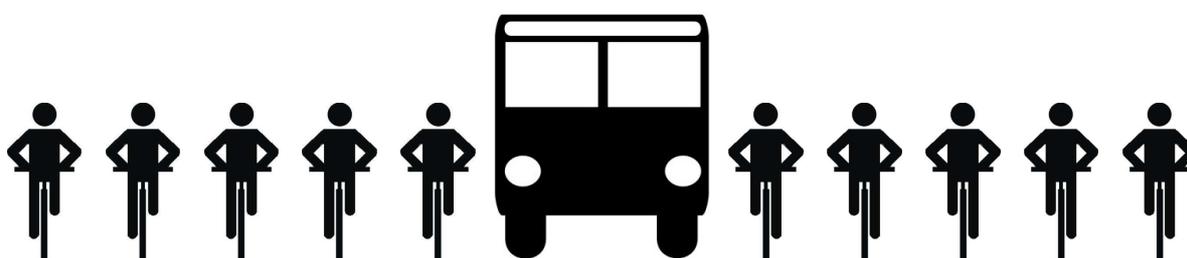




ViaCiclo - Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis



Bicicletários nos terminais do transporte público de Florianópolis: realidade e perspectivas

R e l a t ó r i o d e P e s q u i s a

Pesquisa executada pela ViaCiclo em convênio com Ciudad Viva, Sustran-Lac e ITDP

Florianópolis, Novembro de 2010

Bicicletários nos terminais do transporte público de Florianópolis: situação e perspectivas

Relatório de Pesquisa

1 – APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa foi realizada sob o convênio com a ONG Ciudad Viva de Santiago/Chile visando oferecer aportes para a pesquisa, por ela coordenada, “Construyendo capacidades para una ciudadanía activa que enfrente el cambio climático en América Latina”. A pesquisa é financiada pelo ITDP - Institute for Transportation and Development Policy e tem por objetivo geral “construir capacidade cidadã para enfrentar o fenômeno do câmbio climático, gerando propostas e linhas de ação como Red Activa Sustran-Lac, que fomentem a incorporação definitiva e permanente de políticas de mobilidade sustentável, especialmente de transporte ativo, nas agendas dos governos latinoamericanos e nos programas de organismos internacionais de desenvolvimento”.

A pesquisa foi baseada em entrevistas com dirigentes públicos da área de transporte e planejamento e com agentes da sociedade civil, universidade e iniciativa privada.

O objetivo principal desta pesquisa é conhecer os motivos pelos quais Florianópolis não possui bicicletários nos Terminais de Integração do Transporte Público, fato que desfavorece a integração intermodal entre bicicletas e ônibus.

Este estudo servirá de base para uma requisição formal à Prefeitura Municipal de Florianópolis – PMF visando a resolução do problema, bem como servirá de apoio a outros municípios eventualmente interessados em aprimorar a integração ônibus-bicicleta.



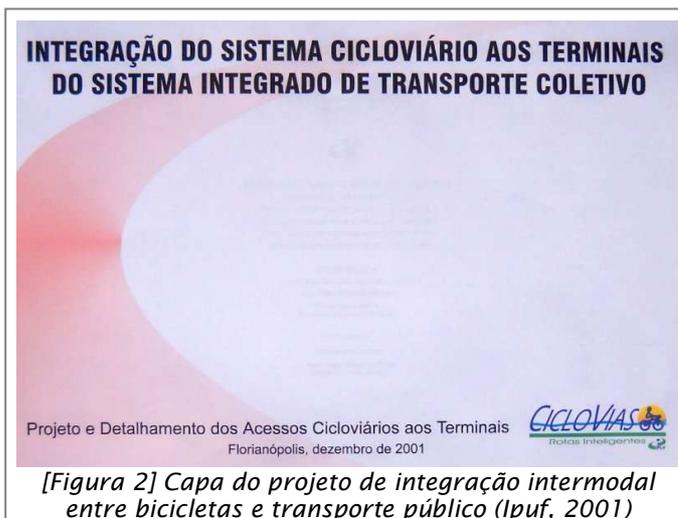
[Figura 1] Localização dos TIs – ver localização exata no mapa online em <http://tinyurl.com/2dkonmv>

2 → MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE PÚBLICO

A mobilidade urbana em Florianópolis tornou-se um problema sério a partir dos anos 90 com o crescimento populacional, com a falta de planejamento urbano e com a inexistência de políticas de transporte público. Como ocorre na maior parte das cidades brasileiras, o crescimento do mercado automobilístico comanda o desenvolvimento urbano de Florianópolis. Segundo o DETRAN/SC, atualmente Florianópolis possui 266.506 veículos motorizados, 67% a mais do que em 2002 (sendo 186.756 automóveis, 55% a mais do que em 2002)¹ para uma população de 421.203 habitantes.

Em 04 de agosto de 2003, época em que a cidade contava com não mais do que 15 km de vias ciclísticas, foi inaugurado o SIT - Sistema Integrado de Transporte Público de Florianópolis, operado pelas empresas privadas de ônibus, representadas pelo Setuf - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Florianópolis, e cujos Terminais de Integração de passageiros ficaram sob a administração de uma nova empresa, a Cotisa - Companhia Operadora de Terminais de Integração S.A.

O SIT foi apresentado como uma solução para os diversos tipos de problema envolvendo o transporte coletivo, como as tarifas elevadas, o tempo de espera e a lotação dos veículos. Apesar disso, sua inauguração foi marcada por muita confusão e protestos por parte da população. Nos anos seguintes, amplas manifestações populares, sobretudo estudantis, promoveram a implantação da tarifa única no transporte coletivo (todas as linhas custando o mesmo preço).



[Figura 2] Capa do projeto de integração intermodal entre bicicletas e transporte público (Ipuf, 2001)

O SIT caracteriza-se pelo sistema tronco-alimentador, com ônibus alimentadores levando os passageiros dos bairros para os Terminais de Integração, que ligam-se entre si por linhas troncais. Foram construídos 9 terminais de Integração, sendo eles:

- Ticen - Terminal de Integração do Centro
- Tirio - Terminal de Integração do Rio Tavares
- Tilag - Terminal de Integração da Lagoa da Conceição
- Tican - Terminal de Integração de Canasvieiras
- Tisan - Terminal de Integração de Santo Antônio de Lisboa
- Titri - Terminal de Integração da Trindade
- Tisac - Terminal de Integração do Saco dos Limões
- Ticap - Terminal de Integração de Capoeiras
- Tijar - Terminal de Integração do Jardim Atlântico

A localização exata dos TIs pode ser conferida no mapa confeccionado pela ViaCiclo em <http://tinyurl.com/2dkonmv>.

Atualmente o SIT possui uma frota de 490 ônibus. Em Fevereiro de 2009 houveram 4.812.230 viagens no SIT, diminuindo para 4.661.600 em Janeiro de 2009 (- 4,07%), o que demonstra que o transporte público em Florianópolis está, contrariamente ao crescimento populacional, em decréscimo.

¹ DETRAN/SC. Frota de veículos por município (mensal) - desde dezembro de 2002. Disponível em <<http://2.gp/cvfg>>. Acesso em 10/11/10.

3 – TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO E BICICLETÁRIOS

O Sistema Integrado de Transporte Público de Florianópolis – SIT foi projetado para contar com 9 Terminais de Integração (TIs), sendo que em apenas 5 deles foram projetados bicicletários e em apenas 3 eles foram realmente construídos – atualmente, apenas um deles funciona precariamente, sem controle de acesso. Ver mais detalhes na Tabela 1, abaixo.

[Tabela 1] Terminais de integração e bicicletários de Florianópolis

TERMINAL DE INTEGRAÇÃO		BICICLETÁRIO		
UNIDADE	SITUAÇÃO ATUAL	PROJETADO	CONSTRUÍDO	SITUAÇÃO ATUAL
TICEN	Ativo	Não	Não	Inexistente
TIRO	Ativo	Sim	Não	Inexistente
TILAG	Ativo	Sim	Sim	Funciona precariamente, sem administração e sem segurança
TICAN	Ativo	Sim	Sim	Desativado. O prédio foi concedido para o Corpo de Bombeiros
TISAN	Ativo	Sim	Sim	Desativado. O prédio foi concedido para a Intendência de Santo Antônio de Lisboa
TITRI	Ativo	Sim	Não	Inexistente
TISAC	Desativado	Não	Não	Inexistente
TICAP	Desativado	Não	Não	Inexistente
TIJAR	Desativado	Não	Não	Inexistente

Segundo as entrevistas realizadas, o projeto dos Bicicletários não ocorreu de forma unificada e concomitante com o projeto dos TIs. Os TIs foram planejados pela então Secretaria Municipal de Transportes e Terminais e os bicicletários foram planejados pelo IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis com prazos, técnicos e fontes de financiamento distintos.

Para o projeto dos bicicletários foi contratada a consultoria externa do Arquiteto Antonio Carlos de Mattos Miranda, que realizou-o atendendo Termo de Referência elaborada pelo IPUF.

O Projeto Técnico² não desenhou apenas os prédios do bicicletário, mas também proposta de acesso viário visando integração com desejada futura rede cicloviária:

“Além da locação dos Bicicletários, foram apresentados projetos de trechos cicloviários voltados à garantia da acessibilidade da bicicleta aos estacionamentos. A infra-estrutura proposta, entretanto, garantirá apenas a acessibilidade ao sistema viário adjacente e a conexão com estruturas cicloviárias preexistentes, nas mediações dos locais onde estão sendo implantados alguns dos terminais” (IPUF, 2001).”

Dentre as condicionantes e diretrizes para a construção dos bicicletários, destacam-se:

- O projeto dos Terminais de Integração foi desenvolvido muito antes do projeto do Bicicletário;
- O projeto dos Terminais de Integração possui um padrão arquitetônico, muito distinto do projeto do Bicicletário;
- A integração entre diferentes modais está proposta para ser realizada por meio de cartão magnético, permitindo um certo distanciamento dos dois tipos de equipamentos (terminal e bicicletário) (IPUF, 2001).”

Tais diretrizes apontam para dificuldades para a obtenção de êxito da integração intermodal, dificuldades estas que poderiam ter sido superadas com a adoção de medidas corretivas tais como a definição de um plano de gestão e manutenção dos bicicletários e a necessária criação de uma política municipal de mobilidade ciclística.

