

PROJETO FINAL APLICADO

Estação de Cicloconveniências

Sumário executivo e recomendações

Este documento sintetiza o projeto final aplicado, desenvolvido ao longo do curso de Gestores da PCRJ, Turma 1, realizado na COPPEAD, em 2012.

O projeto teve como prerrogativa ser um desdobramento de uma iniciativa do Plano Estratégico 2013-2016 da Cidade do Rio de Janeiro, e a proposta para estações de cicloconveniências ao longo do Corredor BRT Transoeste se insere na iniciativa estratégica Rio Capital da Bicicleta.

O projeto tem por objetivos ofertar um kit de serviços para ampliar o número de ciclistas-passageiros no BRT Transoeste (estacionamento abrigado, vestiário, banheiro, locação e conserto de bicicletas, venda de acessórios e lanches) e promover a integração tarifária entre bicicleta e ônibus. No mundo, nem no Brasil, existe iniciativa similar, que propõe esta gama de serviços ao ciclista, com o objetivo de ampliar a integração intermodal.

Foram estudados projetos e realizadas pesquisas para se chegar à proposta: entrevistas com especialistas, gestores públicos e usuários do BRT; análise de casos similares no Brasil e em outros países; análise do projeto das estações do BRT; pesquisas sobre a operacionalidade do sistema e do marco legal.

Entretanto, as viabilidades técnica e financeira demandam aprimoramento em fases posteriores, conforme a proposta de desenvolvimento apresentada no item **As diversas fases do projeto**, até se chegar ao lançamento do edital de licitação do projeto como concessão de publicidade em espaço público, precedida de obras para a construção das estações.

Descrição do projeto

O projeto se integra ao corredor BRT Transoeste, nos bairros da Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Guaratiba, Santa Cruz e Campo Grande e se beneficia da infraestrutura criada por ele. As estações ocuparão áreas públicas nos canteiros centrais das vias servidas pelo sistema e também áreas particulares em terrenos distantes até duzentos e cinquenta metros da estação BRT, quando não for viável a primeira solução, como nos bairros de Santa Cruz e Campo Grande.

As estações de cicloconveniências seguirão um projeto padronizado, modular e compatível formal e funcionalmente com as estações do BRT Transoeste, projetadas pelo escritório de

arquitetura JC&S Arquitetos Associados. A intenção é criar uma marca visual alinhada aos sistemas Trans e adaptável aos BRTs Transcarioca, Transbrasil e Transolímpico.

A área mínima de uma estação é 90m², com capacidade para abrigar 48 bicicletas. Foram selecionadas 17 estações do BRT Transoeste para construir junto estações cicloconveniências, com quantidade variável de vagas de estacionamento, dimensionadas em função de três critérios: 2% da quantidade de passageiros da estação do BRT, desde que maior que 48 vagas; demanda atual por vagas; potencial de aumento do número de passageiros.

Está prevista a integração tarifária com o sistema Bilhete Único Carioca, possibilitando aos ciclistas usufruírem do serviço de guarda abrigada de bicicleta como alternativa de integração. Os demais serviços oferecidos serão pagos diretamente pelo usuário.

A população primária beneficiada com o projeto é estimada em três mil e seiscentas pessoas por dia. Indiretamente, toda a população dos bairros por onde passa o Transoeste será beneficiada com o kit de serviços ofertados e com a melhoria do nível de serviço nas viagens de linhas de ônibus alimentadoras do sistema, pois se espera que parte dos passageiros, residentes entre 2 e 5km da Estação do BRT, faça o trajeto de bicicleta.

Análise das necessidades e das opções

O projeto pretende oferecer os serviços considerados mais importantes por ciclistas e por pesquisas de referência, de modo a proporcionar conforto e qualidade no intervalo das viagens dos ciclistas e na integração com o transporte público, no caso o BRT Transoeste.

Foram estudadas algumas opções de serviços para a montagem da viabilidade financeira, até se concluir pelas alternativas do kit de cicloconveniências com e sem aluguel de bicicletas. A locação de bicicletas corresponde ao sistema BikeRio, atualmente com previsão de ser ampliado para Recreio, Barra e Jacarepaguá. Assim, as estações cicloconveniências previstas poderão ser efetivamente contempladas com este serviço.

