

MAIS
MOBI
LIDADA
DE



**Sistemas de Bicicletas
Partilhadas**

O CASO DA GIRA





“Lisboa, cidade das 7 colinas”

“Lisboa não é ciclável”

“É preciso carro para ir a qualquer lado”

“Não há procura para uma rede de bikesharing”

“a bicicleta só serve para desporto”

“vocês são loucos!”

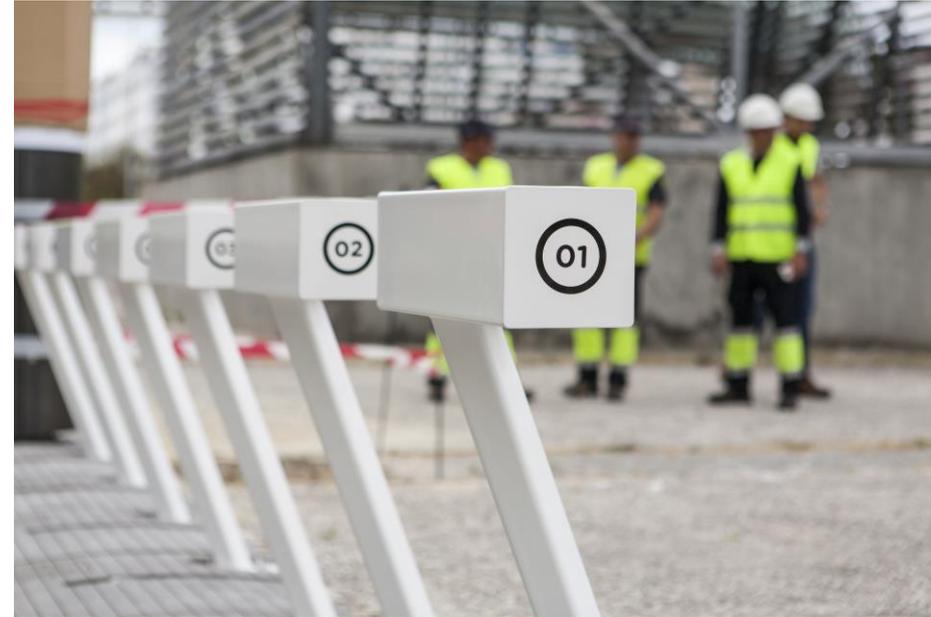




Enquadramento Histórico

No seu lançamento em 2017, o modelo de gestão da GIRA assentava numa repartição de responsabilidades:

- A EMEL geria internamente a Relação com o Cliente e a política comercial (tarifários, receitas).
- A empresa vencedora do concurso público internacional tinha a missão de implementar, gerir e operar a rede contratualizada.
- Inicialmente optou-se por uma **Fase Piloto** numa zona nova da cidade. Essa experiência permitiria ganhar tracção para uma expansão progressiva para toda a cidade.