Veja o álbum fotográfico dos bicicletários nos TIs em <http://picasaweb.google.com/ong.viaciclo/BicicletariosNosTerminaisDeOnibus>

² IPUF/PMF. *Integração do sistema cicloviário aos terminais do sistema integrado de transporte coletivo*. Florianópolis, IPUF, Dez/2001. Mimeografado.

4 → AVALIAÇÃO DA INTEGRAÇÃO BICICLETA-TRANSPORTE PÚBLICO

Para avaliar a eficiência da integração intermodal podem-se utilizar diversos instrumentos. Para fazer uso opinião de especialistas foi aproveitada a tabela de avaliação aplicada pela Ciudad Viva em 7 cidades de diferentes países, permitindo, desta forma, uma comparação com Florianópolis.

Nas Tabela 2 apresentamos as avaliações dos especialistas entrevistados (ver relação dos mesmos no item 4) acerca da situação de Florianópolis e, na Tabela 3, a comparação com outras cidades.



[Figura 3] Desenho em perspectiva dos bicicletários projetados (IpuF, 2001)

[Tabela 2] Avaliação da integração bicicleta-transporte público em Florianópolis

QUESTÕES	AVALIADORES							
	SETUF	COTIS A	SMTM T	IPUF	VIACICLO	UDESC	EMPRESÁRIO	MÉDIA
1. Estacionamento de curto e médio prazo em terminais e abrigos	1	1	1	1	1	1	1	1,00
2. Estações de serviço para ciclistas, incluindo aluguel, conserto, reposição, ducha, armário e inform. sobre rotas	0	0	0	0	0	0	0	0,00
3. Os ônibus possuem racks para transportar bicicletas, normalmente no exterior	0	0	0	0	0	0	0	0,00
4. Permite-se bicicletas a bordo: só no horário fora de pico (3); a toda hora (4); existem facilidades especiais (5)	0	0	0	0	0	0	0	0,00
5. Vias ciclísticas permitem acessar facilmente os terminais e estações de transporte público	0	0	0	1	0	0	0	0,14
6. Bicitaxis e/ou bicicletas públicas facilitam entrar e sair de terminais e estações de ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0,00
7. Facilidades para ciclistas em terminais e estações, especialmente elevadores, rampas etc.	1	1	0	1	0	0	1	0,57
8. Facilidades educativas ou outras que fomentem o uso de bicicletas e triciclos	0	0	2	0	0	0	0	0,29
9. Outras políticas de fomento à cultura cicloamistosa (Ex: um mesmo órgão coordena transp. público e ciclismo)	0	0	0	0	0	0	2	0,29
10. QUALIDADE GERAL TOTAL	2	2	3	3	1	1	4	2,29
10. QUALIDADE GERAL MÉDIA	0,22	0,22	0,33	0,33	0,11	0,11	0,44	0,25

Explicação sobre a pontuação: 0 = não existe nada; 1 = existem facilidades mínimas; 3 = existem facilidades de qualidade razoável na metade do sistema de transporte público; 5 = existe uma ampla gama de facilidades de alta qualidade e alto nível de integração.

Fonte: Proposta de critérios elaborada por Lake Sagaris (Instituto Ciudad Viva - Santiago/Chile), que foram aplicados por ela em outras cidades do mundo, conforme esclarecido na tabela a seguir. As entrevistas de avaliação em Florianópolis foram efetuadas pela ViaCiclo, cujos avaliadores são nominados no capítulo a seguir.

[Tabela 3] Avaliação da integração bicicleta-transporte público em cidades comparadas

QUESTÕES	CIDADES							
	SANTIAGO	TORONTO	PORTLAND	SAN FRANCISCO	VANCOUVER	CHICAGO	AMSTERDÃ	FLORIANÓPOLIS
1. Estacionamento de curto e médio prazo em terminais e abrigos	1	3	3	4	4	4	5	1,00
2. Estações de serviço para ciclistas, incluindo aluguel, conserto, reposição, ducha, armário e inform. sobre rotas	0	1	1	4	sd	3	5	0,00
3. Os ônibus possuem racks para transportar bicicletas, normalmente no exterior	0	4	5	5	5	5	0	0,00
4. Permite-se bicicletas a bordo: só no horário fora de pico (3); a toda hora (4); existem facilidades especiais (5)	0	3	5	3	3	4	5	0,00
5. Vias ciclísticas permitem acessar facilmente os terminais e estações de transporte público	2	2	5	3	4	3	5	0,14
6. Bicitaxis e/ou bicicletas públicas facilitam entrar e sair de terminais e estações de ônibus	1	0	2	0	0	0	0	0,00
7. Facilidades para ciclistas em terminais e estações, especialmente elevadores, rampas etc.	2	0	sd	2	4	3	4	0,57
8. Facilidades educativas ou outras que fomentem o uso de bicicletas e triciclos	2	3	2	4	4	4	3	0,29
9. Outras políticas de fomento à cultura cicloamistosa (Ex: um mesmo órgão coordena transp. público e ciclismo)	2	3	4	4	5	3	5	0,29
10. QUALIDADE GERAL TOTAL	10	19	27	29	29	29	32	2,29
11. QUALIDADE GERAL MÉDIA	1,11	2,11	3,00	3,22	3,22	3,22	3,56	0,25
Explicação sobre a pontuação: 0 = não existe nada; 1 = existem facilidades mínimas; 3 = existem facilidades de qualidade razoável na metade do sistema de transporte público; 5 = existe uma ampla gama de facilidades de alta qualidade e alto nível de integração.								
Fonte: Proposta de critérios elaborada por Lake Sagaris (Instituto Ciudad Viva, Santiago/Chile) com insumos de Pucher y Buehler (2009), Integrating Bicycling and Public Transport in North America, Journal of Public Transportation, Vol. 12, No. 3; e Pardo et al. (2009), Handbook for Cycling-Inclusive Policies, GTZ-I-CE. Informação de I-CE. Sítios eletrônicos, agências e organizações da sociedade civil (especialmente em relação à comunicação, fomento e cultura). Os resultados para Santiago refletem avanços significativos de parte de Metro, mas uma ausência de uma política ativa de integração de parte de Transantiago. As entrevistas de avaliação em Florianópolis foram efetuadas pela ViaCiclo, cujos avaliadores são nominados no capítulo a seguir.								

5 → OS BICICLETÁRIOS SEGUNDO OS ESPECIALISTAS

Para compreender o processo de planejamento, construção, operacionalização e abandono dos bicicletários em Florianópolis recorremos a especialistas na área da mobilidade urbana e mobilidade ciclística ligados aos setores público, privado e da universidade.

Interessa à pesquisa compreender as razões do fracasso da integração intermodal que seria proporcionável pelos bicicletários. A integração intermodal não depende exclusivamente de bicicletários, estes são a marca mais evidente e imediata de tal intenção.

Selecionamos um grupo de seis organizações, relacionadas na Tabela 4, com os respectivos representantes e a justificativa da sua escolha:

[Tabela 4] Especialistas entrevistados

ORGANIZAÇÃO	REPRESENTANTE/CARGO	JUSTIFICATIVA
SMTMT – Secretaria Munic. de Transp., Mobilid. e Terminais de Fpolis	Diuzon Manoel da Costa – Diretor de Fiscalização Interino	A então Secretaria de Transportes e Terminais coordenou a implantação do Sistema Integrado de Transporte Público
Setuf – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Florianópolis	Waldir Gomes da Silva – Presidente	O Setuf representa as empresas de ônibus que operam o SIT
Cotisa – Companhia Operadora de Terminais de Integração S.A.	Marcelo Biasotto – Diretor Executivo	A Cotisa foi criada para administrar os Terminais de Integração
Ipuf – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis	Vera Lúcia Gonçalves da Silva – Arquiteta Técnica	O Ipuf coordenou a elaboração do projeto de construção dos bicicletários
Udesc – Universidade do Estado de Santa Catarina	Giselle Noceti Ammon Xavier – Coordenad. do Grupo CicloBrasil e do Projeto PedalaFloripa	A Udesc participa ativamente de projetos e atividades ligados à mobilidade ciclística na região
Della Bikes – Loja e Oficina de Bicicletas	Milton Carlos Della Giustina – Proprietário	A empresa foi consultada para administrar os bicicletários dos Terminais de Integração

A ViaCiclo eximiu-se de apresentar um representante para opinar pelo fato de ter a oportunidade de fazê-lo durante a elaboração do presente relatório. Contudo, a ViaCiclo participou da *Avaliação da integração bicicleta-transporte público*, constante do capítulo anterior, através do executor do presente relatório.

As entrevistas foram realizadas presencialmente, seguindo um roteiro estruturado, com respostas discursivas anotadas pelo pesquisador. Duas entrevistas ocorreram com dois entrevistados simultaneamente: Setuf com Cotisa e Ipuf com Udesc; durante cada uma destas entrevistas com duplas não foram encontradas opiniões suficientemente divergentes e o diálogo entre ambas partes resultou em uma respostas unívocas.

A íntegra das entrevistas pode ser encontrada nos anexos deste Relatório.