Inicialmente, havia a intenção de se incluir o aluguel de ciclos elétricos. Propõe-se aprofundar o estudo deste serviço em outra etapa do projeto, devido a insuficiência atual de informações e por ainda o CONTRAN não ter revisto a Resolução que impede o uso destes ciclos em vias cicláveis.

Atualmente, já há a oferta de serviços de guarda coberta de bicicletas e vestiário próximos às estações ferroviárias de Santa Cruz e de Campo Grande, com sucesso, em construções adaptadas. Entretanto, trata-se de iniciativas isoladas, com repercussão local, dependentes do empreendedorismo particular, sem apoio municipal. Entretanto, o conjunto de estações, operando de forma integrada, permite a viabilidade do negócio mesmo em áreas que não seriam viáveis as iniciativas isoladas de particulares.

Adequação do negócio e viabilidade financeira Preliminar

Foram estudadas as alternativas de Concessão precedida de obra pública e Parceria público privada. Ao longo da pré-análise de viabilidade financeira, verificou-se a alternativa de concessão, por cinco anos, é mais adequada ao projeto, em função de sua característica pioneira e em função da prática atual da PCRJ em negócios similares.

Aproveitando o modelo de negócio do BikeRio, modelou-se concessão para exploração de publicidade em espaço público (nas estações e nas bicicletas alugadas), em troca da prestação dos serviços de cicloconveniência.

O custo da construção das 17 estações foi estimado em R\$ 11 milhões. Nesta fase do projeto, o negócio tornar-se-ia inviável se esse custo fosse repassado ao empreendedor. Foram estudadas três alternativas: estações cicloconveniências, com e sem o Bike Rio, uma vez que não se sabe se haverá tempo suficiente para a inclusão dos serviços ora propostos no projeto de ampliação do BikeRio em andamento na SMAC e SECONSERVA.

Os valores obtidos na viabilidade financeira preliminar são apresentados no quadro a seguir para o cenário intermediário (nem pessimista, nem otimista), que considera o atingimento da capacidade de guarda das bicicletas no 5º ano.

	Conveniências	BikeRio	Conveniências+BikeRio
Prazo	5,0 anos	5,0 anos	5,0 anos
Cenário	Intermediário	Intermediário	Intermediário
Receitas	\$ 27.843.193	\$ 21.410.488	\$ 49.253.681
Despesas	\$ 26.169.713	\$ 17.050.236	\$ 42.103.188
Investimentos	\$ (400.864)	\$ (4.233.000)	\$ (4.633.864)
Resultado	\$ 1.272.616	\$ 586.252	\$ 2.975.628
VPL	\$ 276.242	\$ 212.735	\$ 883.679
TIR	27%	17%	17%
Payback Simples	3,3 anos	3,8 anos	3,0 anos

Publicidade	\$ 3.341.808	\$ 21.283.236	\$ 24.625.044
Investimento PCRJ	\$ 11.000.000	\$ -	\$ 11.000.000

O quadro mostra que há sinergia entre os dois negócios (Conveniências+BikeRio), pois o fluxo de caixa combinado reduz a despesa e consegue um maior VPL.

As diversas fases do projeto

O projeto se estrutura em seis etapas, sendo que as duas primeiras estão concluídas - Análise e escolha da iniciativa estratégica

Próximos passos

O próximo passo é apresentar o projeto aos Secretários de Meio Ambiente e de Transportes, principais gestores do sistema ciclovitário e do sistema de BRTs. Caso haja interesse no encaminhamento da proposta, as fases elencadas anteriormente deverão ser adequadas à estrutura organizacional da próxima gestão municipal.

Conclusões e Recomendações

Da análise da viabilidade financeira, recomenda-se que o Bike Rio seja revisto de modo a contemplar nas regiões com BRT, a oferta de serviços de cicloconveniências, por haver sinergia entre os dois negócios.

Há fortes indícios de ser viável a proposta de estações de cicloconveniências, que apoiadas pela Prefeitura, amplia a integração do sistema ciclovitário ao transporte público, na busca da mobilidade sustentável.