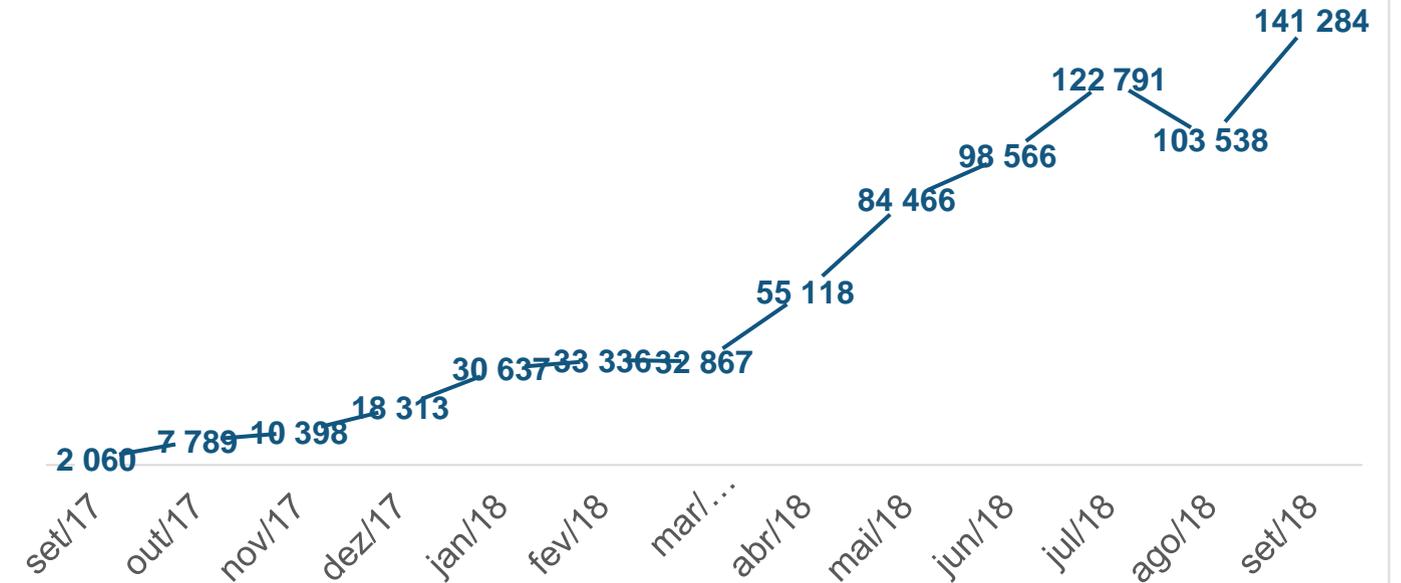
O início da **Fase Piloto** ocorreu em **Setembro de 2017** no **Parque das Nações**.

Consistia em **20 estações** e cerca de **200 bicicletas** em operação.

No final do primeiro ano de atividade da GIRA, apesar da dimensão da rede ainda não ser expressiva, tínhamos já mais de **700.000 viagens** acumuladas.



EVOLUÇÃO DAS VIAGENS MENSAIS 1.º ANO DE GIRA





Da Concessão à Internalização

Com a insolvência da ÓRBITA e o início da Pandemia Covid19 a EMEL, como tantos outros operadores, foi forçada a repensar parte da sua estratégia.

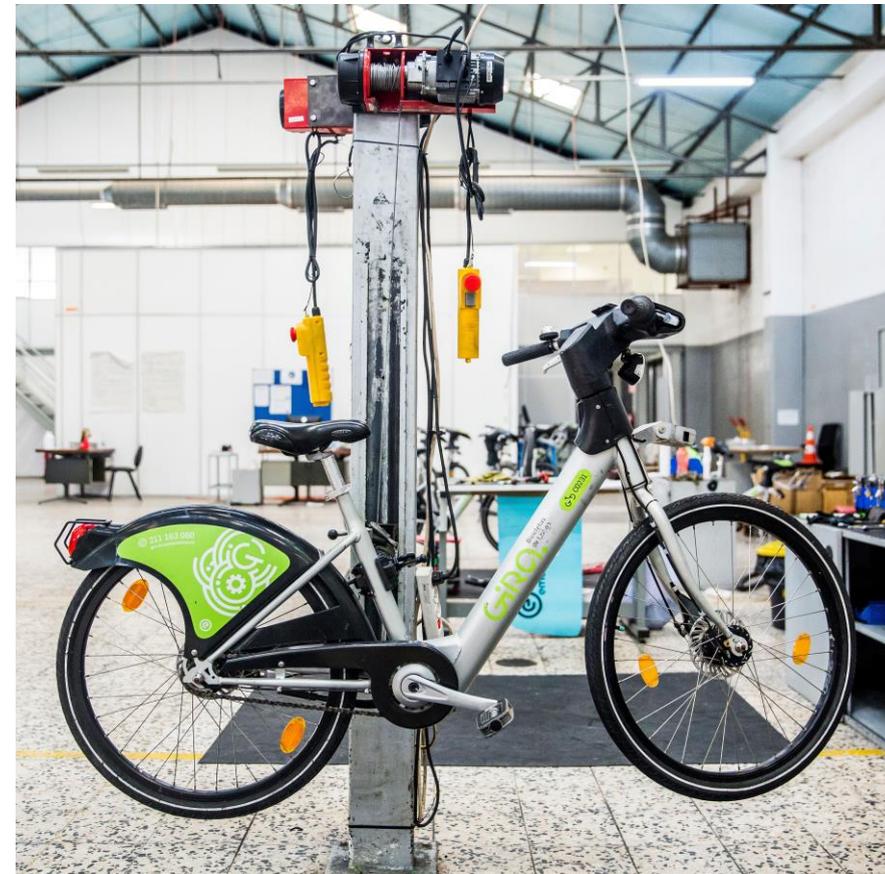
Assim decidimos antecipar o cenário de internalização de toda a Operação e a partir de Julho de 2020 passou a ser a EMEL a gerir todo o Sistema:

