

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
UNIDADE UNIVERSITARIA DE CAMPO GRANDE
CURSO DE TURISMO – EMPREENDEDORISMO E POLÍTICAS
PÚBLICAS

MARIANA BALTAZAR DE OLIVEIRA LADISLAU

PLANO DE NEGÓCIOS:
**PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO DE
CICLOTURISMO EM CAMPO GRANDE MS**

CAMPO GRANDE-MS

2016

MARIANA BALTAZAR DE OLIVEIRA LADISLAU

**PLANO DE NEGÓCIOS:
PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO
DE CICLOTURISMO EM CAMPO GRANDE MS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Turismo – ênfase em Empreendedorismo e Políticas Públicas da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul como parte das exigências para a obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Me. RODRIGO HAKIRA MINOHARA

CAMPO GRANDE, MS

2016

MARIANA BALTAZAR DE OLIVEIRA LADISLAU

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
PLANO DE NEGÓCIOS**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE TURISMO – ENFASE EM EMPREENDEDORISMO E
POLÍTICAS PÚBLICAS**

**PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO
DE CICLOTURISMO EM CAMPO GRANDE MS**

APROVADO EM 21 DE NOVEMBRO DE 2016.

Orientador: Prof. Me. Rodrigo Hakira Minohara
UEMS

Prof. Dr. Miguel Ângelo Batista

Prof. Dr. Djanires Lageano Neto de Jesus

LADISLAU, Mariana Baltazar de Oliveira

PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO DE CICLOTURISMO EM CAMPO GRANDE MS / Mariana Baltazar de Oliveira Ladislau. Campo Grande - MS: Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2016.

50 de páginas, 10cm

Plano de Negócio – Graduação – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2016.

·
Orientador: Prof. MSc. RODRIGO HAKIRA MINOHARA

1. Plano de Negócio 2. Empreendimento Turístico 3. Cicloturismo

AGRADECIMENTO

Agradeço primeiramente a Deus por ter concedido a vida e a oportunidade de cursar uma graduação e por toda a proteção dada a mim até aqui. Ao meu esposo Mércio, que com todo seu amor e compreensão me ajudou e me incentivou a nunca desistir dos meus objetivos, aos meus pais Elisabeth e Aloizio e também ao meu sobrinho Patrick que juntos me deram a força para superar todos os obstáculos com alegria sempre, no longo caminho acadêmico. Enfim, sou grata por meus verdadeiros amigos da vida que me apoiaram e lutaram ao meu lado, aos meus brilhantes professores em especial meu orientador Rodrigo Minohara por sua dedicação na orientação deste trabalho.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Informações da empresa e empreendedor	11
Tabela 2: Recursos físicos	14
Tabela 3: Recursos tecnológicos	15
Tabela 4: Recursos humanos	15
Tabela 5: Análise de SWOT	16
Tabela 6: Cronograma de atividades	17
Tabela 7: Alianças estratégicas	19
Tabela 8: Estudos dos concorrentes	21
Tabela 9: Estimativa de Custos Variáveis	25
Tabela 10: Preços e Serviços a serem ofertadas	26
Tabela 11: Projeção de Vendas	26
Tabela 12: Projeção de Vendas Período de 4 meses	26
Tabela 13: Cronograma de atividade para plano de marketing	27
Tabela 14: Investimento total	28
Tabela 15: Fonte de recursos e Investimento	28
Tabela 16: Margem de contribuição	29
Tabela 17: Ponto de equilíbrio	29
Tabela 18: Rentabilidade	30
Tabela 19: Lucratividade	38
Tabela 20: Retorno Financeiro	38
Tabela 21: Resultado Operacional	36

SUMÁRIO EXECUTIVO

A proposta da implantação de empreendimento de cicloturismo na cidade de Campo Grande visa atender uma demanda perceptível de turistas que adotam o segmento na cidade e em todo o país, de modo que a atividade trás em sua realização o turismo cultural histórico de forma sustentável, com baixo custo e que leva qualidade a saúde dos usuários, entre outros benefícios do *Bike Tour*.

A necessidade que cada setor e em determinados locais, e no caso de Campo Grande foi visualizada essa oportunidade empreendedora para a criação da FunBike com o segmento de cicloturismo na cidade de Campo Grande com a aplicação no Bike Tour na ciclovia da Avenida Afonso Pena, principal via da capital de Mato Grosso do Sul.

Através de uma pré análise e estudos desenvolvidos, de pesquisas e também pela instituição SEBRAE, a ideia do empreendimento que forneceria a atividade do cicloturismo é viável e necessária para o desenvolvimento do turismo da capital sul-mato-grossense. A partir daí foi realizada uma pesquisa de análise de mercado *in loco*. Uma das possibilidades como já citada, é o desenvolvimento da atividade na avenida da principal da cidade, pois a mesma é estruturada com ciclovias novas e totalmente sinalizada. Outra possibilidade do empreendimento ser de sucesso é o serviço ser totalmente inédito, não há concorrentes diretos, pois não há empresa que forneça o serviço de cicloturismo. Em pesquisas realizadas com empresas do mesmo segmento, encontramos em Portugal a *FreeFlow* é uma empresa que oferece aos seus turistas um agradável passeio de bicicleta através da costa Alentejana ou ao logo do Guadiana, todos com guia de turismo, oferecendo assim vários programas de cicloturismo, a empresa oferece um serviço de qualidade respeitando o meio ambiente e cumprindo todos requisitos legais e promovendo o país de Portugal de maneira sustentável.

O fluxo de “turistas de passagem” na cidade de Campo Grande cresce a cada dia, os mesmos passam pela capital com destinos típicos como Serra da Bodoquena, compras na fronteira e Pantanal, dando ao turismo a oportunidade de realizar atividades rápidas com criatividade, visando à cultura do estado e desenvolvendo através do cicloturismo uma atividade simples e de alto conhecimento da história e cultura da cidade de Campo Grande.

O empreendimento será implantado na cidade de Campo Grande MS, desenvolvendo a atividade do Bike Tour na avenida Afonso Pena com ponto inicial no Hotel Exceler, localizado na Av. Afonso Pena nº 444 em Campo Grande e o ponto final no atrativo turístico Aquário do Pantanal, localizado nos altos da mesma avenida.