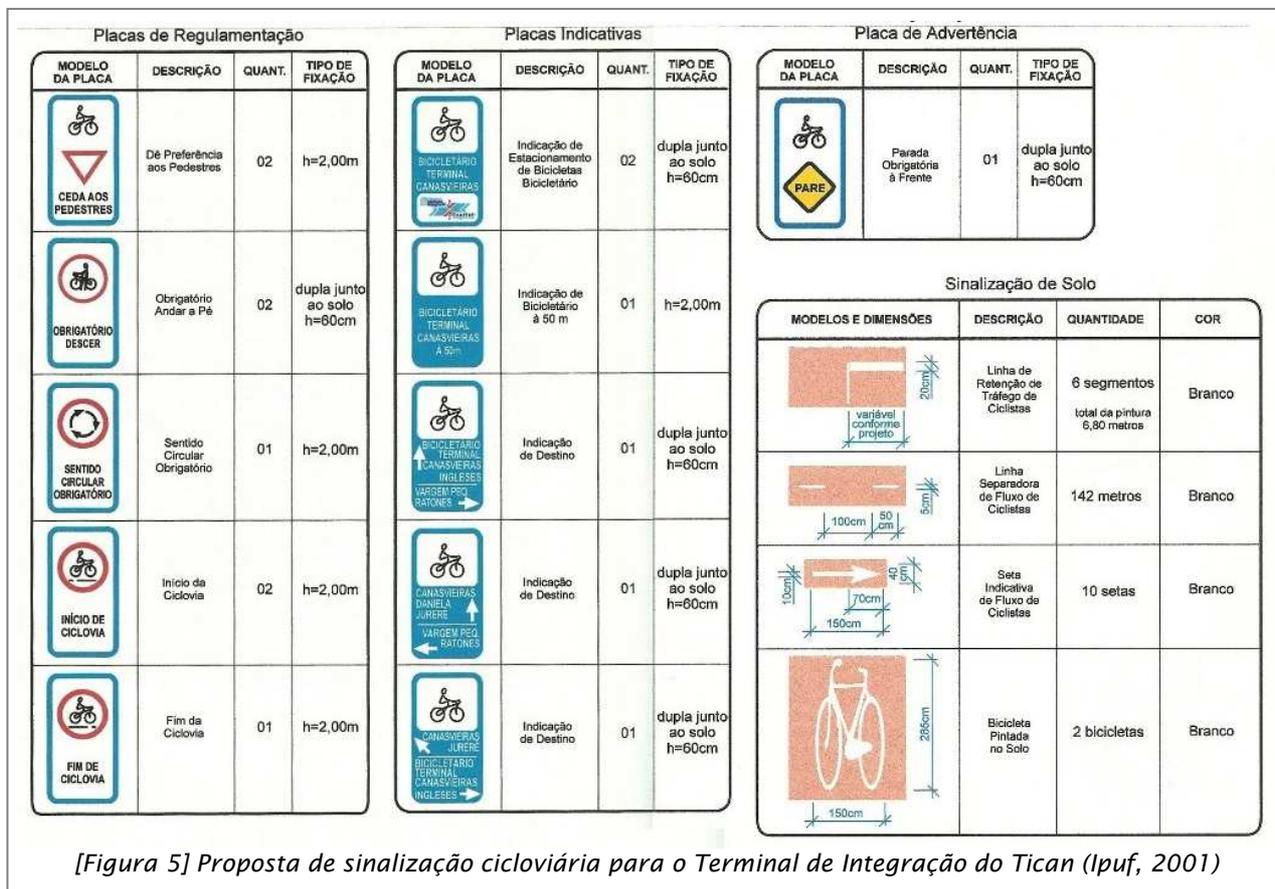
[Figura 4] Placa anunciando obras do bicicletário no Terminal de Integração do Rio Tavares

A seguir, analisamos a situação, seguindo a ordem das questões apresentadas aos entrevistados.

5.1 - QUAL PODE SER A CONTRIBUIÇÃO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE NA CIDADE?

Os entrevistados foram unânimes em creditar à bicicleta alguma parcela de contribuição para a mobilidade urbana, desde que em curtas e médias distâncias. A SMTMT destaca que

sua contribuição pode se dar justamente em integração com o transporte público; esta visão, contudo, se baseia em uma análise da cidade tomada inteiramente – ou seja, a integração intermodal deixa de ser necessária em deslocamentos dentro de um mesmo bairro ou mesmo entre bairros vizinhos; interpretando as respostas como complementares, a bicicleta ainda apresenta vantagens para o bem estar pessoal, para a imagem da cidade, para a humanização da cidade e para a sustentabilidade ambiental. Setuf/Cotisa destacaram que esta contribuição só pode ocorrer se houver oferta de infraestrutura adequada para o deslocamento de ciclistas.



5.2 - QUEM SÃO RESPONSÁVEIS PELA CONSTRUÇÃO E GERENCIAMENTO DOS BICICLETÁRIOS NOS TIS?

Os entrevistados possuem informações e pontos de vista distintos sobre essa matéria. Setuf/Cotisa afirmam que tanto a construção quanto a operacionalização dos bicicletários seria incumbência da Prefeitura Municipal de Florianópolis - PMF. Já a SMTMT interpreta que a construção deveria estar a cargo da Cotisa e a operacionalização a cargo da PMF. IPUF afirma ter realizado o projeto de construção com recursos do FonPlata (www.fonplata.org) e que não foi elaborado projeto para a operacionalização dos bicicletários, sendo que a sua indicação de implantar bilhetagem eletrônica não foi considerada. Della Bikes interpreta que a operacionalização deveria ter ficado a cargo da iniciativa privada.



[Figura 6] Desenho da vista interna dos bicicletários projetados (IpuF, 2001)

5.3 - QUAIS MOTIVOS IMPEDIRAM A CONSTRUÇÃO DE BICICLETÁRIOS EM TODOS OS TIS?

Todos os entrevistados afirmam desconhecer os motivos. Setuf/Cotisa pensam que a localização do Tican é imprópria para a aproximação de bicicletas e que o Tirio ainda não possuía terreno na época em que foi projetado. Ipu/Udesc afirmam que sua recomendação de construir bicicletários em todos os TIs não foi atendida e que lhes foi encomendada a confecção de projetos para apenas 5 deles. Segundo a SMTMT, com a mudança de governo as informações foram perdidas. Della Bikes analisa que a falta de vontade política está na origem do problema e que os gestores públicos dão prioridade ao transporte por carros particulares, negligenciando a mobilidade urbana de forma integrada.



[Figura 7] Bicicletário do Tican transformado em sede da Intendência de Santo Antônio de Lisboa

5.4 - QUAIS MOTIVOS IMPEDIRAM O FUNCIONAMENTO DOS BICICLETÁRIOS NOS TIS?

Para o Setuf/Cotisa os ciclistas não usaram o bicicletário no Tican por falta de segurança e que nos demais houve falta de demanda, o que pode ter sido provocado justamente pela falta de ciclovias para acessar os terminais. Para o Ipu/Udesc, faltou negociação entre a Cotisa e a Prefeitura, já que os bicicletários não estavam previstos no contrato e que, posteriormente a Cotisa recusou-se a administrá-los; para o Ipu, a Secretaria de Transportes não assumiu o gerenciamento pelo fato do projeto dos bicicletários não ter sido incorporado ao projeto de todo o SIT e pela mesma não estar familiarizada com a mobilidade ciclística; além disso, problemas como a distância entre os bicicletários construídos e a entrada dos respectivos TIs não foi atraente para os ciclistas; por fim, uma proposta dos bicicletários serem administrados por bicicletarias (empresas privadas) não foi desenvolvida suficientemente. Para a SMTMT o problema foi devido à falta de planejamento de operacionalização já na fase de projeto; também para a SMTMT a distância entre os bicicletários e os TIs, aliado à falta de segurança, desencorajaram o uso dos mesmos, que foram sendo deprecados; afirmou ainda que não existe orçamento previsto para a manutenção e gestão dos bicicletários. Para a Della Bikes, os bicicletários não estavam plenamente integrados, de forma estrutural e operacional, aos TIs, o quê, aliado à falta de segurança, não atraiu os ciclistas; para a Della Bikes, a proposta de que os bicicletários fossem geridos por empresários do ramo ciclístico, nos quais estes poderiam instalar oficina/loja de bicicletas, é inviável, devido ao alto custos de mão-de-obra (seria necessário manter o bicicletário funcionando desde o primeiro horário de saída até o último horário de chegada dos ônibus, perfazendo uma período de pelo menos 21 horas (ver Item 6, abaixo).



[Figura 8] Sem alternativa, dezenas de ciclistas prendem seus veículos na grade ao lado do Tican

5.5 - FORAM REALIZADOS ESTUDOS PRÉVIOS SOBRE A MOBILIDADE CICLÍSTICA

QUANDO OS TIs FORAM PROJETADOS?

O Setuf/Cotisa recordam-se da participação de entidades defensoras do uso da bicicleta em reuniões que abordaram o tema, mas desconhecem a realização de estudos, assim como a SMTMT e a Della Bikes. O IpuF/Udesc informam que havia sido realizado um diagnóstico cicloviário na cidade, mas não nos locais dos TIs nem dirigido à integração intermodal; não houve estudo de demanda de ciclistas, assim como também não houve de outras modalidades; informa ainda que Florianópolis não possui uma pesquisa Origem-Destino.

5.6 - FORAM REALIZADOS ESTUDOS OU OUTRAS MEDIDAS VISANDO O FUNCIONAMENTO EFETIVO DOS BICICLETÁRIOS NOS TIs?

Setuf/Cotisa e IpuF/Udesc afirmam que não houveram tais estudos. A SMTMT desconhece se houveram, mas constata que o poder público teve muitos problemas para a operacionalização dos TIs e do SIT (movimento Tarifa Zero, protestos etc.) e não se ocupou dos bicicletários; por fim, informa que não existe corpo técnico na prefeitura para planejar e gerir os bicicletários. A Della Bikes afirmou que após exercer críticas sobre a não-operação dos bicicletários foi convidado para reunião com técnicos e dirigentes do IPUF e da Secretaria de Transportes, os quais o consultaram sobre a viabilidade da gestão dos bicicletários ser executada por empresários do ramo ciclístico, em cujo espaço poderia instalar oficina/loja de bicicletas; Della Bikes chegou a consultar outros empresários do ramo, que se mostraram igualmente desinteressados devido ao iminente prejuízo.

5.7 - QUAIS CONDIÇÕES E INICIATIVAS SÃO NECESSÁRIAS PARA A CONSTRUÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO DOS BICICLETÁRIOS EM TODOS OS TIs?

Setuf/Cotisa apelam para a construção de ciclovias para acesso aos bicicletários, para o fornecimento de pessoal para segurança das bicicletas, defendendo a cobrança de tarifa para o estacionamento das bicicletas nos bicicletários. IpuF/Udesc opinam que, para isto ocorrer, a municipalidade deveria assumir a gestão dos bicicletários. A SMTMT opina que deveria ser repensado o modelo do projeto inicial e construir os bicicletários anexos aos TIs; adicionalmente, os bicicletários deveriam ser operados pela Cotisa, com a possibilidade de cobrança pelo serviço. Della Bikes



[Figura 9] Bicicletário do Tilag abandonado



[Figura 10] Bicicletário do Tilag sem controle de acesso e com entulho depositado



[Figura 11] Mendigo dormindo no Bicicletário do Tilag

solicita a integrar os bicicletários com os TIs, tanto fisicamente quanto na bilhetagem, utilizando o serviço de segurança da Cotisa.

5.8 - QUAIS CONDIÇÕES E INICIATIVAS SÃO NECESSÁRIAS PARA O APRIMORAMENTO DA INTEGRAÇÃO ÔNIBUS-BICICLETA?

