



SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS PARTILHADAS

Semana Europeia da Mobilidade 2016

Conferência Mobilidade Sustentável em Lisboa

SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS PARTILHADAS NA CIDADE DE LISBOA

1) Vantagens para Lisboa

2) Benchmarking

3) Dimensionamento do sistema para Lisboa

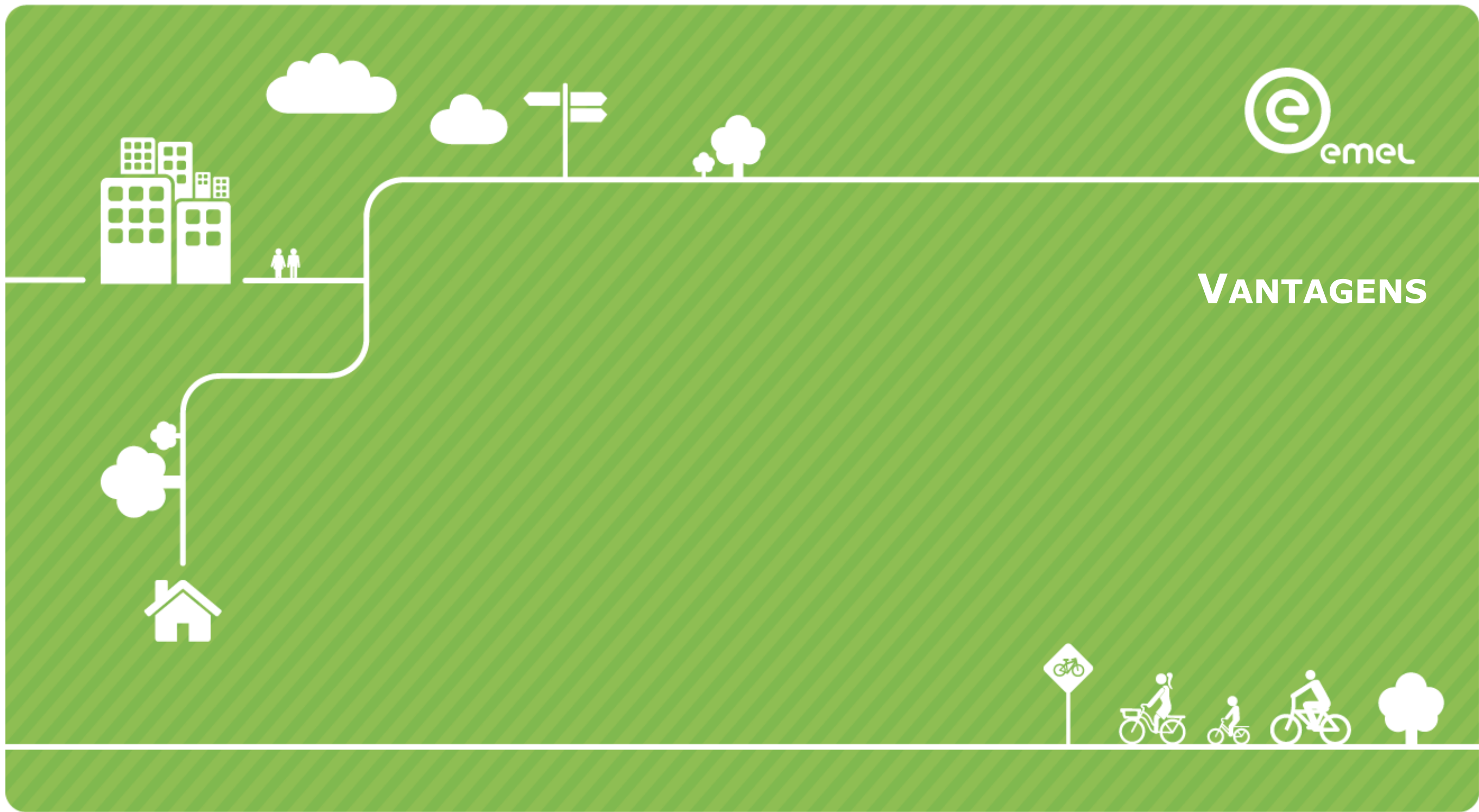
4) Modelos de negócio

5) Concurso público

6) Experiência de utilização



VANTAGENS



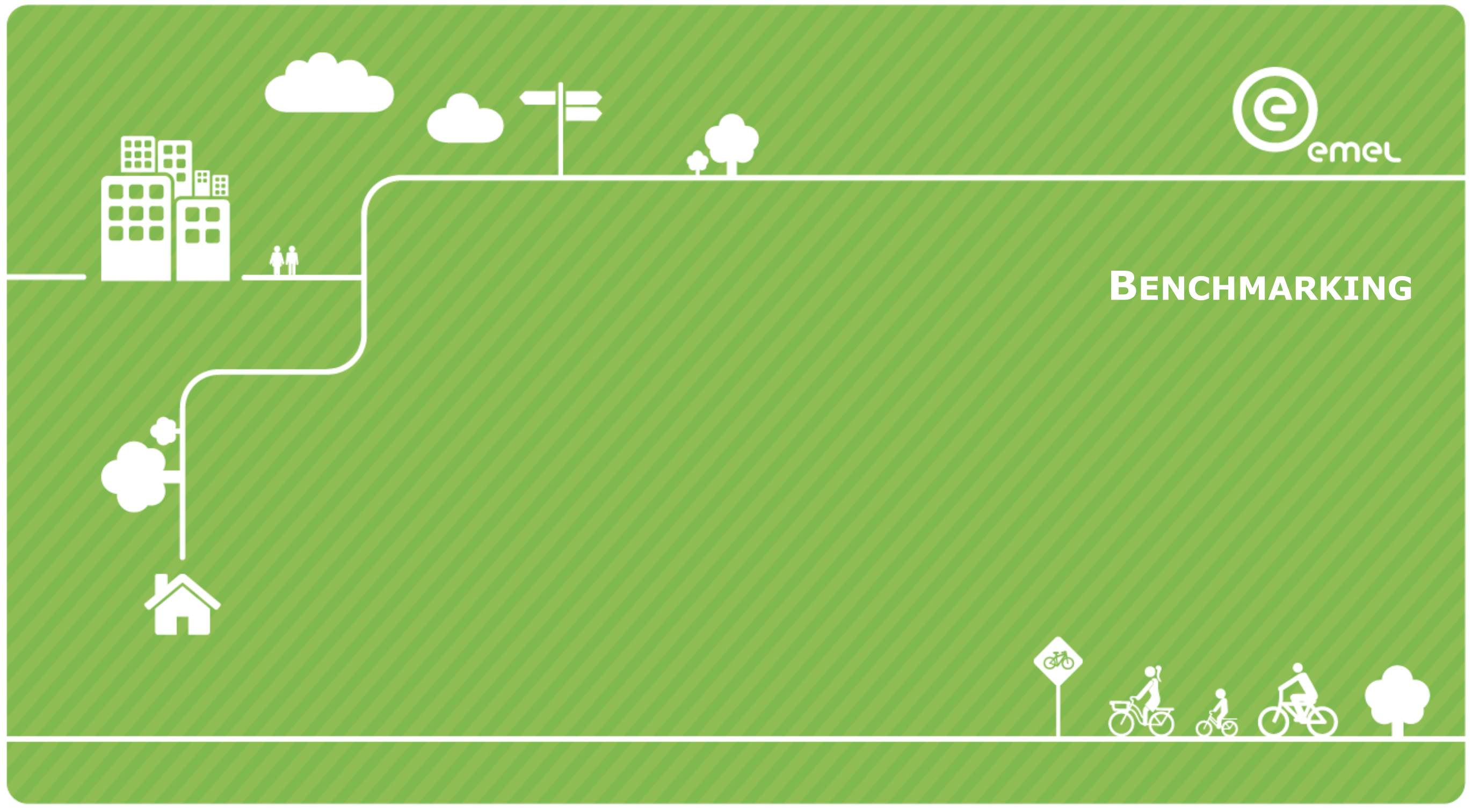
VANTAGENS PARA LISBOA

Os benefícios dos sistemas de *bike sharing* incluem:

