estudo específico sobre o impacto dessas plataformas no Brasil e também não há clareza sobre a quantidade de motoristas e os deslocamentos dos passageiros. Por isso Marcos decidiu continuar ouvindo os atores envolvidos, inclusive especialistas em mobilidade.

No entanto, a publicação sobre a suspensão das licenças para motoristas de aplicativos em Nova Iorque fez aumentar a pressão para o debate e a urgência para uma decisão.

A defesa de interesses

Naquela semana da decisão de Nova Iorque, a mídia americana deu grande repercussão à medida e um grande debate se espalhou pelos Estados Unidos e fora do país. A mídia brasileira também repercutiu a onda de debates no Brasil e pressionou os secretários de transportes das maiores cidades do país sobre o posicionamento em relação à decisão de Nova Iorque. Diante da pressão para que Marcos se posicionasse sobre o assunto em São Paulo, sobre se faria algo semelhante ou não, o secretário decidiu categorizar o posicionamento de cada ente que havia se manifestado sobre o tema.

O sindicato de táxi e os vereadores que representam esta categoria, pleiteavam um limite para o número de carros que podem estar cadastrados nas plataformas. Diferentemente de Nova Iorque, que suspendeu a emissão de licenças ao número de veículos então cadastrados nas plataformas, os taxistas queriam que o número de motoristas de aplicativos fosse igualado ao número de licenças de táxi, que à época era de aproximadamente 30 mil. Essa decisão faria com que o mercado de aplicativos passasse a ter um quarto do tamanho que possuía na época. Além disso, exigem que possa haver apenas um motorista vinculado a cada carro, ou seja, um carro não poderia ser compartilhado por diversos motoristas que estariam cadastrados na plataforma. A justificativa para a adoção de tais medidas é que, desta forma, haveria uma concorrência mais do que justa entre as duas categorias.

As empresas, por sua vez, argumentavam que uma restrição no número de veículos, principalmente no sentido de reduzir a quantidade de motoristas que prestavam o serviço na

época, traria alto impacto nas áreas de baixa renda da cidade. Era nessas regiões que o aplicativo tinha maior penetração por não haver transporte coletivo suficiente ou pelas opções disponíveis serem muito caras. Além disso, ao estabelecer um número específico para a atividade, milhares de motoristas que já contavam com as plataformas para a geração de renda seriam afetados. Do ponto de vista do passageiro, não haveria carros suficientes para atender à demanda, fazendo com que o tempo de espera para conseguir um motorista fosse o triplo do que era então ofertado, além da possibilidade de o serviço se tornar mais caro.

Já os pesquisadores e especialistas em mobilidade estavam divididos. Enquanto uma parcela da academia acreditava, ainda que sem estudos publicados, que os aplicativos pioraram o trânsito nos três anos anteriores, inclusive retirando passageiros do transporte coletivo, outra parte defende que não havia ainda dados empíricos para embasar essa afirmação e, portanto, não seria ideal limitar a quantidade de veículos, principalmente pelo impacto social negativo dessa medida.

Os motoristas de aplicativo rejeitaram as propostas trazidas pelos taxistas e argumentaram que sua atividade era distinta da de táxi. Seus argumentos basicamente iam ao encontro das justificativas trazidas pelas empresas de aplicativos, com ênfase na possibilidade de limitação de renda para milhares de motoristas. Os motoristas eram organizados em associações e prometiam grandes manifestações caso uma restrição no número de veículos fosse adotada.

Um grupo da sociedade civil que ainda não havia se manifestado publicamente até surgirem as discussões sobre limitação no número de veículos foi o setor de transporte coletivo, representado pelos donos das concessionárias de ônibus. A principal implicação para esse setor era o impacto da redução do número de passageiros do transporte coletivo ao longo dos anos e que, com o surgimento dos aplicativos, teria se intensificado. Também não havia nenhum estudo científico que comprovasse que houve migração dos passageiros de ônibus para os aplicativos, mas os empresários afirmam que a redução coincidiu com a entrada dos aplicativos na cidade e o aumento do número de motoristas de aplicativos.

Dentro da própria prefeitura, os técnicos também ainda não possuíam uma posição formada sobre o assunto. Na secretaria de transportes existiam grupos que se posicionam a favor dos táxis e, portanto, acreditam que a limitação de carros de aplicativos seria ideal e iria suavizar os impactos negativos dos aplicativos no trânsito da cidade. Outros técnicos

argumentam que é necessário exigir estudos imparciais e em parceria com universidades para avaliar os impactos, além de exigir das empresas o compartilhamento de dados para a avaliação pela secretaria das viagens e dos deslocamentos dos carros e dos passageiros.