Nosso objetivo geral é analisar a viabilidade de implantação de uma empresa cuja uma das funções seja o desenvolvimento do lazer, cultura e recreação de forma sustentável e criativa. Outros objetivos são realizar o planejamento acompanhado de uma análise de mercado através do plano de negócio para a organização do empreendimento no segmento do cicloturismo, Dar a oportunidade de conhecimento cultural e turístico da história da cidade de Campo Grande de uma forma divertida alinhada ao lazer e Desenvolver a cultura e o turismo na cidade de Campo Grande com a criação do Bike Tour.

ÍNDICE

1 EMPRESA	11
1.1 Informações gerais da empresa	11
1.2 Definições de negócio	12
1.3 Necessidades do mercado a ser atendida	12
1.4 Cenário futuro para o mercado	13
1.5 Visão	13
1.6 Missão	14
1.7 Organograma	14
1.8 Recursos físicos	14
1.9 Recursos tecnológicos	15
1.10 Recursos humanos	15
1.11 AnáliseSWOT	16
1.12 Cronogramas de atividades	17
2 PRODUTOS E SERVIÇOS	18
2.1 Apresentaçãode descrição do produto	18
2.2 Normas e técnicas	18
2.3 Alianças estratégicas	18
2.4 Desenvolvimento de produtos e serviços	19
3 MERCADO	20
3.1 Identificação do público-alvo	20
3.2 Tendência do mercado	20
3.3 Participação no mercado	21
3.4 Análise dos Concorrentes	21
3.5 Diferencial Competitivo	22
3.6 Metas específicas	21

3.7 Análise de Mercado	22
4 PLANO DE MARKETING	30
4.1 Canais de Distribuição	30
4.2 Marca	30
4.3 Estratégia de promoção	31
4.4 Relacionamento com o cliente	32
4.5 Política de Preço	32
4.6 Projeção de venda	33
4.7 Cronograma de atividades para plano de marketing	34
5 ESTRUTURA DE CAPITALIZAÇÃO	35
6 PLANO FINANCEIRO	36
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	39
REFERÊNCIAS	40
8 ANEXOS	42
Anexo I - Guia Incluindo a Bicicleta Nos Planos	
Anexo II – Mapa das Ciclovias na cidade de Campo Grande	
Anexo III – Questionário A Mobilidade Urbana e uso da Bicicleta em Campo Grande MS	
Anexo IV – Normas e alvarás para abertura de empresa em Campo Grande MS.	
9 APÊNDICES	69
Apêndice I - Questionário aplicado para viabilidade de mercado e cliente.	
Apêndice II – Tabulação em gráficos do questionário aplicado para viabilização de mercado e cliente.	

1 EMPRESA

1.1 Informações Gerais da Empresa e Empreendedor:

Nome:	Mariana Baltazar de Oliveira Ladislau
Endereço:	Rua Rio Dourado, 479
Cidade:	Campo Grande
Estado:	Mato Grosso do Sul
Perfil:	Mariana Baltazar de Oliveira Ladislau, graduanda em Turismo pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, experiente na área de lazer e recreação na cidade de Campo Grande.
Sócio da empresa:	a mesma não haverá
Atribuições	Responsável legal pelo empreendimento FunBike, recrutamento e seleção de guias e equipe de apoio comissionado, planejamento e organização da Rota Av Afonso Pena, administradora, compras e finanças da empresa.
Razão Social:	Oliveira Ladislau Turismo
Nome Fantasia:	FUN BIKE – CICLOTURISMO DE CAMPO GRANDE
Endereço:	Rua Rio Dourado, 479 Campo Grande MS
Setores de atividade:	Terciário
Forma jurídica:	Microempreendedor Individual
Enquadramento Tributário:	Simples Nacional
CPF:	015.006.681-33
Telefone:	+55 67 992697150

Tabela 1: Informações da empresa e empreendedor
Fonte: elaborado pela autora, 2016

1.2 Definições do negócio

A empresa se enquadrará como microempreendedor individual (MEI) que é a pessoa que trabalha por conta própria e que se legaliza como pequeno empresário, o MEI não pode ter participação em outra empresa nem mesmo como sócio ou titular.

A “Fun Bike” irá executar por meio do cicloturismo atividades de lazer, cultura e recreação, proporcionando aos mesmos um dia divertido de uma maneira diferente de conhecer a cidade de Campo Grande e sua história, através dos seus principais pontos turísticos na principal avenida da cidade, a mesma terá como ponto de ponto inicial no Hotel Exceler, localizado na Av. Afonso Pena nº 444 em Campo Grande e o ponto final no atrativo turístico Aquário do Pantanal, localizado nos altos da mesma avenida, o trajeto será realizado com bicicletas alugadas, sendo os turistas acompanhados com um guia para o circuito cultural de aprendizagem nos pontos turísticos da capitais concentrados na avenida principal.

1.3 Necessidades do Mercado a ser atendida

Em Campo Grande não há ainda uma empresa com prestação de serviços em lazer e recreação específica no segmento do cicloturismo guiado, a mesma será realizada. Uma grande necessidade é ter mais serviços de qualidade que divulguem nossa cidade, história e cultura de forma simples e bem executada.

Como já informado existem diversas empresas que oferecem a atividade de cicloturismo com qualidade e sucesso como a *FreeFlow* em Portugal. Em meio a modernidade e preocupação do homem com o aquecimento global e as questões de sustentabilidade cresce ainda mais a preocupação em procura de novas alternativas de deslocamento pela cidade, em meio a trânsitos lentos e caóticos, vias de carros mal conservadas é ainda mais estressante, andar de bicicleta é uma sensação de liberdade em busca de ar puro e convívio com a natureza sentido o sol e o vento

sobre os rostos em cada pedalada, sabendo que utilizando a bike estamos diminuindo os poluentes cada vez que dirigimos um carro, ônibus e etc.

Aproveitando a oportunidade que nossa cidade oferece, de vastas ciclovias e ciclofaixas nos bairros e centro da cidade, em suas vias principais, sendo assim uma das capital que mais tem ciclovias implantadas em sua maioria com boas sinalizações e em estado de manutenção adequadas para uso, sem contar o clima da Cidade Morena que é favorável ao uso de bicicleta em varias estações do ano.