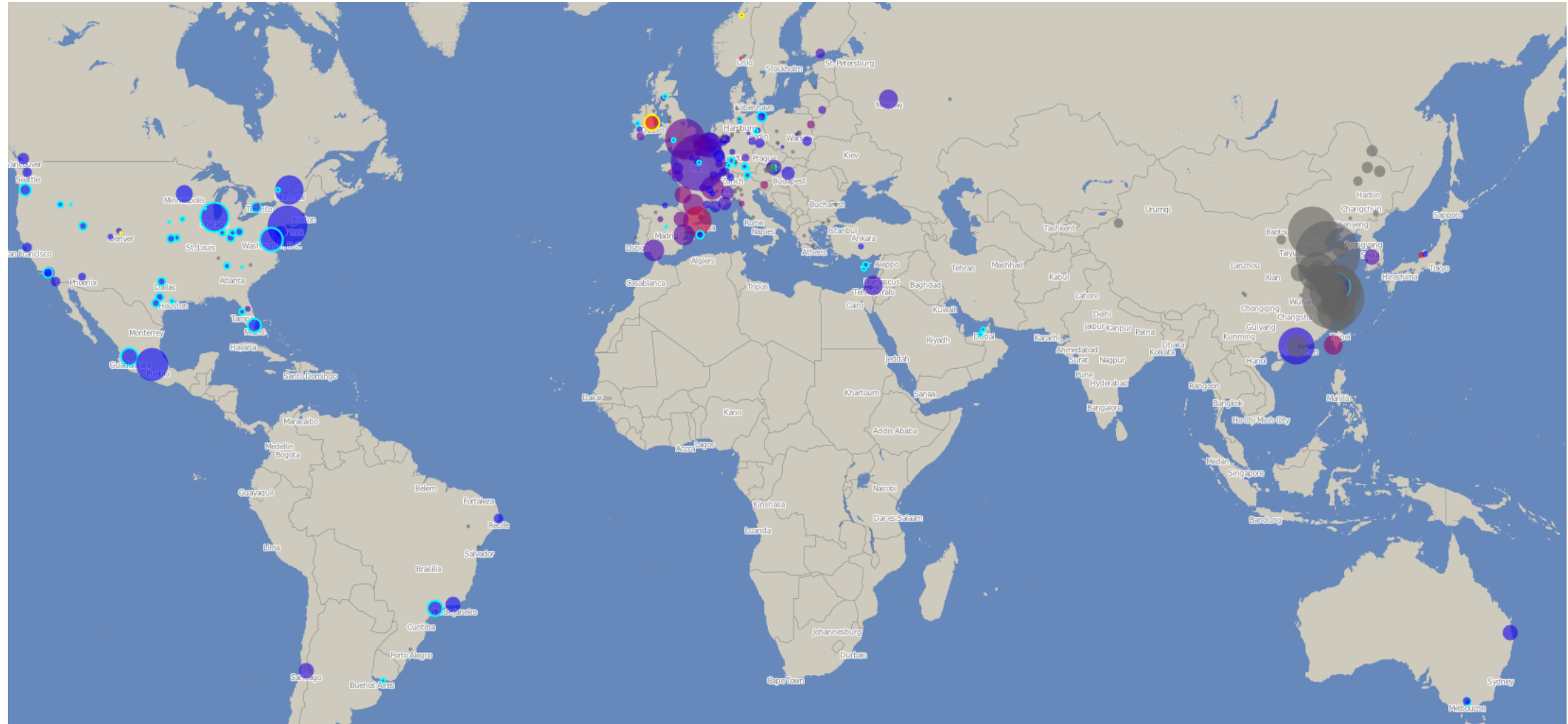
- Aumento da **repartição do modo ciclável**;
- Oferta duma alternativa de **transporte flexível**;
- Promoção da **intermodalidade** dos sistemas de transporte;
- Promoção da **mobilidade suave**;
- **Redução do tráfego rodoviário** e das **externalidades** associadas (congestionamento, emissões de gases, ruído e sinistralidade);
- Melhoria da **saúde pública**.