- Gestão Comercial;
- Compra de Bicicletas e Estações;
- Gestão Operacional;



Com a Internalização de todo o Sistema foi necessário:

- Contratar todos os mecânicos e técnicos que trasitaram da anterior empresa.
- Criar stocks de peças e componentes.
- Repensar toda a estratégia de operação (rebalanceamento, necessidades logísticas, etc)
- Redesenhar Equipas e Necessidades de RH's.
- Reequacionar a Expansão da Rede.





Rede Atual e Expansão

Desde o primeiro momento que a Implementação e Expansão da Rede GIRA compreende um profundo e árduo Trabalho de Equipa entre vários Serviços da EMEL e da CML.

Por norma o **planeamento** da Rede GIRA começa na **EMEL** e na Direção Municipal de Mobilidade da **CML** e sempre que possível desenvolve-se em paralelo com a Rede de Ciclovias.

Existem também contributos, quer das Juntas de Freguesia, quer de Associações e Cidadãos.

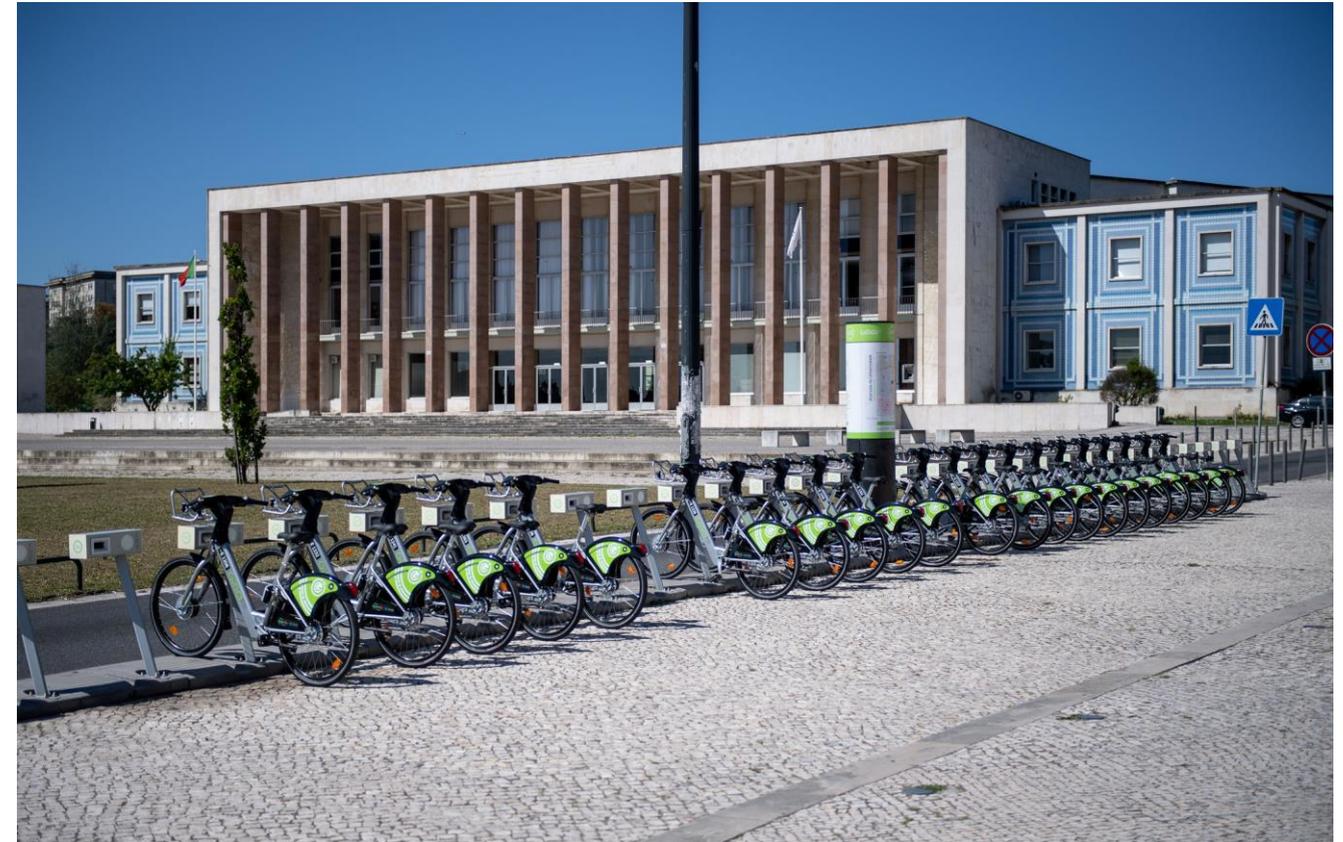
Uma das Evoluções de 2017 para 2021 é que a **GIRA** passou a ser um **bem público muito desejado em toda a Cidade**.