1.4 Cenário futuro para o mercado

No Brasil existem em media 50 milhões de veículos e 20 milhões de motos em circulação em vias brasileiras (FUNDTUR, 2012). Com essas informações cresceu ainda mais o numero de pessoas que estão utilizando a bicicleta em grandes metrópoles, para um deslocamento mais rápido e seguro. Em nossa capital também há esse aumento no numero de pessoas buscando a facilidade, praticidade e economia de uma bike, uma das expectativas no turismo da capital é a inauguração do atrativo Aquário do Pantanal, ponto que será finalizado nosso Bike Tour, após o mesmo ocorrer a demanda pelo cicloturismo irá aumentar e o crescimento do empreendimento será um fato.

1.5 Visão

Ser uma empresa de sucesso e respeitada, em que seja exemplo de turismo de qualidade e sustentabilidade.

Nossos valores são:

- Respeitar a cultura local;
- Responsabilidade social e ambiental; e
- Ética e compromisso nos serviços prestados

1.6 Missão

Ser uma empresa que leva através de seus serviços a felicidade plena em um único passeio de bicicleta com excelência e diversão.

1.7 Organograma



1.8 Recursos físicos

Espaço de escritório em formato Home Office e bicicletas.

RECURSOS FÍSICOS	
Qtde	Recurso
1	Espaço Escritório (Home Office)
10	Bicicletas Tradicionais

Tabela 2: Recursos físicos

Fonte: elaborado pela autora, 2016

1.9 Recursos tecnológicos

Celular, internet, computador e Tv.

RECURSOS TECNOLÓGICOS	
Qtde	Recurso
4	Celular
1	Computador
1	Internet
1	TV

Tabela 3: Recursos tecnológicos

Fonte: elaborado pela autora, 2016

1.10 Recursos Humanos

RECURSOS HUMANOS	
Qtde	Recurso
1	Proprietário
1	Guia de Turismo

Tabela 4: Recursos humanos

Fonte: elaborado pela autora, 2016

As funções da equipe de trabalho serão desenvolvidas nas seguintes formas: Proprietário, responsável pela administração da empresa em vários segmentos, tais como, financeiro, de Treinamento de equipe e econômico, será responsável pelo desenvolvimento da rotina de trabalho diária dando apoio em diversas funções da empresa, incluindo o atendimento aos clientes no espaço de descanso dos ciclistas. O Guia de turismo será responsável pela captação dos turistas, liderar a atividade do Bike Tour e realizar relatório diário das atividades realizadas tais como solicitações e opiniões dadas pelos turistas. O Proprietário será o responsável pelo monitoramento, conserto e manutenção das bicicletas e demais equipamentos da empresa.

1.11 Análise SWOT

A análise SWOT é uma ferramenta que proporciona ao empresário de como está sua empresa perante seus concorrentes fazendo assim que conheça, analise e estude o seu comportamento.

No conceito de Oliveira (2007, p. 37) o mesmo define a análise SWOT da seguinte forma:

1. Ponto forte é a diferenciação conseguida pela empresa – variável controlável – que lhe proporciona uma vantagem operacional no ambiente empresarial (onde estão os assuntos não controláveis pela empresa).
2. Ponto Fraco é a situação inadequada da empresa – variável controlável – que lhe proporciona uma desvantagem operacional no ambiente empresarial.
3. Oportunidade é a força ambiental incontrolável pela empresa, que pode favorecer sua ação estratégica, desde que conhecida e aproveitada, satisfatoriamente, enquanto perdura.
4. Ameaça é a força ambiental incontrolável pela empresa, que cria obstáculos à sua ação estratégica, mas que poderá ou não ser evitada, desde que reconhecida em tempo hábil.

Contudo a análise de SWOT se torna de fundamental importância para o planejamento e também para a criação de um plano de negócio.

Após análise e pesquisas de mercado e seguindo os conceitos estudados apresentamos abaixo a Matriz FOFA da empresa Fun Bike.

INTERNA		EXTERNA	
FORÇAS		AMEAÇAS	
Lazer e recreação		Condições climáticas	
Equipamentos desportivos		Concorrencias de cidades que promovem atividades semelhantes	
Produto inovador e sustentável		Deficiência na segurança pública	
Auto conhecimento da cultura local		Sedentarismo humano	
Localização central na cidade		Ausência de sinalização turística adequada	
Qualificação Profissional do proprietário			
EXTERNA		INTERNA	
OPORTUNIDADES		FRAQUEZAS	
Parceria com instituições de ensino para passeios guiados		Pouca experiência na área de cicloturismo	
Procura crescente por atividades ligadas a natureza		Falta de profissional qualificado	
Diversificação da oferta turística		Crise econômica	
Apoio do poder público ao fomento do turismo municipal		Baixa temporada	
Paisagem natural			

Tabela 5: Análise de SWOT
 Fonte: elaborado pela autora, 2016

1.12 Cronograma de atividades

CRONOGRAMA DE ATIVIDADES (2016)							
AÇÕES	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV
Criação do Projeto	x	X					
Período de adequação do espaço físico			X	x	X	x	
Período de Financiamento	x		X	x	X	x	x
Contratação e Treinamento de Equipe					X	x	
Compras de Produtos		X		x	X	x	
Marketing da Empresa						x	x
Apresentação Final do Plano de Negócios							x

Tabela 6: Cronograma de atividades
 Fonte: elaborado pela autora, 2016

2. PRODUTOS E SERVIÇOS

2.1 Apresentação e descrição do produto

O Bike Tour será uma atividade de cicloturismo, desenvolvida com bicicletas seguras e de boa qualidade, sendo elas elétricas e tradicionais, iremos também atender o público de ciclistas que estiverem com suas próprias bicicletas, nossos turistas terão a disposição uma equipe completa de apoio, treinada e equipada para manutenção de bicicletas e também com primeiros socorros no ponto de apoio e caso necessário o mesmo irá até aos clientes que contratarem nossos serviços.

2.2 Normas e Técnicas

De acordo com as normas da cidade de Campo Grande os procedimentos para se abrir uma microempresa terá que seguir determinados passos e procedimentos para realizar o mesmo.

Acessando ao site da Prefeitura Municipal de Campo Grande http://capital.ms.gov.br/semre/canaisTexto?id_can=2371 (acesso dia 08/06/2016), o empreendedor e empresário que quiser abrir uma empresa na cidade terá que seguir as normas e cadastro no mesmo site.