BENCHMARKING



BENCHMARKING | Nº SISTEMAS NO MUNDO



+ 900 Cidades
+ 1 Milhão bicicletas

<http://bikes.oobrien.com/>

BENCHMARKING | SISTEMAS DE BIKE SHARING NA EUROPA



Barcelona

Bicing
420 estações
6 000 bicicletas
Convencional



Londres

Santander Cycles
700 estações
10 000 bicicletas
Convencional



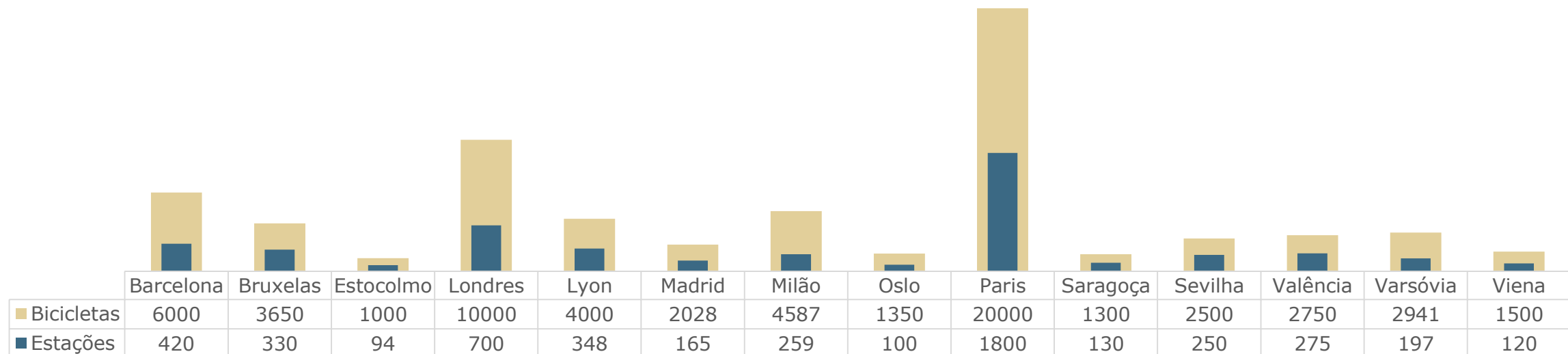
Madrid

BiciMad
165 estações
2 028 bicicletas
Eléctrico



Paris

Velib'
1 800 estações
20 000 bicicletas
Convencional



DIMENSIONAMENTO DO SISTEMA PARA LISBOA

DIMENSIONAMENTO DO SBPP | METODOLOGIA

- Análise da performance de diversos sistemas de várias cidades no mundo, com e sem sucesso.
- Indicações do *The Bike-Share Planning Guide* do *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP).