Setuf/Cotisa rebatem eventuais propostas de ingressar com a bicicleta nos ônibus ou de construir bicicletários em qualquer parada de ônibus; opinam que o carregamento das mesmas em *racks* externos só pode ocorrer em determinadas linhas. Segundo o Ipu/Udesc, é preciso programas educativos para atrair novos usuários e melhoria nas condições de segurança viária, além de pesquisas voltadas para o tema. A SMTMT informa que o sistema de transporte coletivo já necessita de alguns pontos de embarque com cobrança externa, como na UFSC ou nos *shopping centers*, locais onde se poderiam instalar bicicletários. Para a Della Bikes as bicicletas de aluguel/públicas cumprem um importante papel na integração intermodal.



[Figura 12] Bicicletário do Tican transformado em sede do Corpo de Bombeiros

5.9 - QUAIS RECOMENDAÇÕES PARA OUTRAS CIDADES OBTEREM SUCESSO NA INTEGRAÇÃO ÔNIBUS-BICICLETA?

Para o Setuf/Cotisa é preciso medidas estruturais para estimular o uso da bicicleta e possibilitar sua segurança no trânsito, caso contrário não haverá aumento da demanda de ciclistas.

Ipu/Udesc indicam a necessidade de efetuar análise da realidade para o planejamento e campanhas de *marketing* positivo para promover a bicicleta; ainda destacam que a sociedade civil precisa demandar o poder público e que são bem vindas parcerias com esta e com empresas privadas. A SMTMT aponta que deve ser realizada a integração no interior dos TIs, com o monitoramento e a segurança patrimonial nos bicicletários; ampliar a rede cicloviária municipal para acessar os TIs de bicicleta também é fundamental. Por último, Della Bikes afirma que é preciso uma pesquisa Origem-Destino, o estudo para a melhor localização dos Terminais, a integração física e administrativamente dos TIs com os bicicletários e a construção de vias ciclísticas adequadas para acessar os TIs.



[Figura 13] Sem alternativa, dezenas de ciclistas prendem seus veículos na grade ao lado do Tican



[Figura 14] Tirio – Todos os TIs seguem este padrão arquitetônico

6 – PERSPECTIVAS DA INTEGRAÇÃO INTERMODAL EM FLORIANÓPOLIS

Florianópolis reúne as condições necessárias para a instalação de estruturas de integração intermodal entre bicicletas e ônibus:

- Trânsito saturado;
- Grande distância entre diversos bairros e o centro;
- Bairros circunscritos em diâmetros ideais para o uso da bicicleta;
- Bairros planos.

Há apenas sete anos entrou em operação um novo sistema de transporte público, com a construção de nove terminais de ônibus, que almejou solucionar os problemas da mobilidade urbana municipal. Infelizmente a municipalidade não aproveitou os investimentos e a confluência de esforços para promover a integração não apenas entre os ônibus (o que também não foi alcançado plenamente), mas com as demais modalidades de mobilidade na cidade.

As entrevistas e a tabela de avaliação da integração intermodal (Tabela 2, pág. 5) comprovaram o que já é conhecido pelas pessoas e instituições envolvidas com a questão da gestão social e da mobilidade urbana:

- Inexistência de Políticas de Estado (continuadas) e prevalência de Políticas de Governo (ocasionais);
- Inexistência de planejamento integrado e de longo prazo envolvendo os diversos órgãos de governo;
- Cisão entre os técnicos executores e os administradores eleitos;
- Ações executadas com restrição da participação da sociedade civil;
- Inexistência de políticas favorecendo todas as modalidades de mobilidade urbana;
- Inexistência de pesquisas para fundamentar o planejamento;
- Desperdício de dinheiro público.

Apesar dos atores sociais entrevistados terem acesso privilegiado às informações sobre a gestão da mobilidade urbana, não é possível apresentar um quadro exato do histórico dos bicicletários nos Terminais de Integração do Transporte Público de Florianópolis.

Nos últimos anos houve um aumento na malha ciclovária em Florianópolis, entretanto esse crescimento também não beneficiou a integração intermodal, pois apenas duas ciclofaixas alcançaram TIs; ainda assim, no Tirio inexistente bicicletário adequado e, no Tican, a ciclofaixa de péssima qualidade na Vargem Grande leva os ciclistas a um bicicletário desativado.

As entrevistas demonstraram que os operadores do transporte público em Florianópolis, representados pelo Setuf – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Florianópolis e pela Cotisa – Companhia Operadora de Terminais de Integração S.A. não vão promover, por iniciativa própria, a integração dos bicicletários desativados, tampouco construir aqueles faltantes.



Do mesmo modo, o poder público municipal também não sinaliza nenhuma intenção de promover a integração intermodal, haja vista a inexistência de quadro técnico para tanto e de menção no seu planejamento institucional.

A inobservância da legislação municipal é outro indicativo das perspectivas negativas de integração intermodal. A Lei Complementar 078/2001, que trata do “uso da bicicleta e do sistema ciclovário”, no seu artigo 6º determina que:

“É obrigatória a destinação de local reservado para o estacionamento de bicicletas em toda e qualquer área pública que gere tráfego de pessoas e veículos, a ser determinado pelo Órgão Municipal de Planejamento.”

Mais abaixo, o Art. 9º da mesma Lei é pontual:

“Os terminais integrados de transporte coletivo municipal terão espaços reservados para bicicletas na forma de estacionamentos e/ou bicicletários.”

Este texto é posteriormente reforçado e ampliado pela Lei Complementar 155/2005:

“Terão espaços reservados para bicicletas, na forma de estacionamentos e/ou bicicletários:

I - Os terminais integrados de transporte coletivo;

II - Os prédios públicos municipal, estadual e federal;

III - Todos os estabelecimentos comerciais terão uma vaga de estacionamento para cada 100,00m² de área construída;

IV - Os complexos comerciais tipo shopping centers e supermercados, terão uma vaga de estacionamento para cada 250,00m² de área construída”

Ou seja, a situação vigente é que o próprio poder público não cumpre suas obrigações legais nem fiscaliza o cumprimento da Legislação pelos demais entes, haja vista que os prédios públicos não são contemplados com bicicletários e que são raros os estabelecimentos comerciais que acolhem ciclistas com estruturas de estacionamento. Ademais, os artigos da Lei Complementar 078/2001, que obrigam a construção de ciclovias e ciclofaixas quando da abertura ou reforma de ruas, estruturas destacadas pelos especialistas entrevistados como condição para o sucesso da integração intermodal, também tem sido sistematicamente desobedecidos.

Mesmo que se aleguem limitações orçamentárias para a operacionalização do bicicletários nos TIs, temos que chamar novamente a Lei Complementar 078/2001, cujo Art. 5º permite que os mesmos gerem receita, diminuindo os custos do sistema:

“A tarifa diária de estacionamento particular de bicicletas em bicicletários com controle de acesso não poderá exceder a metade da tarifa mínima do transporte coletivo municipal”.

Isso posto, torna-se difícil não interpretar essa série de desatenções como falta de vontade política e descrença, por parte das sucessivas administrações municipais, na contribuição da modalidade ciclística para a mobilidade urbana, inclusive na sua contribuição para o próprio transporte público. As declarações da técnica do IpuF e do dirigente da SMTMT, portanto, destoam da política praticada a partir dos altos escalões, tese reforçada pelo conteúdo do projeto técnico confeccionado pelo IpuF.

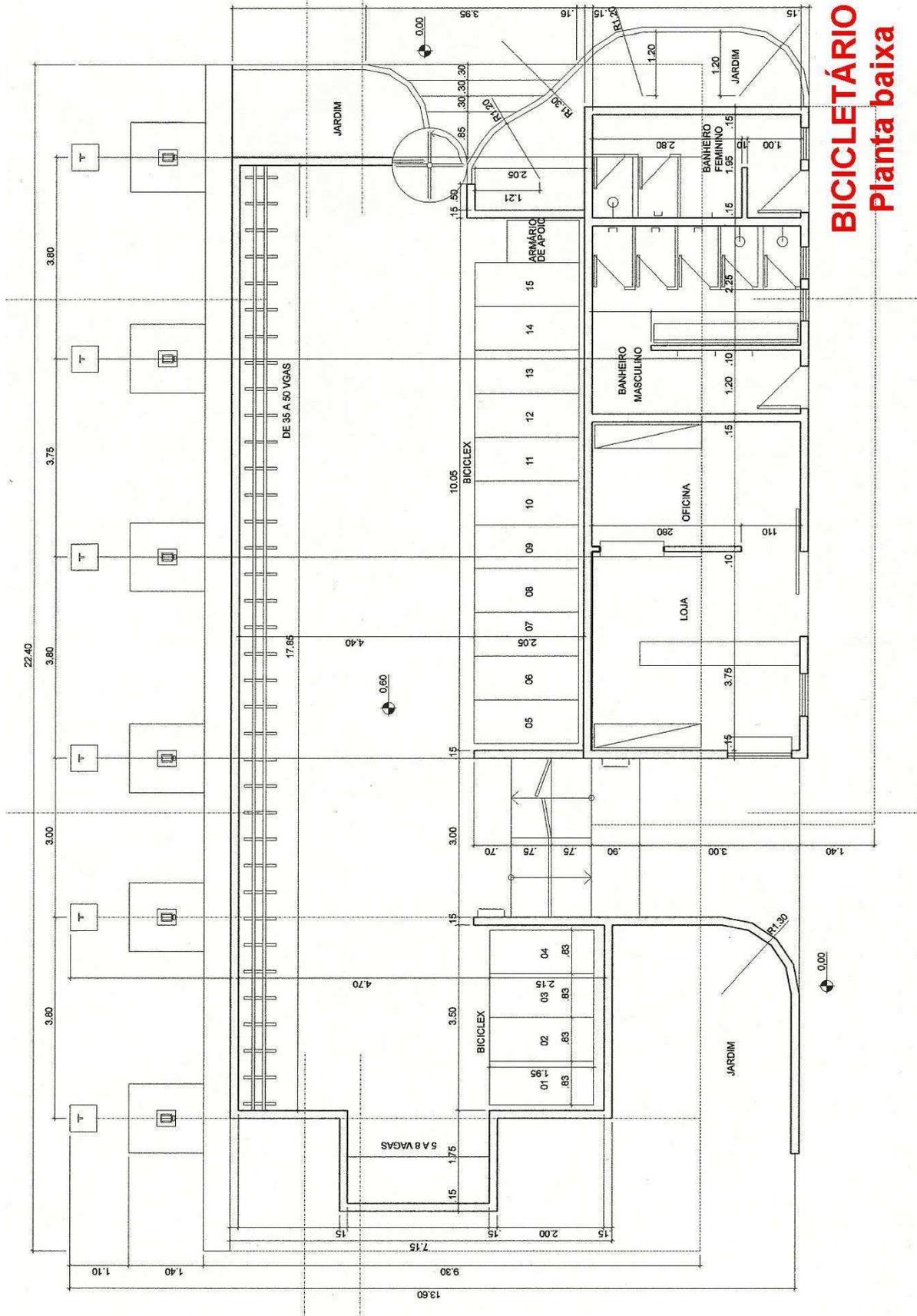
As perspectivas, portanto, não são nada otimistas. Para a superação desse impasse a única alternativa continua sendo a intervenção organizada da sociedade civil através de suas instituições e grupos informais. Não é cabível, em nenhuma situação de omissão pública, aguardar que eventual futuro governante demonstre maior sensibilidade e empreenda medidas favoráveis à democratização da mobilidade ou a qualquer outro direito social.