2.3 Alianças estratégicas

Buscaremos parcerias com Ciclo Ribeiro, empresa sul-mato-grossense com várias lojas no estado e na capital, a mesma irá fornecer dez bicicletas com descontos no pagamento a vista ou uma espécie de financiamento das mesmas, também parceria com Fensa, distribuidor da marca Coca-cola, entre outros.

2.4 Desenvolvimento de Produtos e serviços

ALIANÇAS ESTRATÉGICAS								
Estratégia	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Fornecedores				X	X	X		
Adaptações			X	X	X	X		
Buscar Parcerias				X	X	X	X	X

Tabela 7: Alianças estratégicas

Fonte: elaborado pela autora, 2016

3. MERCADO

3.1 Público alvo

Após a análise realizada através da pesquisa aplicada em Campo Grande para esse Plano, nosso público alvo em especial será os usuários de bicicleta, estudantes e trabalhadores de diferentes áreas. As pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte para fins de atividades físicas, lazer e deslocamento para trabalhos ou estudos, sendo esses os que utilizam diariamente e também nos fins de semana.

Buscaremos atender a demanda de turistas de todo país e do mundo. Pretendemos atingir os seguimentos de cicloturismo e turismo visando uma geração de valores, tais como, preservação do meio ambiente, mobilidade urbana, desenvolvimento do turismo e sustentabilidade.

3.2 Tendências do mercado

Para Kotler, (2000) Tendência é uma direção ou seqüência de eventos que ocorre em algum momento e promete durabilidade.

A busca pela paisagem natural e histórica da cidade foi o item mais pontuado em nossa pesquisa, seguido pelo número de ciclovias construídas em Campo Grande, dessa maneira a tendência do uso da bicicleta tende a evoluir mais e junto a isso alinha-se a valorização do patrimônio natural e histórico da capital.

A tendência da utilização de bicicleta como meio de transporte está dominando todo o mundo, principalmente quando se fala a respeito de aquecimento global e os males que o mesmo traz, pensando nisso foram criados vários grupos que envolvem o uso da bicicleta como meio de transporte para fins de diminuir a emissão de gases poluentes. Muitas cidades estão incluindo em seu planejamento urbano a introdução de ciclovias e ciclofaixas para que seja estimulado o uso deste meio de locomoção. Em Campo Grande a utilização na bicicleta está em alta, existem vários grupos de ciclistas pela cidade que realizam circuitos nos fins de semana e à noite, os mesmos são montados por amigos e apaixonados por *bike*.

Através da pesquisa realizada entre os dias 7 e 16 de outubro de 2016 na cidade de Campo Grande nos seguintes pontos: Av. Afonso Pena, Parque das Nações Indígenas e Praça do Rádio Clube. Foi realizada a pesquisa *in loco* na cidade de Campo Grande. A mesma realizada nos três turnos com 50 pessoas de diversas idades e perfil, de forma positiva a pesquisa trouxe os seguintes resultados: 92% dos entrevistados tem o interesse em conhecer Campo Grande de bicicleta, 52% pagaria entre 11 e 30 reais por passeio na Av. Afonso Pena com guia de turismo, 36% pagaria até 50 reais pelo mesmo serviço, 96% dos entrevistados não conhecem um local de encontro entre ciclistas, 66% dos entrevistados acharam muito interessante a criação de um ponto de encontro de ciclistas, uma espécie de *point* para os mesmos. Ao término das entrevistas foi observado que o número de ciclistas aumentam e que os mesmos tem interesse em contratar os serviços da Fun Bike.

3.3 Participações pretendidas para o mercado

Nossa pretensão para com o mercado é inicialmente focar no nosso público alvo inicial prestando um serviço com excelência e qualidade, visando um aumento de potencial e a pretensão de mais investimentos para atender diversos públicos, tais como, pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção para que todos tenham a oportunidade de realizar um passeio turístico sobre rodas e desfrutar da nossa bela cidade morena.

3.4 Análise dos concorrentes

Nossos concorrentes indiretos são dois prestadores de serviços de oferecem aluguel de bicicleta por hora, o primeiro o ScotterBike de propriedade do Sr. Renato Garcia, o mesmo presta serviço no Parque das Nações Indígenas, somente com aluguel de bicicleta. O segundo é Triciclos Bike do empresário Sr. Paulo Araujo, o mesmo aluga triciclos por hora na Orla Morena e Aeroporto.

ESTUDOS DOS CONCORRENTES				
Empresa	Qualidade	Localização	Atendimento	Condições de pagamento
ScotterBike	Media	Parque das N. Indígenas	Sab, Dom e feriados	A vista - Dinheiro
Triciclo Orla	Alta	Orla Morena e Aeroporto	Sab, Dom e feriados	A vista - Dinheiro

Tabela 8: Estudos dos concorrentes

Fonte: elaborado pela autora, 2016

3.5 Diferencial competitivo

O Diferencial da “Fun Bike” é que nossa empresa é voltada a atenção para o turismo de Campo Grande com atendimento de qualidade, individual ou em grupo, realizando a Rota Afonso Pena com o Guia de Turismo, explicando suas principais histórias em seus pontos turísticos, uma espécie de City Tour, porém de bicicleta, algo que não existe em nossa capital. Com a análise realizada através da pesquisa *in loco* foi notado o interesse, pois pedalar é bom, se tiver um conhecimento, emoção e alegria o passeio fica ainda mais completo, e é esse o nosso maior diferencial para com os turistas, dar incentivo a cultura e lazer.

3.6 Metas específicas

Nossa principal meta é dar atendimento de qualidade aos turistas e população em geral, almejar o aumento do turismo em Campo Grande com uma proposta simples, porém funcional. Aumentar a demanda de usuários de bicicleta e a longo prazo atingir todo nosso publico alvo, sempre buscando realizar nosso serviço com qualidade para que todos nossos clientes tenha satisfação em ter realizado nossos serviços.

3.7 Análise de mercado

Foi desenvolvida através da pesquisa *in loco* realizada entre os dias 7 e 16 de outubro de 2016 na cidade de Campo Grande nos seguintes pontos: Av. Afonso Pena, Parque das Nações Indígenas e Praça do Radio Clube, a mesma

realizada nos três turnos com 50 pessoas de diversas idades e perfil, de forma positiva a pesquisa trouxe os seguintes resultados:

Representando a questão 3, o gráfico abaixo traz a informação da frequência do uso da bicicleta pelo entrevistado.