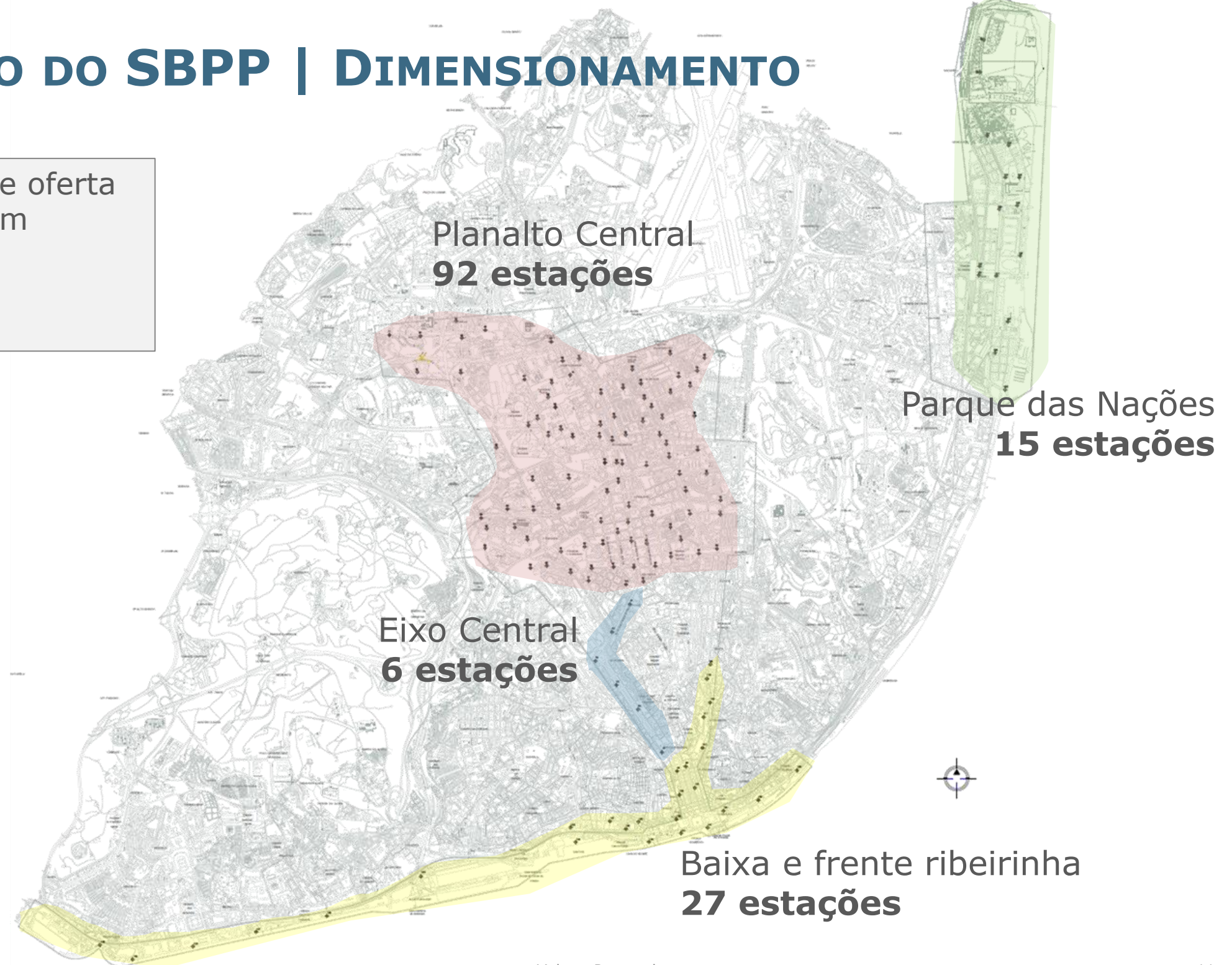
A localização das estações foi definida tendo em consideração a proximidade a:

- a interfaces de transportes públicos;
- a polos de emprego, de educação e culturais;
- às principais centralidades (espaços públicos de relevo e praças prioritárias);
- às principais zonas residenciais;
- a grandes espaços verdes ou parques;
- à rede ciclável existente e prevista;
- a ruas com declive inferior a 5%.