Os ciclistas organizados são conhecedores de que a bicicleta contribui efetivamente para a melhoria da qualidade de vida urbana, para a saúde individual e para a sustentabilidade ambiental; e também estão cientes de que estes benefícios só poderão ser plenamente usufruídos se a cidade proteger os já praticantes e encorajar aqueles que o querem fazer com medidas de segurança adequadas.

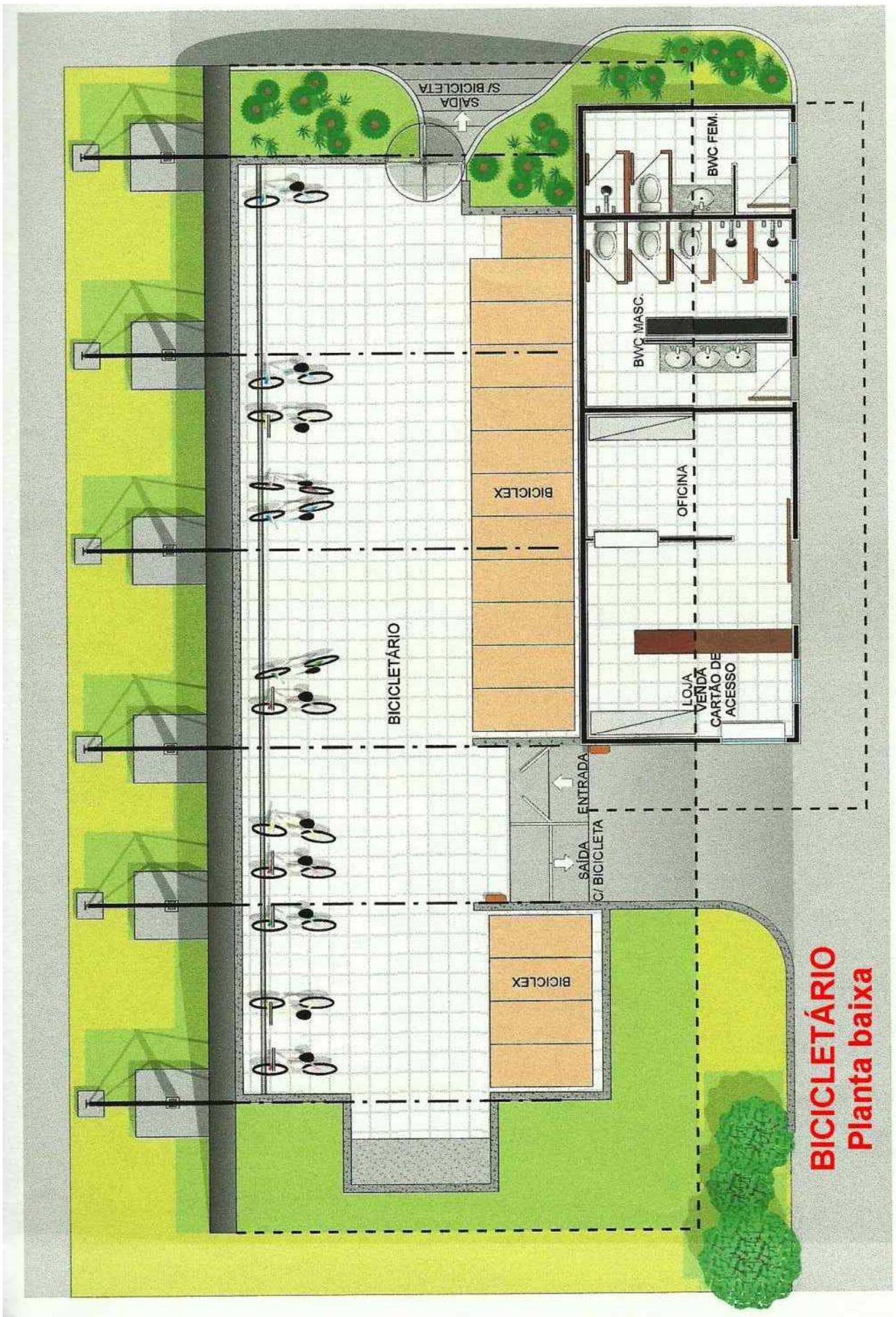
Para isso, as estratégias em voga – pesquisas, requisições, participação em espaços públicos de debate e deliberação, manifestações etc. – precisam ser reforçadas em quantidade e qualidade. E, mais que isso, é preciso buscar apoio e adesão de outros movimentos sociais – comunitários, ecologistas etc. – e assistencialistas, haja vista que a melhoria do trânsito afeta positivamente toda a sociedade.

7 - PLANTAS DOS BICICLETÁRIOS NOS TERMINAIS

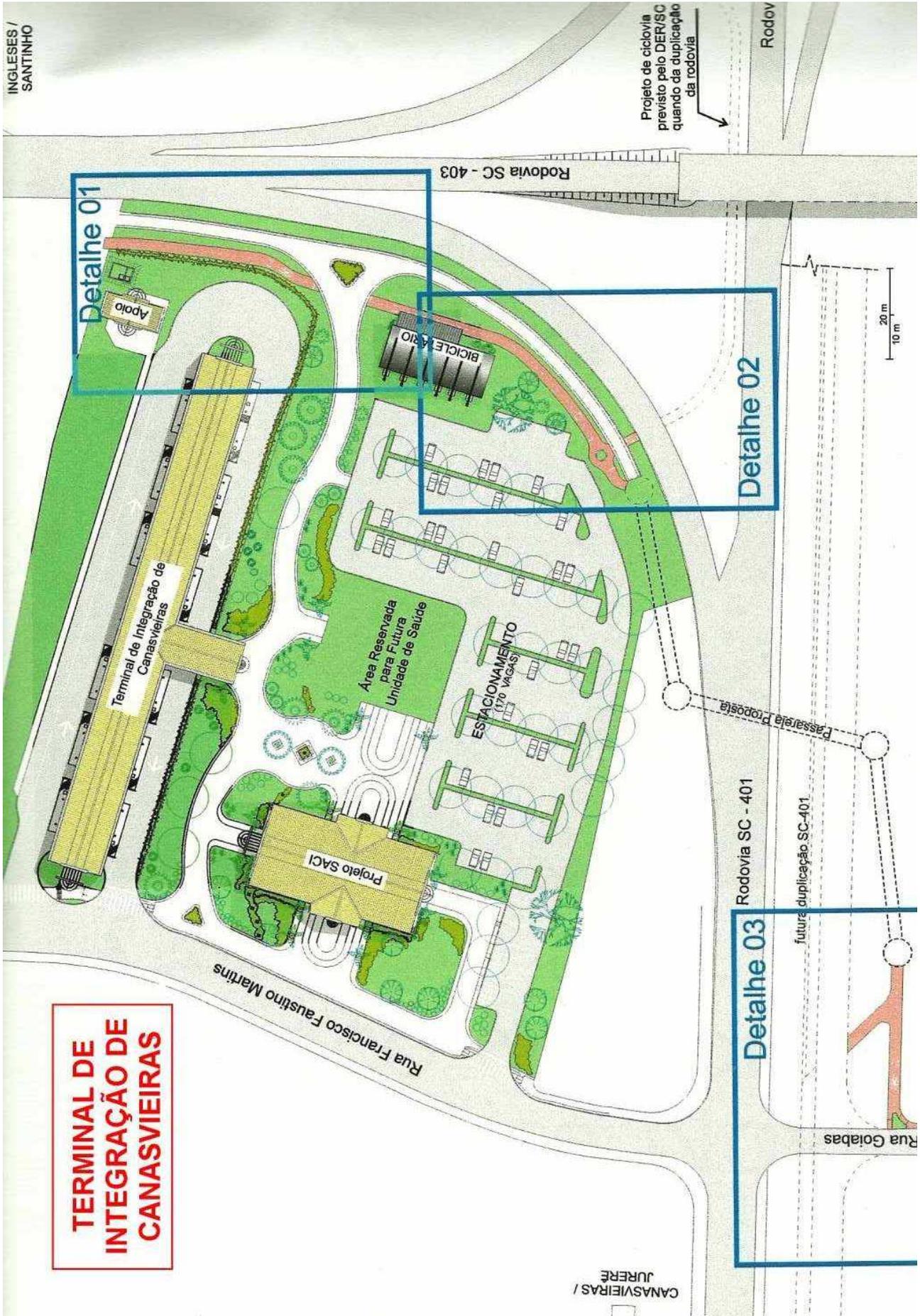
As plantas abaixo constam do Projeto dos Bicicletários nos Terminais elaborado pelo IPUF³.