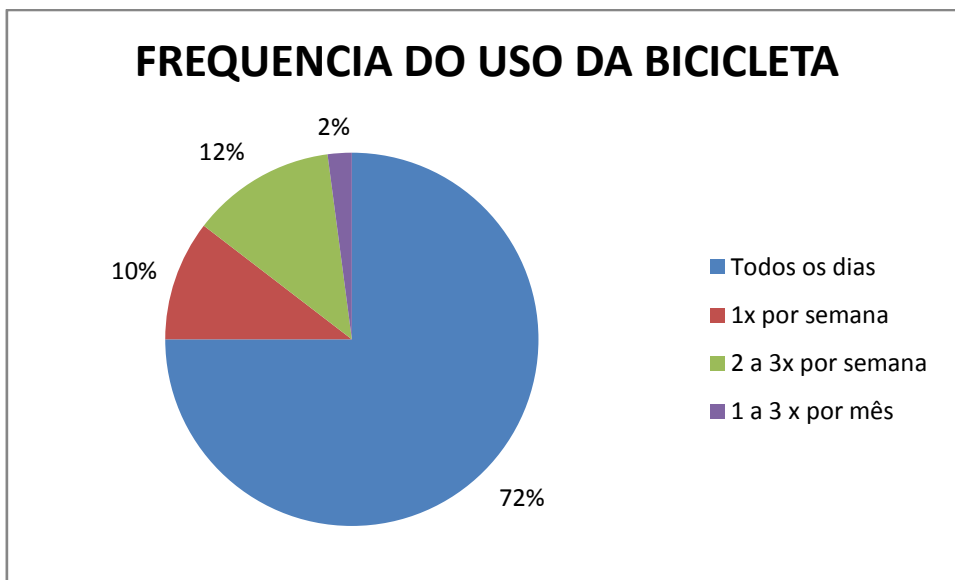


Gráfico 1 – Qual a frequência do uso dos entrevistados

Fonte: Elaborado pela autora

Sobre pedalar, foi identificado que não é somente por economia financeira ou algo parecido, foi muito além, a preocupação com a saúde e principalmente com o meio ambiente foi o quesito mais questionado e almejado em conversas com os entrevistados. A utilização como observado no gráfico é realizado diariamente por 72% dos entrevistados.

Segundo Hinault (1986),

o ciclismo é o único esporte que realiza, de um modo muito completo, a simbiose "homem-máquina", pois a bicicleta prolonga o seu próprio corpo. Trata-se de um exercício em que a pessoa transporta o seu peso corporal, utilizando-se de uma bicicleta, não sobrecarregando músculos e articulações nem a coluna vertebral. (Pag. 65)

A bicicleta como meio de locomoção faz com que as pessoas se sintam livres e ao mesmo tempo alegres em receber o ar puro de nossa cidade.

Na questão 4 dando referencia em quais as situações se utiliza a bicicleta como meio de transporte em Campo Grande, foi identificado as seguintes opiniões:

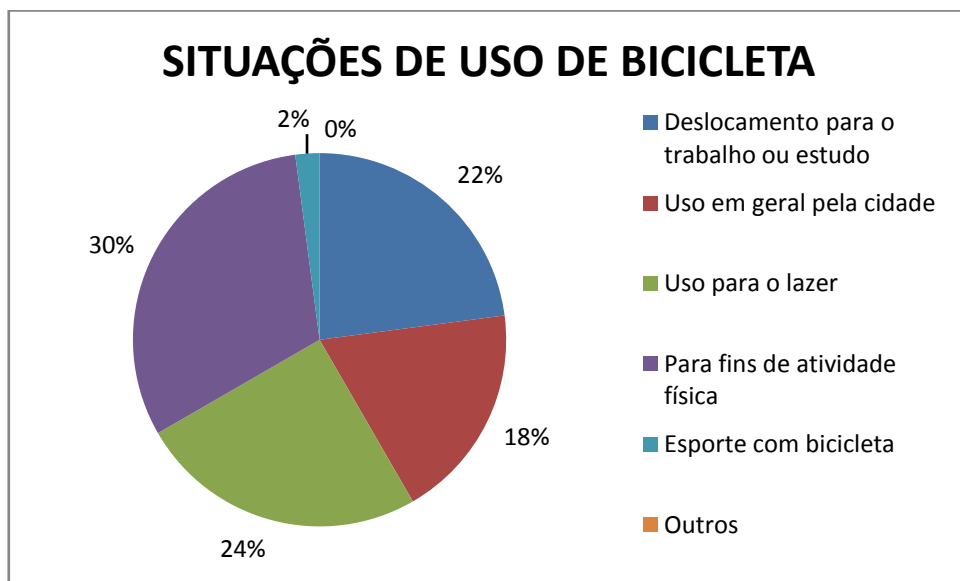


Gráfico 2 – Em qual situação de uso da bicicleta

Fonte: Elaborado pela autora

Nessa questão colocamos em destaque os três itens mais votados na utilização da bicicleta, 30% tem a utilização de bicicleta para fins de atividade física. 24% uso realizado em lazer e 22% dos entrevistados utilizam a bicicleta para deslocamento para trabalho ou estudo.

Na questão 5 obtivemos o levantamento sobre os pontos positivos das ciclovias em Campo Grande na opinião nos entrevistados