Definir uma nova localização para uma estação (ou conjunto de estações) é necessário considerar sempre os seguintes aspectos:

- Lógica de rede/malha e coerencia territorial.
- Proximidade à rede de ciclovias.
- Proximidade a Serviços/Escolas.
- Densidade Populacional.
- Interligação com outros meios de Transporte Público.
- Facilidade de Operação.
- Compatibilização com as Infraestruturas no subsolo.



Fase Piloto Setembro17

- 10 Estações
- 220 Docas
- 200 Bicicletas



Rede Atual 2021

- 102 Estações
- 1932 Docas
- 1600 Bicicletas



Expansão 2022

- 160 Estações
- 3092 Docas
- 1600 Bicicletas.



Rede Atual

Novembro21





Bicicletas Eléctricas Vs Convencionais

Perto de 60% da Frota Atual da GIRA é composta por bicicletas eléctricas e 40% bicicletas convencionais.

Em media, as viagens em bicicletas eléctricas representam atualmente mais de 80% do total de viagens diárias.

O Feedback dos utilizadores tem sido mais favorável às viagens em bicicletas eléctricas.

Face a este facto a EMEL, neste momento, apenas adquire bicicletas eléctricas, estando mesmo a estudar a electrificação de parte da frota convencional.





A importância do SharingCities

O SharingCities representou um impulso importante no lançamento do Sistema em 2017 bem como na recente compra de bicicletas elétricas.

Até ao momento o **SharingCities** permitiu apoiar parte do financiamento de **760 Bicicletas elétricas**.