³ IPUF/PMF. *Integração do sistema ciclovitário aos terminais do sistema integrado de transporte coletivo*. Florianópolis, IPUF, Dez/2001. Mimeografado

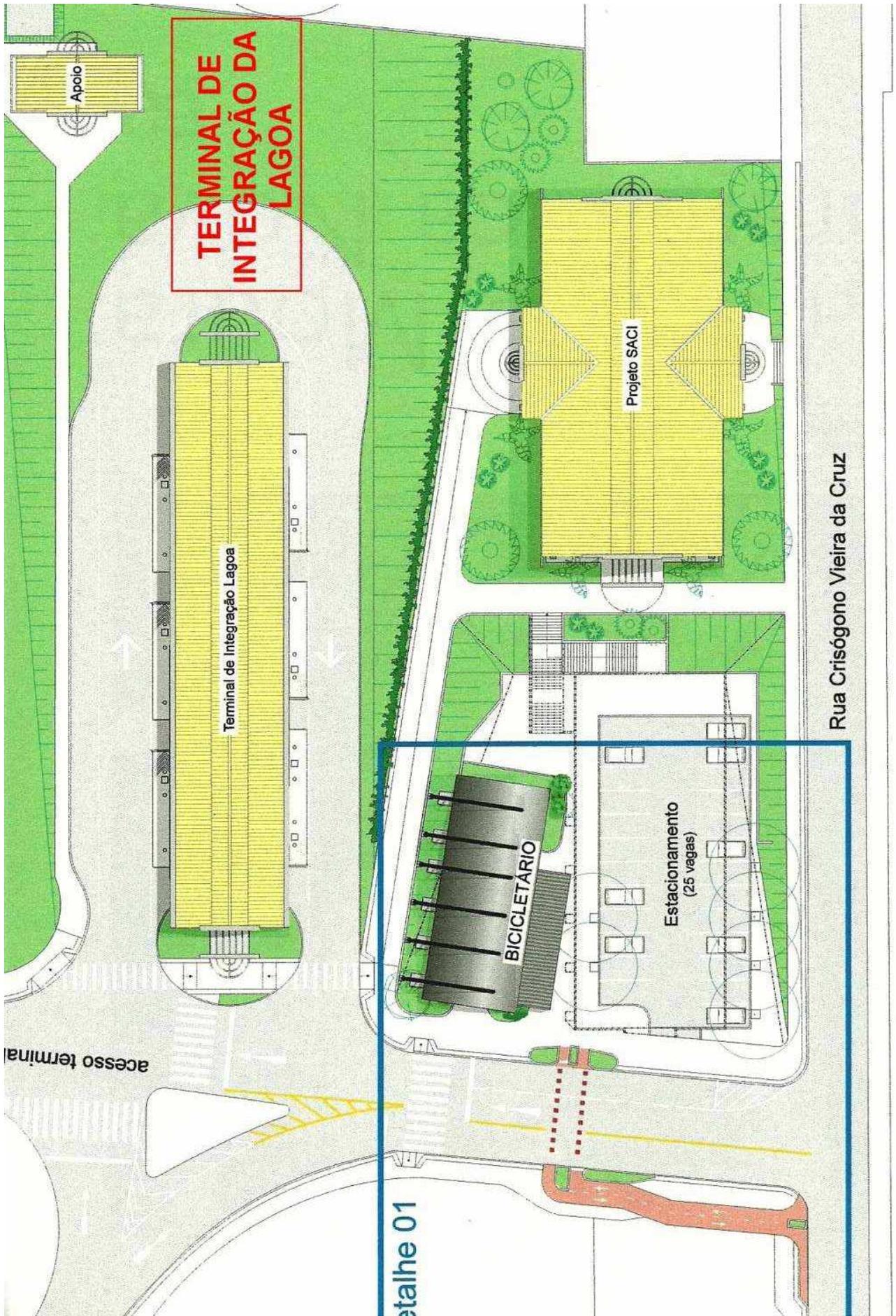


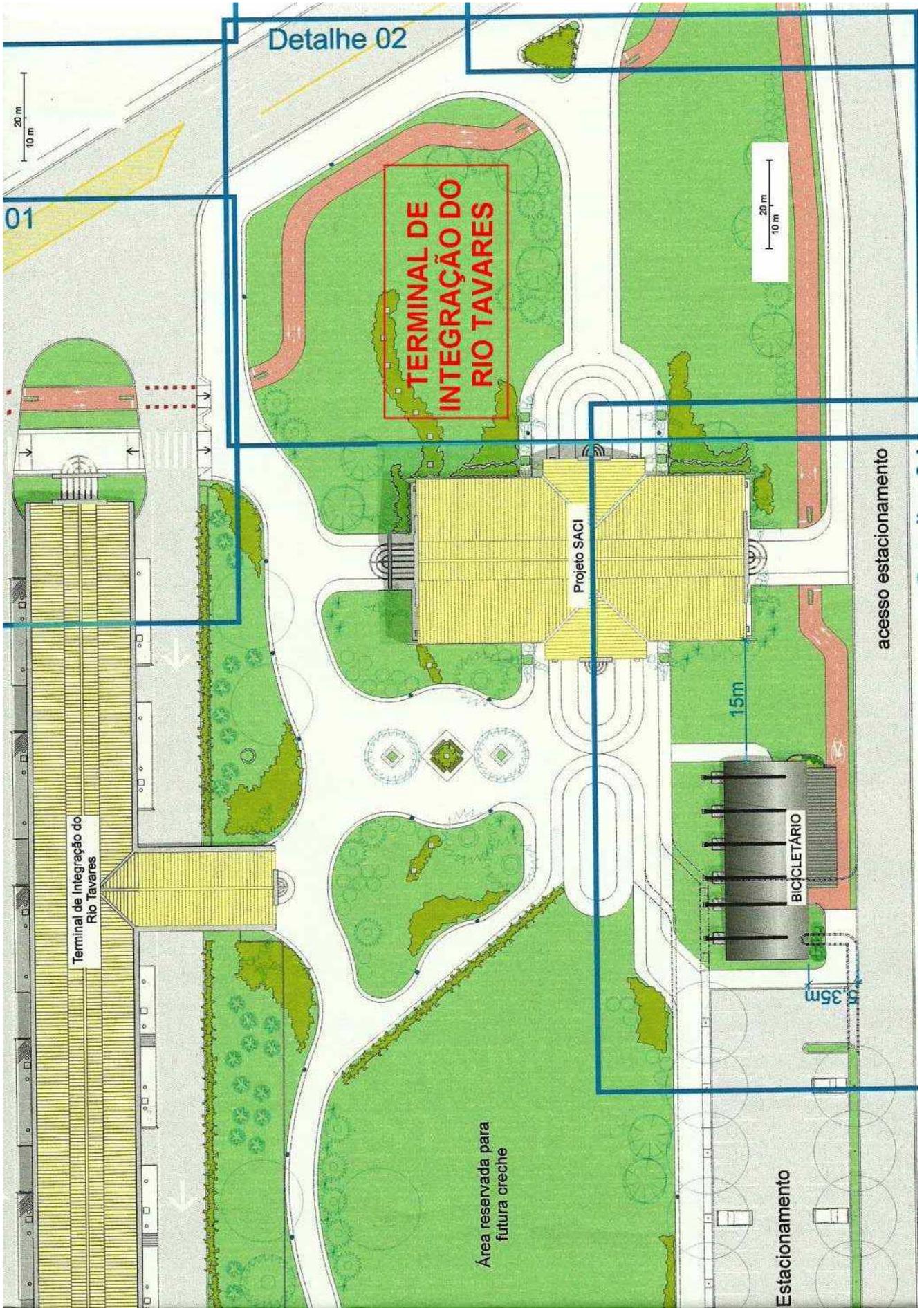
BICICLETÁRIO
Planta baixa

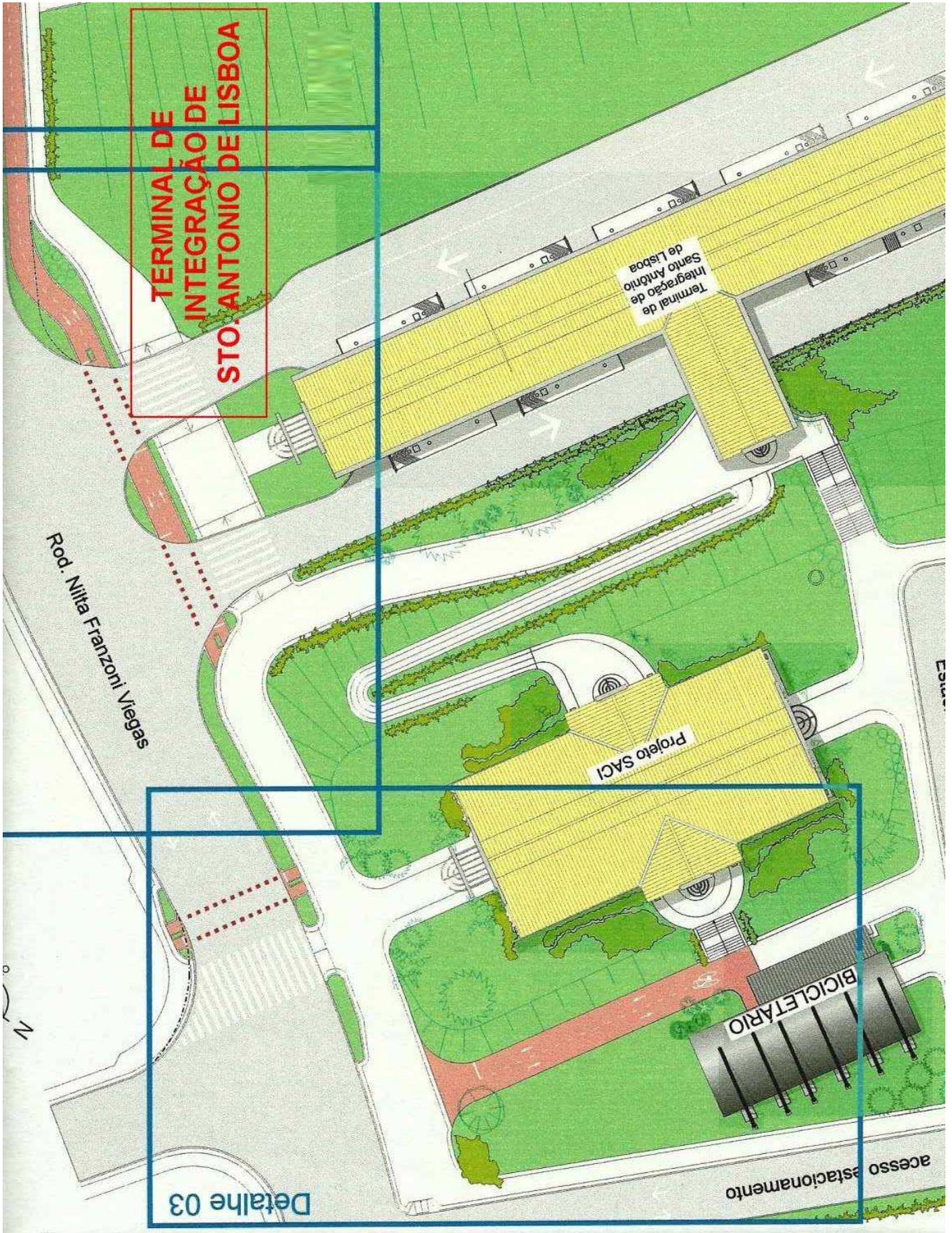


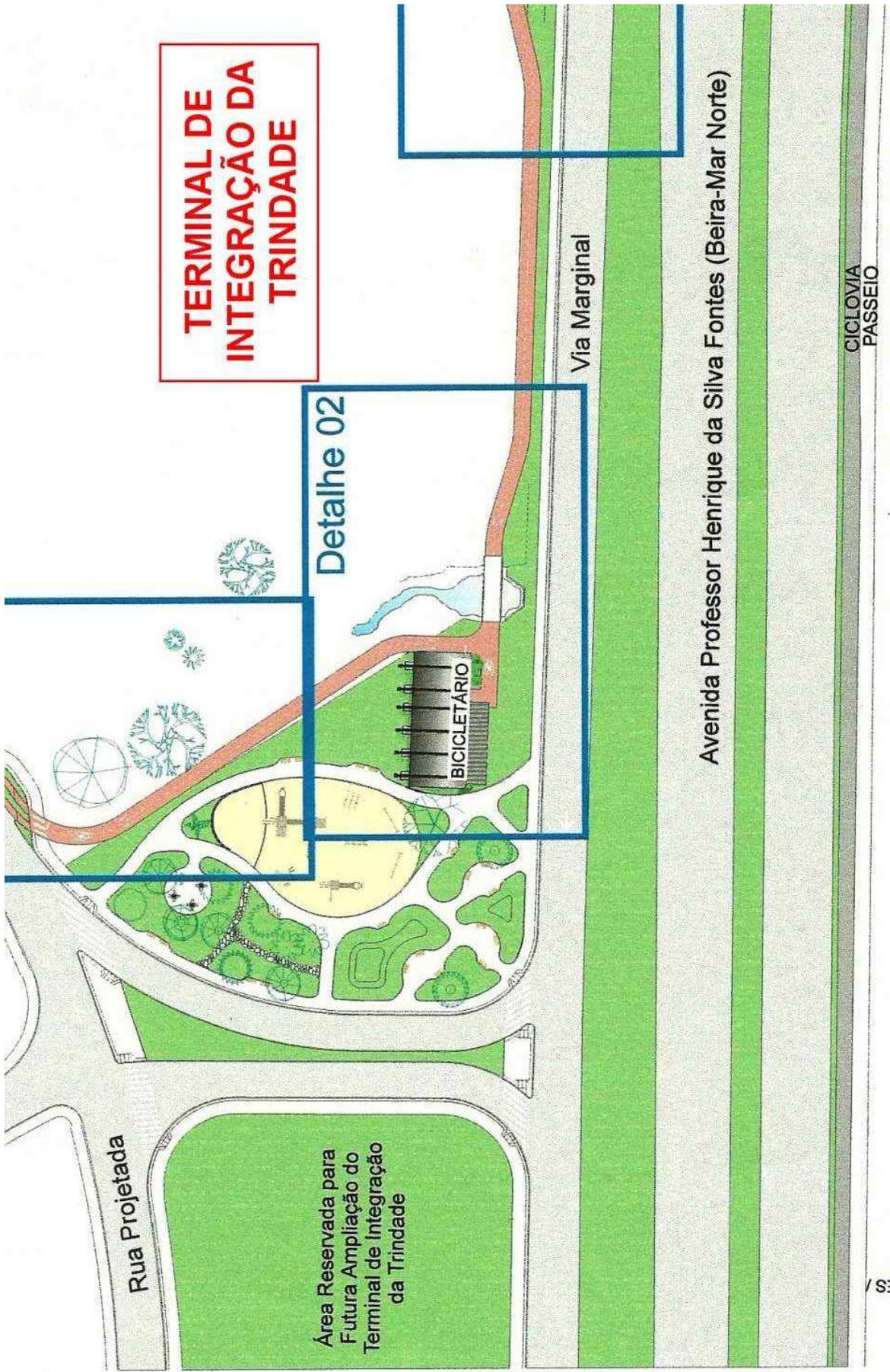
**TERMINAL DE
INTEGRAÇÃO DE
CANASVIEIRAS**

CANASVIEIRAS /
JURERE









8 – FICHA TÉCNICA

- Pesquisa e redação do Relatório: André Geraldo Soares – ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis
- Assistente: Roberta Raquel
- Fotografias: André Geraldo Soares
- Data: pesquisa realizada entre Setembro e Novembro de 2010. Relatório elaborado em Novembro de 2010
- Coordenador do Convênio com Ciudad Viva (Santiago/Chile) e Sustran-Lac (Santiago/Chile): Tomás Marin
- Financiamento da pesquisa: ITDP - Institute for Transportation and Development Policy (EUA)
- Relatório, fotos, mapas e informações em: <http://www.viaciclo.org.br/portal/atividades/bici-terminais>



ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis

*Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008*

Associada à UCB – União de Ciclistas do Brasil



Parceira da Udesc – Universidade do Estado de Santa Catarina



Membro da Bici-SC – Rede Catarinense de Mobilidade Ciclística



ViaCiclo: há nove anos promovendo a bicicleta como um meio de transporte, lazer, esporte e aventura nas regiões urbanas e rurais de Florianópolis e da Terra.

Bicicleta: um veículo que promove a democracia da mobilidade, o acesso à cidade, a justiça social, a qualidade de vida e a sustentabilidade ambiental.

Rua Lauro Linhares, 944 - Trindade - Florianópolis/SC - CEP 88036-002
www.viaciclo.org.br – viaciclo@viaciclo.org.br

Entrevistas com especialistas

Bicicletários nos terminais do transporte público: situação e perspectivas em Florianópolis

ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS

Dados da entrevista
Instituição entrevistada: COTISA e SETUF
Data da Entrevista: 15/10/10
Local: Cotisa - Av. Paulo Fontes 701 - Centro - Florianópolis/SC
Entrevistador: André Geraldo Soares - ViaCiclo

Dados dos entrevistados
Nome: Marcelo Biasotto
Organização: Cotisa - Companhia Operadora de Terminais de Integração S.A.
Cargo: Diretor Executivo
Nome: Waldir Gomes da Silva
Organização: Setuf - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Florianópolis
Cargo: Presidente

Questões da Entrevista
1) Qual pode ser a contribuição da bicicleta como meio de transporte na cidade? A bicicleta pode contribuir com a mobilidade urbana em distâncias de até 5 ou 6 km, mas depende da adesão dos munícipes ao veículo e da oferta de infraestrutura pela municipalidade.