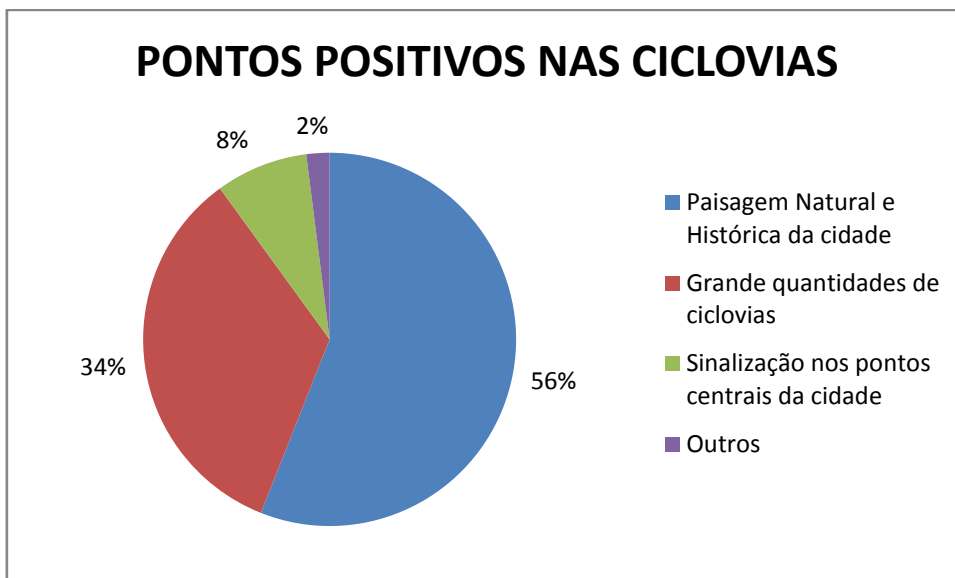


Gráfico 3 - Quais os pontos positivos nas ciclovias de Campo Grande MS

Fonte: Elaborado pela autora

Para Meneses (2002, pag. 36) A paisagem “tem história que ela pode ser objeto de conhecimento histórico e que esta história pode ser narrada.

A opção pela alternativa paisagem natural e histórica da Cidade teve um aspecto muito forte na identificação desta questão abordada no questionário aplicado, com 56% de escolha pelos entrevistados.

Segundo BOULLÓN (2002, pag. 79) O espaço turístico é a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria prima do turismo.

Com 34% de escolha pelo publico a alternativa grande quantidade de ciclovias foi escolhida com questionamentos pelo fato de alguns problemas serem detectados nas ciclovias por seus usuários, uma delas é o fato da não ligação total entre os 90 km de ciclovias construídas em Campo Grande, o declive entre os asfaltos novos e o canteiro central da Av. Afonso Pena também foi um fato lembrado por alguns ciclistas entrevistados.

Em referencia a alternativa de sinalização nos pontos centrais da cidade houve a aceitação de apenas 4% dos entrevistados.

Na questão 6 buscamos saber dos entrevistados o interesse em conhecer os pontos turísticos de Campo Grande pedalando bicicleta.

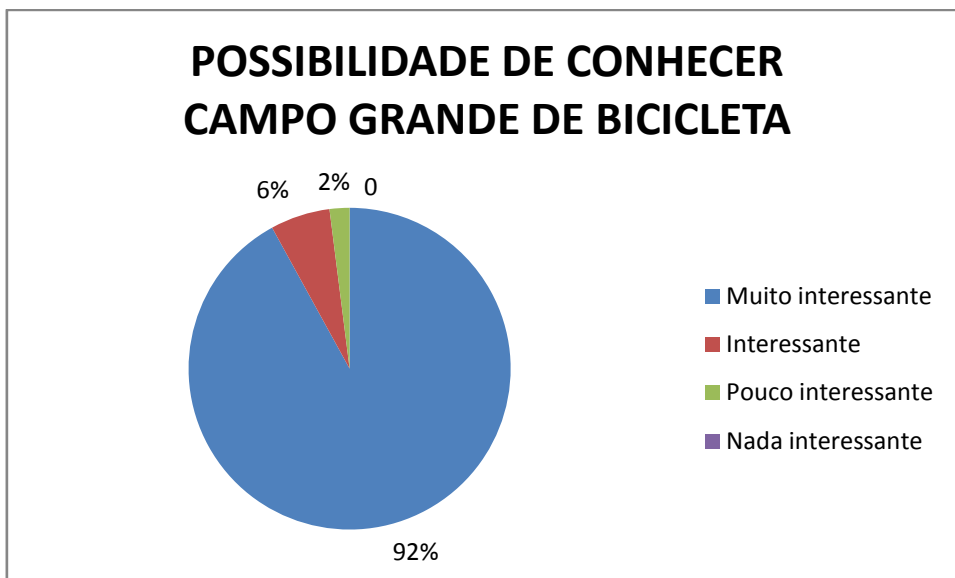


Gráfico 4 – Interesse do entrevistado em conhecer os principais pontos turísticos de Campo Grande com bicicleta

Fonte: Elaborado pela autora

Com 92% de aceitação, os entrevistados escolheram a opção Muito Interessante e acharam a idéia inovadora e ao mesmo tempo sustentável e também necessária já que o funcionamento do *City Tour* está temporariamente desativado em nossa cidade.

Esse resultado demonstrou que mais uma vez os campo-grandenses esperam sempre algo de novidade e inovador na capital, tendo em vista que em outros locais Como na Ilha da Madeira em Portugal e como em São Pulo já existe o Bike Tour, através do banco Bradesco que trás justamente este serviço de turismo com bicicleta.

A questão 7 apresenta valores de comercialização no serviço da Rota da Av. Afonso Pena com a Fun Bike. Foi questionado aos entrevistados qual o valor você pagaria em um passeio de bicicleta com guia de turismo para conhecer Campo Grande MS e a mesma apresentou os seguintes resultados:

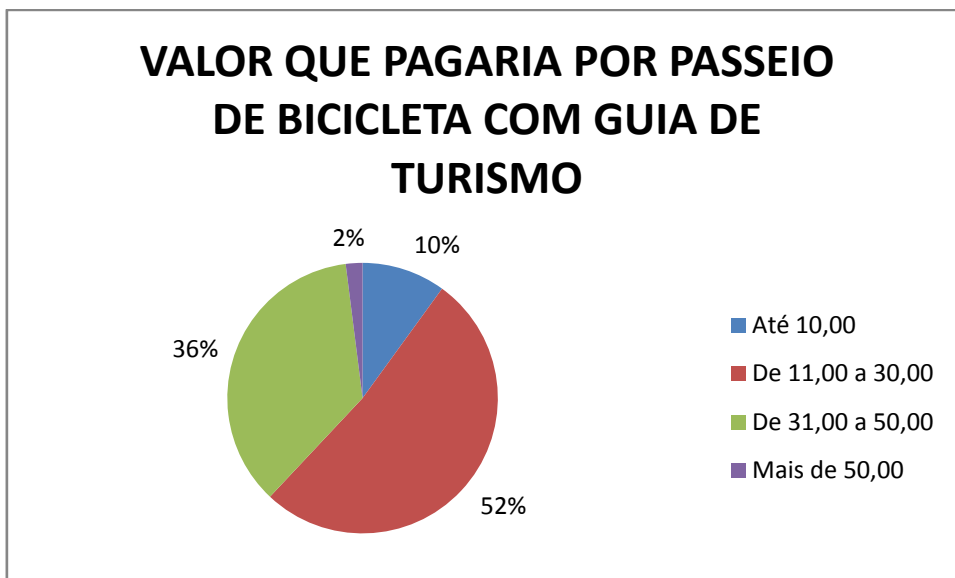


Gráfico 5 – Valor que pagaria por um passeio turístico de bicicleta com guia

Fonte: Elaborado pela autora

Em sua maioria, 52% dos entrevistados pagariam entre 11 e 30 reais por passeio na Av. Afonso Pena com guia de turismo. Esse resultado foi de certa forma positiva visto que o país está em meio a crise financeira, porém os mesmos acreditam na qualidade do serviço.