A decisão

Durante a semana, Marcos recebeu diversas solicitações da imprensa para que apresentasse o posicionamento da Prefeitura de São Paulo em relação à medida adotada por Nova Iorque. Durante toda a semana o secretário desviou do assunto e não emitiu nenhum posicionamento concreto. No entanto, a pressão dos diversos grupos interessados no assunto só aumentava e Marcos sabia que precisaria decidir qual caminho seguir. Mesmo que afirmasse que iria ouvir todas as partes interessadas, o secretário teria que tomar uma decisão.

A situação tornou-se urgente também porque nas semanas anteriores, em paralelo às discussões que vinham acontecendo na secretaria de Transportes, os vereadores representantes da categoria de táxis, passaram a defender na Câmara Municipal um projeto de lei que propunha a limitação do número de veículos a 20 mil licenças.

Assim, Marcos teria que se dedicar a entender todas as implicações decorrentes de qualquer medida que decidisse tomar, além de avaliar qual o caminho juridicamente correto, uma vez que passou a haver um debate tanto dentro do poder executivo quando dentro do poder legislativo. Qual seria a melhor medida a ser tomada? Qual ente municipal teria a competência para regular? Quais as consequências dessa nova regulamentação? Como a população em geral iria reagir?

NOTAS DE ENSINO

NOVA YORK MUDOU O JOGO DOS APLICATIVOS. E AGORA?

Carla Comarella

Mestrado Profissional em Gestão de Políticas Públicas

1. Sinopse do caso

O caso apresenta uma situação hipotética na qual o secretário de transportes de São Paulo depara-se com a notícia sobre a regulamentação dos aplicativos de transporte em Nova Iorque. Na decisão da cidade norte-americana, deverá haver um limite para o número de motoristas que poderão prestar o serviço na cidade, entre outras obrigações para as empresas. O secretário percebe que tal discussão irá repercutir no Brasil e, por isso, passa a ouvir as partes envolvidas no processo de regulamentação do serviço em São Paulo.

Ao longo do caso são apresentados os posicionamentos do sindicato de táxis, dos próprios motoristas de aplicativos, das empresas, de pesquisadores de transportes e do próprio corpo técnico da secretaria de transportes. A questão posta é quanto à competência do município em legislar e como envolver interesses tão conflitantes dentro da mesma regulamentação.

2. Aplicação

O caso poderá ser utilizado para a discussão e aprendizado a respeito dos seguintes temas:

- **Regulamentação de serviços tecnológicos e disruptivos:** debater o papel dos governos municipais em regulamentar novos serviços tecnológicos. Entender e encontrar soluções para desafios como: legislações ultrapassadas frente às novas tecnologias, necessidade de desenvolvimento do corpo técnico do poder público para

entendimento das novas tecnologias, capacidade de ouvir e compreender os interesses da sociedade civil em sintonia com o interesse público.

- **Advocacy e Lobby:** Entender os processos e estratégias de lobby num contexto de novas tecnologias, que exigem o papel mais proeminente de governos municipais.
- Ciclo de políticas públicas: usar o caso como um exemplo aplicável ao ciclo de políticas públicas, desde o momento da identificação, até a formulação e o monitoramento.

3. Objetivo de ensino

Espera-se que o estudante, ao ler e discutir o estudo de caso, possa desenvolver a capacidade de avaliar o contexto político e a defesa de interesses junto ao poder público. Além disso, espera-se que possa desenvolver habilidades de formulação de argumentos com base no contexto e no objetivo a ser atingido para a sua organização. É preciso também levar em consideração questões negociação para chegar a melhor solução para as partes envolvidas, como:

- Poder público
- Associações de motoristas e outras da sociedade
- Empresas privadas
- Academia
- Imprensa

4. Questões de ensino sugeridas

Como preparação para a discussão do caso, sugere-se que os alunos respondam às seguintes perguntas:

- Quais são os interesses de cada uma das partes envolvidas?
- O que é uma regulamentação equilibrada ou eficiente?
- A situação de Nova Iorque pode ser replicada no Brasil?
- Por que o que aconteceu em Nova Iorque refletiu-se no Brasil?