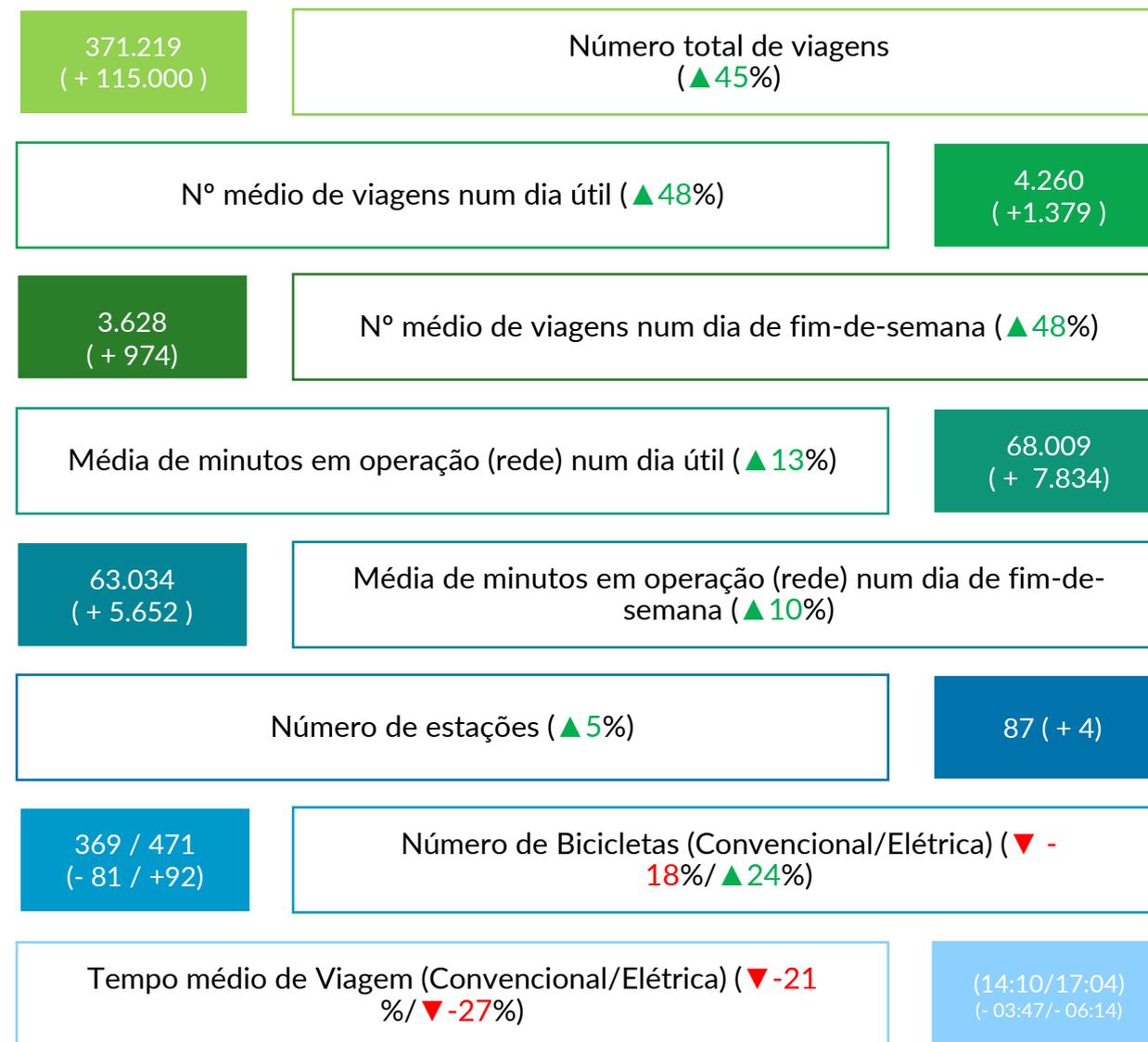


Evolução das Viagens e Covid19

Valores referentes apenas a Abril, Maio e Junho de 2021 em comparação com o mesmo período do ano de 2020.

Atualmente:

- +730 novas bicicletas elétricas
- 15 novas estações (87 -> 102)
- +4 Milhões de Viagens
- Máximo de 9788 viagens num só dia
- Tempo médio de viagem 16 minutos
- + viagens nos dias úteis vs fins de semana