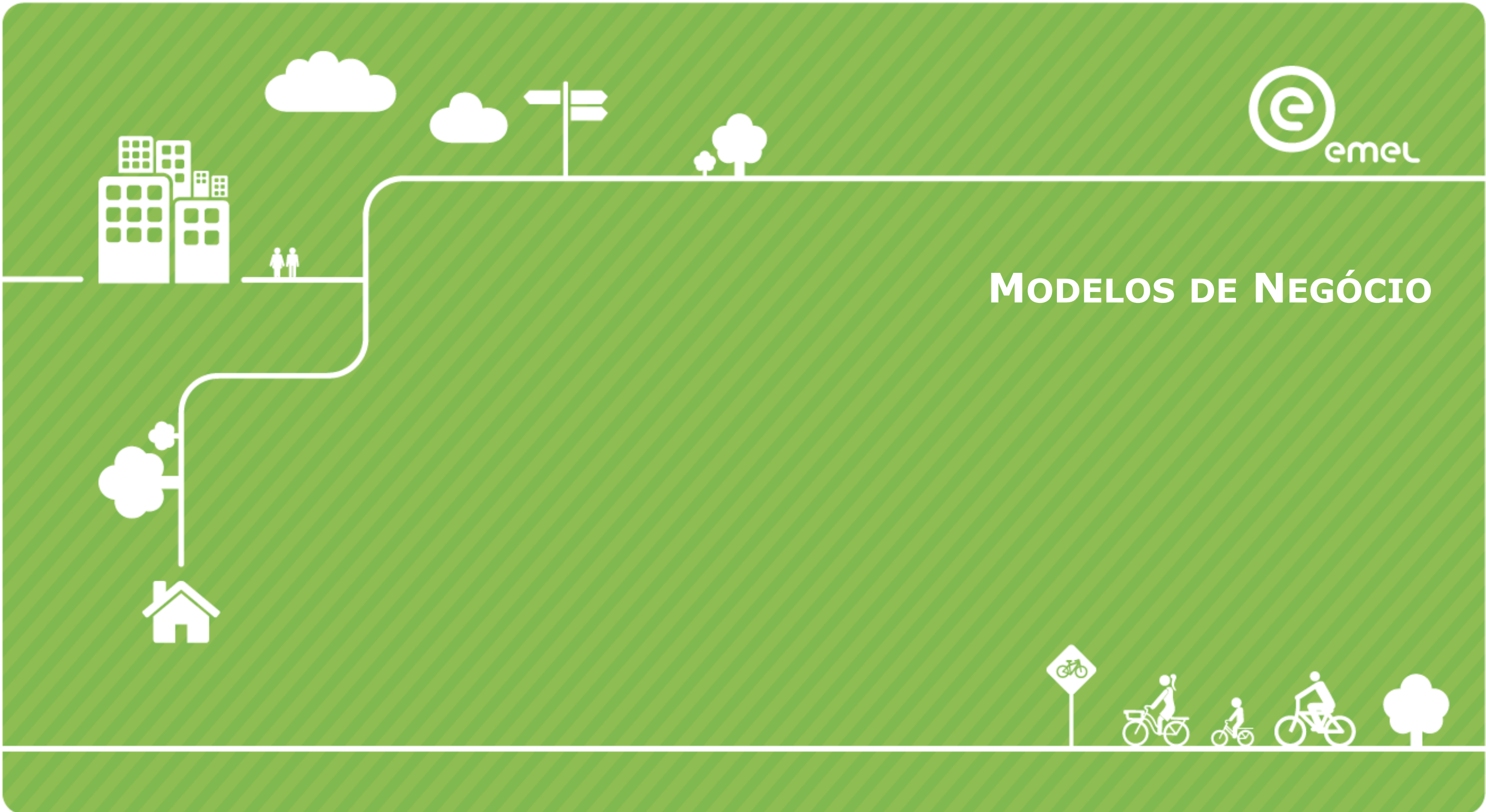
DIMENSIONAMENTO DO SBPP | DIMENSIONAMENTO

Dimensionamento do nível de oferta do serviço de Bike Sharing em Lisboa:

- **140 Estações**
- **1410 Bicicletas**



MODELOS DE NEGÓCIO



MODELOS DE NEGÓCIO | QUE OPÇÕES?