36% dos entrevistados pagariam entre 31 e 50 reais pelo mesmo serviço. Esses valores apresentados pela mesma questão demonstram o interesse mais uma vez em experimentar e usufruir de um serviço barato, sustentável e que fortalece o desenvolvimento turístico da cidade e do estado.

Na questão 8 os entrevistados foram perguntados se conhecem algum ponto de encontro de ciclistas. O gráfico abaixo apresenta os seguintes resultados:

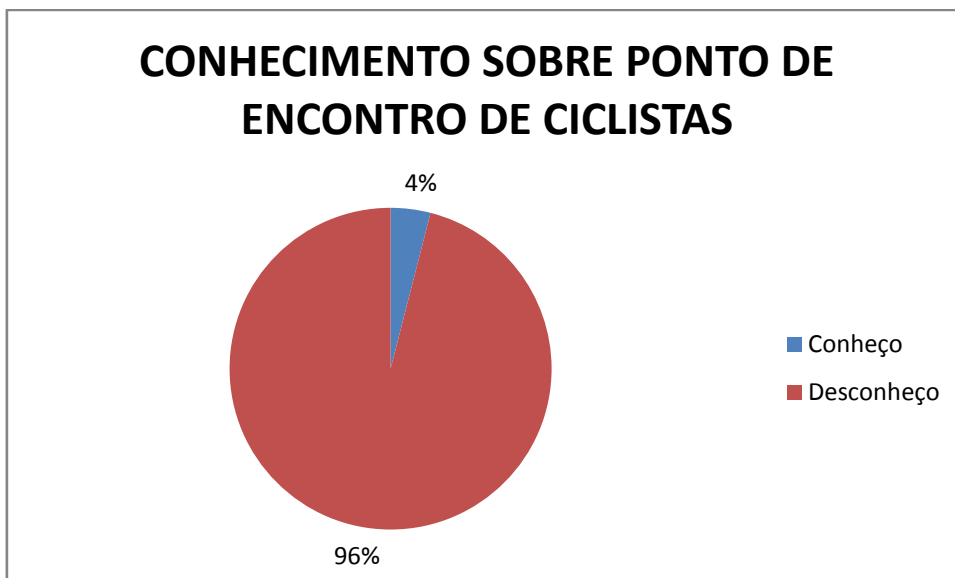


Gráfico 6 – Sobre o conhecimento da existência de um ponto de encontro de ciclistas em Campo Grande MS

Fonte: Elaborado pela autora

96% dos entrevistados não conhecem nenhum local de encontro entre ciclistas, os mesmo são sabem as existência de grupo de ciclistas que pedalam a noite, nos fins de semana e também alguns que pedalam no interior ou em até cidade vizinhas. Os 4% dos entrevistados conhecem apenas o Parque das Nações Indígenas e a Orla Morena.

Na ultima questão trouxemos aos entrevistados sobre o interesse em um local de ponto de encontro entre os ciclistas e usuários de bicicleta. No gráfico abaixo mostramos os seguintes resultados:

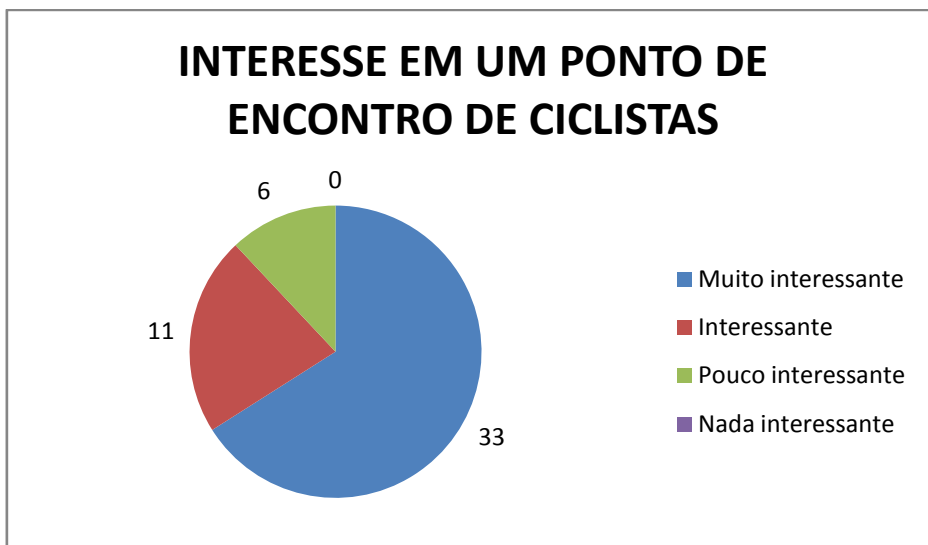


Gráfico 7 – Se o entrevistado acha interessante a criação de um ponto de encontro de ciclistas em Campo Grande

Fonte: Elaborado pela autora

Na pergunta realizada obtivemos uma marca positiva sobre a questão, 66% dos entrevistados acharam muito interessante a criação de um ponto de encontro de ciclistas. Com esses resultados observamos a necessidade do mercado para criação dessa espécie de *point* para os ciclistas, turistas e usuários de bicicletas, um local que seja agradável, que mostre o turismo do estado e ao mesmo tempo familiar e aconchegante para os moradores locais e turistas. Ao término das entrevistas foi observado que o número de ciclistas aumentam e que os mesmos tem interesse em contratar os serviços da Fun Bike.

Para isso incentivamos o uso da bicicleta na mobilidade urbana e desacelerar o uso de veículos motorizados, incentivando assim a preservação do meio ambiente e valorização da paisagem natural ou não de um ponto turístico.