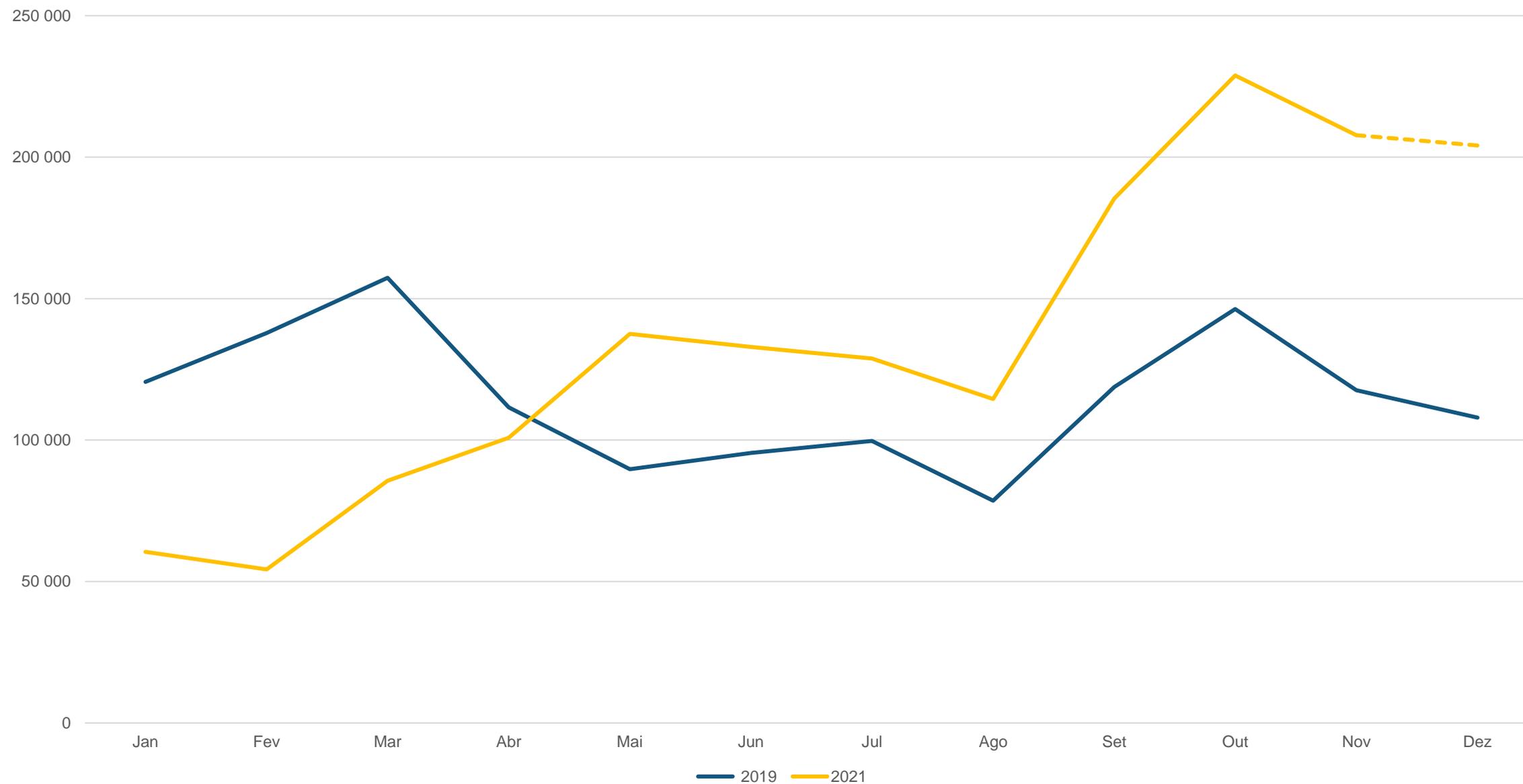


Viagens Mensais





Viagens Mensais Tendências 2019 - 2021





Desafios de uma Operação de BikeSharing

- Dificuldades no Rebalanceamento da Operação (especialmente nas horas de ponta)
- Inexistência de Mão de Obra qualificada em quantidade.
- Constrangimento no fornecimento de matérias primas (excessiva dependência de mercados fora da UE).
- Disrupção no ciclo de produção de peças e componentes (p.ex. SHIMANO).
- Atrasos nas cadeias de abastecimento logístico.
- Dimensão do mercado Português.





A GIRA como forma de inclusão

Hoje a GIRA é considerado por muitos como um Sistema de Transporte Público Individual.

A sua maior utilização é durante os dias úteis, numa lógica de “last mile”.

60% dos utilizadores são Homens.

40% dos utilizadores são Mulheres.

Tarifas económicas e acessíveis a todos.

Perspectiva de implementação da Rede GIRA em zonas mais vulneráveis para permitir acesso a toda a comunidade.

No âmbito do projeto europeu de investigação **TinnGO**, a EMEL está a recrutar mulheres utilizadoras regulares de bicicleta que se voluntariem para uma Experiência de Imersão no serviço GIRA, com o objetivo de detetar as principais barreiras à utilização da bicicleta e pensar em soluções que permitam ultrapassá-las.





Obrigado.