2) Quem são responsáveis pela construção e gerenciamento dos bicicletários nos TIs? A Prefeitura Municipal de Florianópolis é a responsável; a Cotisa é responsável contratual apenas pela construção, manutenção e segurança dos terminais de ônibus; os bicicletários deveriam ser construídos em terreno do município.
3) Quais motivos impediram a construção de bicicletários em todos os TIs? Não tem conhecimento dos motivos; no centro da cidade existe uma dificuldade de acesso das bicicletas ao Terminal de Integração do Centro devido o sistema viário circundante; no Terminal de Integração da Trindade não havia terreno disponível; não tem conhecimento sobre a aplicação dos recursos do Fonplata para a construção dos bicicletários.
4) Quais motivos impediram o funcionamento dos bicicletários nos TIs? No Terminal de Integração de Canasvieiras os ciclistas não usavam os bicicletários construídos por falta de segurança e deixavam a bicicleta presa na cerca, do lado de fora; nos demais terminais faltou demanda de usuários; em todos os Terminais não foram construídos ciclovias para os usuários acessarem o bicicletário com segurança; houve falta de gerenciamento dos bicicletários construídos.
5) Foram realizados estudos prévios sobre a mobilidade ciclística quando os TIs foram projetados? Houve vontade política por parte da prefeitura de incluir os bicicletários no projeto, mas desconhece a existência de estudo prévio para executar o projeto de forma adequada; recorda-se da participação de entidades defensoras do uso da bicicleta em reuniões que abordaram o tema.

6) Foram realizados estudos ou outras medidas visando o funcionamento efetivo dos bicicletários nos TIs?

Não houveram medidas no sentido de colocar os bicicletários em funcionamento.

7) Quais condições e iniciativas são necessárias para a construção e operacionalização dos bicicletários em todos os TIs?

Construção de ciclovias para acesso aos bicicletários; fornecimento de pessoal para segurança das bicicletas; defende a cobrança de tarifa para o estacionamento das bicicletas nos bicicletários.

8) Quais condições e iniciativas são necessárias para o aprimoramento da integração ônibus-bicicleta?

Não acredita que seja possível integrar o transporte cicloviário em qualquer parada, apenas nos Terminais de ônibus; não concebe a possibilidade de ingressar com as bicicletas dentro dos ônibus; vê dificuldades em carregar bicicletas em racks externos nos ônibus devido a demora para colocar e retirar as bicicletas; no caso de instalação deste sistema, o mesmo só poderá operar em determinadas linhas.

9) Quais recomendações para outras cidades obterem sucesso na integração ônibus-bicicleta?

É preciso medidas estruturais para estimular o uso da bicicleta e possibilitar sua segurança no trânsito, caso contrário não haverá aumento da demanda de ciclistas.