5. Roteiro para discussão

Entendimento do cenário

Entender em detalhes o que ocorreu em Nova Iorque e qual o contexto de regulamentação dos aplicativos no Brasil. Para isso, sugerir a leitura do Estudo de Caso. Nessa etapa também é necessário ler e entender as legislações que já existem no Brasil que embasam a regulamentação dos aplicativos (que encontram-se no anexo). Peça também para alguns alunos trazerem algumas matérias de jornal sobre o tema e contarem suas experiências pessoais, o que já ouviram de motoristas e de outros atores que poderiam estar envolvidos com o tema.

Organização dos fatos

A sugestão é que a sala seja separada em quatro grupos, com cada grupo representando um dos atores envolvidos na discussão para entender seus argumentos e pontos de vista. Haverá, portanto, o grupo representando a secretaria de transportes e seu corpo técnico, um grupo para representar os motoristas de aplicativos, outros para representar as empresas, outros para o sindicato de taxistas e outro para a academia.

Cada grupo deverá identificar os seus principais interesses e como esses interesses conflitam com os dos demais grupos. Deverá identificar seus principais *stakeholders* e os principais desafios para conseguir endereçar seus interesses dentro do debate.

Simulado

Após o entendimento e organização dos fatos, cada grupo deverá eleger um representante, que irá participar de uma reunião, na qual estarão presentes os representantes dos demais grupos para debater o tema.

Para se preparar para a reunião, cada grupo deverá definir um objetivo com base nos interesses daquele grupo, construir uma estratégia, levantar argumentos sólidos, mapear os stakeholders, levantar os dados necessários e definir qual o tom que será adotado na defesa desses interesses.

Após a preparação das equipes, será simulada a reunião com todos os representantes do grupo, no qual o assunto principal será a regulamentação dos aplicativos e a possibilidade

ou não de uma limitação no número de placas. A reunião simulada terá duração de duas horas e os representantes irão debater livremente. O professor atuará como mediador para dar tempo de fala para todos os grupos. Os demais alunos irão assistir à reunião e fazer anotações.

Avaliação

Ao fim da reunião simulada, é interessante que os alunos consigam atingir o objetivo de ensino. Para tanto, o ideal seria solicitar um relatório produzido por cada grupo com as impressões sobre a simulação. Peça aos alunos para responderem se acreditam que o objetivo de ensino foi atingido e se conseguiram trazer respostas para as questões de ensino sugeridas.

6. Comentários finais

Por último, faça um debate com os alunos sobre qual a melhor maneira dos governos e do poder público tratar a regulamentação de serviços que ainda não existem. Como lidar com legislações já postas para serviços que são inovadores e ainda não foram previstos.

7. Sugestão de bibliografia

ARAGÃO, M. **Grupos de pressão no Congresso Nacional:** como a sociedade pode defender licitamente seus direitos no Poder Legislativo. São Paulo: Maltese, 1994.

BAUMGARTNER, F. R.; LEECH, B. L. **Basic interests:** the importance of groups in politics and in political science. New Jersey: Princeton University Press, 1998.

BLOCH, Renata Arruda de e Moisés Balassiano (1999). “A democratização da gestão pública: as relações entre gestor, inovação e porte demográfico do município”. ENANPAD.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018

DE FARIAS, Eduardo Helfer; RACHED, Gabriel. Regulação do transporte individual de passageiros: um estudo sobre o caso Uber no Brasil. **Revista de Direito da Cidade**, v. 9, n. 3, p. 825-866, 2017.

ESTEVEES, Luiz Alberto. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros—regulação, externalidades e equilíbrio urbano. **Revista de Direito Administrativo**, v. 270, p. 325-361, 2015.

HOJNACKI, M. **Interest groups' decisions to join alliances or work alone**. American Journal of Political Science, v. 41, p. 61-87, 1997

NEW YORK CITY COUNCIL. **Council to Vote to Regulate the For-Hire Vehicle Industry**. Publicado em 8 de agosto de 2018. Disponível em <<https://council.nyc.gov/press/2018/08/08/1631/>>

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 56.167, de 10 de maio de 2016

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo; DA SILVA LETRA, Luís Henrique Vasconcelos. A licitude dos serviços de transporte prestados pelo aplicativo UBER. **Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito–PPGDir./UFRGS**, v. 11, n. 1, 2016.

ZANATTA, R. A.; DE PAULA, P. C.; KIRA, Beatriz. Inovações regulatórias no transporte Individual. **Contribuições para o Debate sobre Regulação do Aplicativo UBER**. Recuperado em, v. 16, 2016.