

São Paulo, 28 de julho de 2017

Ref. Contribuições para audiência pública sobre sistema público de bicicletas compartilhadas

A Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, vem oficializar através deste documento as diretrizes e exigências que devem ser adotadas pela Prefeitura de São Paulo para a elaboração do novo modelo de sistema público de bicicletas compartilhadas para a cidade de São Paulo.

Desde 2012 a cidade de São Paulo conta com sistemas de bicicletas compartilhadas, no entanto diversos problemas se acumularam e São Paulo possui um dos sistemas mais defasados e ineficazes entre as cidades brasileiras - e no mundo.

Neste momento, segundo mapeamento online do site “Trem Útil”, o sistema Bike Sampa conta com 460 bicicletas disponíveis, sendo que o correto, pelo termo de cooperação técnica assinado com a municipalidade, seria de 2.600 bicicletas. Ou seja, neste momento o sistema opera com menos de 25% de sua capacidade obrigatória.

Listamos, aqui, alguns dos principais problemas dos sistemas em operação em São Paulo:

- baixa qualidade das bicicletas;
- manutenção ineficiente;
- falhas constantes no sistema de automação;
- números divulgados pela operadora do sistema, como o de bicicletas disponíveis nas estações (entre outros) não condizem com a realidade;
- grande distância entre as estações (média de 900 metros);
- falta de transparência e disponibilização dos dados do sistema;
- termo de cooperação frágil e sem indicadores de desempenho, metas e penalidades;
- dimensionamento engessado das estações (sem considerar demanda existente e reprimida);
- localização das estações – concentração na zona oeste e pouca integração com o sistema ciclovitário da cidade, apesar de serem consideradas parte deste mesmo sistema, segundo o Plano Diretor Estratégico;
- baixa integração com o transporte de média e alta capacidade;
- baixa cobertura do sistema em todo o território da cidade;
- integração ainda incompleta com o Bilhete Único;
- horário limitado de operação;
- falta de informações no espaço físico das estações;
- exclusão de uma parte da sociedade ao obrigar o uso de cartão de crédito.
- exclusão de usuários casuais e visitantes estrangeiros ao exigir-se longo e burocrático cadastramento

Desde 2014 as bicicletas compartilhadas, na cidade de São Paulo, estão garantidas no principal marco regulatório da cidade - que é o Plano Diretor Estratégico -, como parte do *Sistema Ciclovitário*. Isto é, juntamente com ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e bicicletários, os sistemas de bicicletas compartilhadas devem ser compreendidos como **parte estruturante das políticas de infraestrutura para uso de bicicletas** na cidade - e não como política acessória, complementar.

Segue o texto do Plano Diretor Estratégico:

Art. 248. O Sistema Ciclovitário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 249. São componentes do Sistema Ciclovitário:

I - ciclovias;

II - ciclofaixas;

III - ciclorrotas;

IV - bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;

V - sinalização ciclovitária;

VI - sistema de compartilhamento de bicicletas.

Da mesma forma o Plano de Mobilidade da cidade de São Paulo, decreto assinado pelo Prefeito de São Paulo em 2015, estabelece importantes diretrizes para o(s) sistema(s), às quais reforçamos sua importância neste momento. São elas:

- Implementar um sistema de bicicletas compartilhadas que atenda todas as regiões da cidade, considerando o uso atual da bicicleta e também o potencial de uso do sistema, em especial para viagens dentro de uma determinada região e de integração com o transporte coletivo;
- integrar o sistema de bicicletas compartilhadas ao sistema de transporte público coletivo de passageiros, implantando sempre que possível estações de bicicletas nas áreas internas dos terminais de ônibus, estações de metrô e trens;
- integrar o sistema de bicicletas compartilhadas ao Bilhete Único; integrar as estações de bicicletas compartilhadas à Rede Ciclovitária Estrutural, privilegiando os locais próximos a esta infraestrutura;
- implementar um sistema com padrão único para o travamento das bicicletas às estações, permitindo que uma bicicleta retirada em uma estação possa ser devolvida em qualquer outra;
- coletar, acompanhar e utilizar as estatísticas de uso do sistema de bicicletas compartilhadas para o planejamento ciclovitário;

- manter uma operação equilibrada, oferecendo bicicletas e vagas disponíveis em todas as estações durante seu período de funcionamento;
- implantar as estações segundo padrões e estudos que considerem a densidade adequada ao serviço.

Com base nos instrumentos acima citados, bem como no acumulado, ainda que desastrado, dos sistemas em operação na cidade, vimos apresentar algumas exigências que devem ser garantidas para qualquer modelo de sistema público de bicicletas compartilhadas que se busque. São elas:

- Ampliar o sistema de bicicletas compartilhadas para abranger **40% do território da cidade até 2020**, considerando o uso atual da bicicleta e também o potencial de uso do sistema - em especial para viagens dentro de uma determinada região e de integração com o transporte coletivo
 - Implantar estações de bicicletas compartilhadas em locais próximos (até 50 metros) ou nas áreas internas de sistemas de transporte público como terminais de ônibus, estações de metrô e trens;
 - Integrar as estações de bicicletas compartilhadas à Rede Cicloviária Estrutural, privilegiando os locais próximos a esta infraestrutura;
 - Dimensionar o tamanho de estações de acordo com a demanda previamente estudada;
 - Coletar, acompanhar e utilizar as estatísticas de uso do sistema de bicicletas compartilhadas para o planejamento cicloviário.
- Adotar o horário de operação do sistema 24h/dia, 7 dias por semana;
- Densidade média de 300 metros entre estações, com limite máximo de 500 metros;
- **Implementar acesso ao sistema via Bilhete Único, extinguindo a necessidade de ter um cartão de crédito** - viagem debitada diretamente do saldo do Bilhete Único, caso haja cobrança;
- Os recursos advindos da cobrança de outorga pela exploração do espaço público devem ser direcionados para um fundo específico dedicado à **expansão da rede cicloviária**;
- **Garantir padrão único para o travamento das bicicletas às estações**, permitindo que uma bicicleta retirada em uma estação possa ser devolvida em qualquer outra, independente da empresa que opera as estações/bicicletas;

- **Manter uma política de transparência ativa com relação aos dados** dos sistemas de bicicletas compartilhadas, disponibilizando 100% dos dados (exceto dados pessoais) permitindo acesso público irrestrito e em tempo real a tais dados;
- Criar um comitê de avaliação e acompanhamento do(s) sistema(s) de bicicletas compartilhadas, contando com representantes da prefeitura e representantes das organizações da sociedade civil;
- Criar **cesta de indicadores**, em conjunto com a sociedade civil, para fiscalização e monitoramento do(s) sistema(s) de bicicletas compartilhadas, e aplicar multas e sanções pelo descumprimento.

Por fim, com todos os problemas e possíveis soluções destacados acima, ressaltamos a importância que um bom sistema público de bicicletas compartilhadas teria para uma cidade como São Paulo, que necessita urgentemente de programas de fomento e estímulo ao uso de bicicletas - tendo em vista a malha cicloviária implementada na cidade nos últimos anos.

Colocamo-nos à disposição e esperamos que os tópicos acima sejam incorporados pela gestão para o processo de reestruturação desta importante política pública.

Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo

Grupo de Trabalho de Bicicletas Compartilhadas

Beni Fisch
Bianca Macedo
Daniel Guth
Eduardo Magrão
Flavio Freitas
Lucian De Paula
Rafael Calabria