Bicicletários nos terminais do transporte público: situação e perspectivas em Florianópolis

ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS

Dados da entrevista
Instituição entrevistada: IPUF e UDESC – Entrevista realizada conjuntamente
Data da Entrevista: 19/10/2010
Local: Ipuf
Entrevistador: André Geraldo Soares - ViaCiclo

Dados dos entrevistados
Nome: Giselle Noceti Ammon Xavier
Organização: Udesc - Universidade do Estado de Santa Catarina
Cargo: Coordenadora do Grupo CicloBrasil e do Projeto PedalaFloripa
Nome: Vera Lúcia Gonçalves da Silva
Organização: Ipuf – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis
Cargo: Arquiteta Técnica

Questões da Entrevista
1) Qual pode ser a contribuição da bicicleta como meio de transporte na cidade? Pode ser uma alternativa viável, facilitando os deslocamentos de curta e média distância; exerce papel de promover a coesão social; grande potencial de transformar o espaço público; contribui para tornar a cidade mais saudável; melhora a imagem da cidade, especialmente de cidades turísticas; torna-se fundamental quando a população cresce muito.
2) Quem são responsáveis pela construção e gerenciamento dos bicicletários nos TIs? No projeto o Ipuf contratou uma consultoria para o projeto com recursos do Fonplata; não foi elaborado projeto para administrar os bicicletários; memorial descritivo do consultor não foi considerado; a bilhetagem eletrônica unificada para ciclistas acessarem os terminais de ônibus foi postergada e não executada.
3) Quais motivos impediram a construção de bicicletários em todos os TIs? Desconhecem; a técnica do Ipuf sugeriu a construção em todos os TIs, mas foi confeccionado projeto para apenas 5 e construídos em apenas 3; o novo governo municipal instalou uma policlínica de saúde no local projetado para o bicicletário no TIRIO.
4) Quais motivos impediram o funcionamento dos bicicletários nos TIs? Faltou negociação entre a Cotisa e a Prefeitura; a administração dos bicicletários não fez parte do contrato com a Cotisa; a Cotisa não aceitou administrar os bicicletários; Secretaria de Transportes não assumiu o gerenciamento; a função do Ipuf foi apenas de elaborar o projeto técnico; a proposta de bicicletário entrou no projeto dos TIs sem ser devidamente incorporado pela equipe que estava concebendo o novo sistema de transporte coletivo integrado; a proposta foi efetuada em um meio onde não há a cultura da bicicleta; houveram algumas falhas no projeto, principalmente em relação à distância do bicicletário da entrada dos TIs; uma proposta dos bicicletários serem administrados por bicicletarias (empresas privadas) não foi desenvolvida.

<p>5) Foram realizados estudos prévios sobre a mobilidade ciclística quando os TIs foram projetados? Havia sido realizado um diagnóstico cicloviário na cidade, mas não nos locais dos TIs nem dirigido à integração intermodal; não houve estudo de demanda de ciclistas, assim como também não houve de outras modalidades; Florianópolis não possui uma pesquisa Origem-Destino.</p>
<p>6) Foram realizados estudos ou outras medidas visando o funcionamento efetivo dos bicicletários nos TIs? Não foram efetuados estudos; não havia equipe responsável por essa questão.</p>
<p>7) Quais condições e iniciativas são necessárias para a construção e operacionalização dos bicicletários em todos os TIs? A municipalidade assumir a gestão dos bicicletários.</p>
<p>8) Quais condições e iniciativas são necessárias para o aprimoramento da integração ônibus-bicicleta? Informação para a população; programas educativos para atrair novos usuários; melhoria nas condições de segurança viária; pesquisas voltadas para o tema.</p>
<p>9) Quais recomendações para outras cidades obterem sucesso na integração ônibus-bicicleta? Prever os impactos causados para o sistema de transportes e para o município; efetuar análise da realidade para efetuar o planejamento das ações necessárias; efetuar campanhas de marketing positivo para promover a bicicleta; a sociedade civil precisa demandar o poder público; efetuar parcerias entre o poder público, sociedade civil e empresas privadas.</p>

Bicicletários nos terminais do transporte público: situação e perspectivas em Florianópolis

ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS

Dados da entrevista
Instituição entrevistada: SMTMT
Data da Entrevista: 21/10/2010
Local: SMTMT
Entrevistador: André Geraldo Soares - ViaCiclo
Dados do entrevistado
Nome: Diuzon Manoel da Costa
Organização: SMTMT – Secretaria Municipal de Transportes, Mobilidade e Terminais de Florianópolis
Cargo: Diretor de Fiscalização Interino

Questões da Entrevista
1) Qual pode ser a contribuição da bicicleta como meio de transporte na cidade? Pode contribuir para deixar a cidade mais humana, menos congestionada, mais saudável; devido às dimensões da cidade, seu uso deve ser pensado de forma integrada com o transporte coletivo.
2) Quem são responsáveis pela construção e gerenciamento dos bicicletários nos TIs? A Prefeitura licitou e exigiu espaços como estacionamento para carros e bicicletários; a atribuição de construir seria da Cotisa; gerir e operar os bicicletários é atribuição da SMTMT (na época Secretaria Municipal de Transportes e Terminais).
3) Quais motivos impediram a construção de bicicletários em todos os TIs? Desconhece porque foram confeccionados projetos para apenas 5 bicicletários e porque foram construídos apenas 3 bicicletários; o Governo municipal (Prefeito) mudou e as informações ficaram perdidas.
4) Quais motivos impediram o funcionamento dos bicicletários nos TIs? O projeto de construção não foi acompanhado de planejamento de manutenção e operacionalização dos bicicletários; o novo Governo municipal herdou os bicicletários sem administração e continuou não administrando-os; o novo Governo expandiu a rede cicloviária; hoje percebe-se que aumentou a demanda de uso dos bicicletários; não existiu e não existe orçamento para a manutenção e operacionalização dos bicicletários; os bicicletários foram construídos distantes dos TIs e não contavam com segurança, portanto não eram usados pelos ciclistas; com a falta de segurança, alguns bicicletários sofreram depredação, por isso foram entregues para outras entidades.
5) Foram realizados estudos prévios sobre a mobilidade ciclística quando os TIs foram projetados? Desconhece.
6) Foram realizados estudos ou outras medidas visando o funcionamento efetivo dos bicicletários nos TIs? Desconhece; o poder público teve muitos problemas para a operacionalização dos TIs e do Sistema Integrado de Transporte (movimento Tarifa Zero, protestos etc.) e não se ocupou dos bicicletários; não existe corpo técnico na prefeitura para planejar e gerir os bicicletários.

7) Quais condições e iniciativas são necessárias para a construção e operacionalização dos bicicletários em todos os TIs?

Repensar o modelo do projeto inicial e construir os bicicletários anexos aos TIs; bicicletários serem operados pela Cotisa, com a possibilidade de cobrança pelo serviço.

8) Quais condições e iniciativas são necessárias para o aprimoramento da integração ônibus-bicicleta?

O sistema de transporte coletivo já necessita de alguns pontos de embarque com cobrança externa (pagar a passagem antes de entrar no ônibus (ex: UFSC e *shopping centers*), nos quais poder-se ia também instalar bicicletários.

9) Quais recomendações para outras cidades obterem sucesso na integração ônibus-bicicleta?

Integração realizada no interior dos TIs (bicicletários e TIs anexos); monitoramento e segurança patrimonial nos bicicletários; ampliar a rede cicloviária municipal para acessar os TIs de bicicleta.

Bicicletários nos terminais do transporte público: situação e perspectivas em Florianópolis

ENTREVISTA COM ESPECIALISTAS

Dados da entrevista
Instituição entrevistada: DELLA BIKES (ex Cicle Della Giustina)
Data da Entrevista: 10/11/10
Local: Della Bikes
Entrevistador: André Geraldo Soares – ViaCiclo

Dados do entrevistado
Nome: Milton Carlos Della Giustina
Organização: Della Bikes
Cargo: Proprietário

Questões da Entrevista
<p>1) Qual pode ser a contribuição da bicicleta como meio de transporte na cidade? Provoca a mudança de percepção da cidade pelos seus usuários e a alteração do comportamento quando os mesmos usam carro; é eficiente em curtas e médias distâncias; melhora o condicionamento físico, a saúde e a qualidade de vida dos usuários; colabora para a diminuição da poluição; reduz congestionamentos e a ocupação do espaço público.</p>
<p>2) Quem são responsáveis pela construção e gerenciamento dos bicicletários nos TIs? O IPUF realizou o projeto e a construção esteve à cargo da Prefeitura; estima que a operacionalização estava planejada para ser executada pela iniciativa privada.</p>
<p>3) Quais motivos impediram a construção de bicicletários em todos os TIs? Desconhece os motivos; falta de vontade política está na origem; a Prefeitura não reconhece a contribuição que a bicicleta pode oferecer para a cidade; os gestores públicos dão prioridade ao transporte por carros particulares e não pensam a mobilidade urbana de forma integrada.</p>
<p>4) Quais motivos impediram o funcionamento dos bicicletários nos TIs? Desconhece; a prefeitura não assumiu a operacionalização dos bicicletários nem atribuiu a mesma à Cotisa; os bicicletários não estavam plenamente integrados, de forma estrutural e operacional, aos TIs, o quê, aliado à deficiência técnica no quesito de segurança, não atraiu os ciclistas para usar os bicicletários construídos; a proposta de que os bicicletários fossem geridos por empresários do ramo ciclístico, nos quais estes poderiam instalar oficina/loja de bicicletas, é inviável devido aos altos custos de mão-de-obra (seria necessário manter o bicicletário funcionando desde o primeiro horário de saída até o último horário de chegada dos ônibus, perfazendo um período de pelo menos 21 horas (ver item 6, abaixo).</p>
<p>5) Foram realizados estudos prévios sobre a mobilidade ciclística quando os TIs foram projetados? Desconhece, mas acredita que não.</p>
<p>6) Foram realizados estudos ou outras medidas visando o funcionamento efetivo dos bicicletários nos TIs? O empresário exerceu críticas sobre a não-operação dos bicicletários, na qualidade de agente social, e foi convidado para reunião com técnicos e dirigentes do IPUF e da Secretaria de Transportes; na reunião, foi</p>

consultado sobre a viabilidade da gestão dos bicicletários ser executada por empresário do ramo ciclístico, em cujo espaço poderia instalar oficina/loja de bicicletas; chegou a consultar outros empresários do ramo, que se mostraram igualmente desinteressados devido ao iminente prejuízo; desconhece se a Prefeitura tentou alguma outra alternativa de operacionalização dos bicicletários.

7) Quais condições e iniciativas são necessárias para a construção e operacionalização dos bicicletários em todos os TIs?

Integrar os bicicletários com os TIs, tanto fisicamente quanto na bilhetagem (tem que pagar para deixar a bicicleta e, dali, já dirigir-se ao ônibus; utilizar o serviço de segurança da Cotisa).

8) Quais condições e iniciativas são necessárias para o aprimoramento da integração ônibus-bicicleta?

Vide item anterior; é difícil transportar bicicletas em ônibus; o mais adequado é o uso de bicicletas públicas ou de aluguel.

9) Quais recomendações para outras cidades obterem sucesso na integração ônibus-bicicleta?

Executar uma ampla pesquisa Origem-Destino; estudar a melhor localização para a construção dos terminais; integrar física e administrativamente os TIs com os bicicletários; construir vias ciclísticas adequadas para acessar os TIs.