Os **modelos de negócio** podem ser divididos através de **propriedade da infraestrutura** e da responsabilidade **da gestão das operações**.

Modelo de Negócio	Propriedade da infraestrutura	Gestão das operações	Exemplos
Iniciativa pública	Pública	Pública	Denver Bike Sharing, Bixi (Montreal)
Concessão	Privada	Privada	CitiBike (NY), Vélib (Paris), Bicing (Barcelona)
Prestação de Serviços	Pública	Privada	Santander Cycle Hire (Londres), Capital Bikeshare (Washington)

MODELOS DE NEGÓCIO | PORQUÊ OPÇÃO POR MODELO “PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS”?

A cidade tem **maior flexibilidade** para (sem alterações contratuais ou indemnizações ao operador):

- **Adaptar a rede** aos comportamentos evidenciados em fase de exploração;
- **Definir e rever os tarifários** em linha com as políticas de mobilidade municipal;
- **Integrar** com demais **políticas de mobilidade** da cidade;

A **gestão de clientes** a cargo da cidade permite:

- Acesso a informação sobre **padrões de mobilidade** (BIGDATA);
- Melhor **ajustamento da oferta** e dos níveis de **serviço prestado**;

Menores custos para a cidade porque:

- Para além de **não pagar** ao concessionário um **prémio de risco** pela receita tarifária;
- a EMEL **explora** directamente o **espaço publicitário**;

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL

OBJECTO DO CONCURSO

- Fornecimento de **bicicletas** (1410);
- Fornecimento e instalação de **estações** (140);
- **Operação e gestão logística da rede**, durante 8 anos, que inclui:
 - Reposicionamento das bicicletas pelas estações da rede;
 - Manutenção preventiva e correctiva e limpeza das bicicletas e estações;
 - Reposição dos equipamentos objecto de vandalismo;
 - Relocalização de estações no âmbito da reorganização da rede;
- Fornecimento de mais bicicletas e instalação de estações no âmbito da **expansão da rede**;
- **Cumprimento dos níveis de serviço.**

VALOR DO CONCURSO

Valor Base
28 904 000 €

-20%

Valor Adjudicação
23 099 782 €

VALOR BASE DO CONCURSO

A estrutura do **modelo de negócio** escolhido determina que todas as **receitas do sistema são da EMEL**, pelo que se está numa **lógica de custos** e não de resultados.

Ao valor adjudicação será descontado o valor das receitas provenientes do tarifário e da publicidade

CUSTOS DE IMPLEMENTAÇÃO E OPERAÇÃO

O **estudo OBIS** - *Optimising Bike Sharing in European Cities – A Handbook* publicado pela EPOMM (*European Platform on Mobility Management*) identifica, com base nos sistemas de diferentes cidades europeias, os seguintes indicadores de custos:

- **CAPEX** (cerca de 20% do custo total):
 - 2500 a 3000 €/bicicleta
- **OPEX** (cerca de 80% do custo total):
 - 1500 a 2500 €/bicicleta/ano

Admitindo o **valor da proposta vencedora**, resultam os seguintes indicadores:

- **CAPEX:**
 - 2553 €/bicicleta – no limite inferior dos valores de referência
- **OPEX:**
 - 1276 €/bicicleta/ano - abaixo dos valores de referência

EXPERIÊNCIA DE UTILIZAÇÃO

EXPERIÊNCIA DE UTILIZAÇÃO

- Para **residentes** e para **turistas**
- **Adesão** no momento **por App** sem custos de transacção
- **Estações com wifi**
- **Informação em tempo real** sobre **disponibilidade de bicicletas** em cada estação
- **Fácil de utilizar**
- **Serviço de mobilidade conveniente**
- **Tarifário extremamente acessível**



Obrigado!



João Dias

www.emel.pt