4. PLANO DE MARKETING

4.1 Canais de Distribuição

Nos estudos de Kotler (1998), que indica a utilização de um plano de marketing simples e completo ao mesmo tempo. Chegamos a uma adaptação mais atualizada e mais abrangentes dos 4P's, que passaram a ser definidos como:

Produtos: design, marca, tamanho, qualidade, embalagem, variedades de produtos, garantias, etc. Refere-se à maneira como os consumidores percebem sua empresa seu produto em relação à concorrência e tem como obrigatoriedade ser o produto desejado pelo cliente e que satisfaçam as suas expectativas.

Preço: prazo, preço, desconto, condições de pagamento, etc. é uma ferramenta efetiva de marketing, pois afeta a demanda, influencia a imagem do produto e pode ajudar a atingir o seu mercado-alvo. Sendo o produto cobrado um preço justo nem muito elevado e nem muito baixo.

A Praça (ponto de venda): logística, transporte, armazenagem, distribuição, etc. (Ponto de venda) representam às diferentes maneiras pelas quais o produto é colocado à disposição do consumidor. Que esteja disponível para o cliente quando solicitado e agendado.

O nosso último componente é a Promoção, publicidade, relações públicas, promoções, que tem por objetivo enviar diferentes mensagens a uma audiência selecionada, com o propósito de informar os consumidores, através da utilização de diferentes veículos de comunicação, como rede sociais, rádio, TV, outdoor, internet, displays em pontos estratégicos de venda, etc. O propósito da promoção é poder dizer ao público, que a organização executa aquele serviço.

Como o provérbio já diz “a propaganda é a alma do negocio” e a mesma deve ser executada de forma verdadeira e estimulante de maneira que o nosso produto chegue ao nosso consumidor e que o mesmo fique satisfeito.

4.2 Marca

A marca é a identidade da empresa, ou seja, a forma como ela é reconhecida no mercado. Portanto, deve traduzir a imagem que se deseja passar

para o mercado. (SEBRAE, 2016). A marca busca ainda a unidade de particularidades tangíveis e intangíveis. Nesse aspecto pensamos em algo colorido que transmite a alegria em andar pela cidade e conhecer nossa história.



conhecimento e diversão no mesmo percurso

Fonte: Ladislau, 2016

Desta maneira e com esse pensamento criamos o *slogan* “Conhecimento e diversão no mesmo percurso”.

Segundo Kotler (2003, p. 19), “o mix de marketing consiste nas ações que a empresa pode tomar para aumentar a demanda do seu produto”

A FunBike tem como estratégia de marketing inicial é a criação de paginas em redes sociais, tais como, *Facebook e Instagram*, de modo pago com alta publicação e impacto.

4.3 Estratégias de promoção

Para Chiavenato (2004), o processo de planejamento deve seguir uma sequência de passos buscando definir primeiramente os objetivos que se espera alcançar e, em seguida, verificar como a organização está posicionada frente a esses objetivos.

As redes sociais são uma nova forma de mídia online que promovem a participação, união, conversação, comunidade e conexão entre pessoas de todo o mundo ao mesmo tempo um novo canal de distribuição e promoção para qualquer tipo de produto.

As redes sociais trazem mudança e novas oportunidades para os usuários interagir com o seu público e aprender mais sobre eles (Constantinides&Fountain, 2008).

Cada usuário de nossos serviços terá, além do passeio de bicicleta o algo a mais, nesse caso estará disponível aos mesmos uma água mineral e uma barra de cereal.

Estimativa de Custos Variáveis Mensal			
Material	quantidade	Custo unitário	total
Água Mineral	1800	R\$ 0,30	R\$ 540,00
Barra de Cereal	1800	R\$ 0,30	R\$ 540,00
Estimativa de custo			R\$1.080,00

Tabela 9: Estimativa de Custos Variáveis
Fonte: elaborado pela autora, 2016

4.4 Relacionamento com cliente

Nosso relacionamento com cliente será direto e indireto, através de Redes sociais, telefone, grupos específicos de cicloturismo. Na pré venda utilizando propaganda em todos os meios, no quesito pós venda iremos utilizar uma espécie de questionário avaliativo sobre o serviço prestados, com espaço para críticas e sugestões.

4.5 Preços

Através de pesquisas feitas com prestadoras de serviço de Portugal, como já citada, os concorrentes indiretos de Campo Grande e por fim pela pesquisa realizada com nossos entrevistados nos questionários aplicados para esse plano de negócio, chegamos aos seguintes valores:

FUN BIKE - Preços e Serviços a Serem ofertados				
Serviço	Duração	Adicional	Diferencial	Custo para o cliente
Rota Av. Afonso Pena	1 hora	1 água e 1 barra de cereal	Guia de turismo	R\$ 25,00

Tabela 10: Precos e Serviços a serem ofertadas
 Fonte: elaborado pela autora, 2016

4.6 Projeção de venda

A projeção de vendas equivale ao orçamento de vendas, planejamento e previsão do que será vendido no mercado pelo empreendedor, o que se espera faturar em determinado período de execução dos serviços prestados ou produtos.

No período com previsão anual temos os seguintes dados:

FUN BIKE - Projeção de Vendas (Média Anual)					
Produto	quantidade diaria	Turnos ou Grupos	dias do mês	quantidade mensal	quantidade anual
Rota Av. Afonso Pena	10 pessoas	2	20 dias	200 pessoas	2400 pessoas

Tabela 11: Projeção de Vendas Anual
 Fonte: elaborado pela autora, 2016

O lucro bruto anual terá uma média de R\$60.000,00 valor máximo aceitável para Microempreendedor Individual.

Abaixo apresentamos a previsão média para o período de 4 meses.

FUN BIKE - Projeção de Vendas (Período de 4 meses)				
Produto	Dezembro	Janeiro	Fevereiro	Março
Rota Av. Afonso Pena	200	250	240	200

Tabela 12: Projeção de Vendas Período de 4 meses
 Fonte: elaborado pela autora, 2016

Dados contabilizados em referencia ao período de férias e alta temporada para o turismo brasileiro. A partir dos dados previstos temos os seguintes números: No período de 4 meses de alta temporada poderemos atingir o numero de 890 pessoas, podendo atingir um lucro bruto de R\$ 17.250,00.

4.7 Cronograma de atividades para o plano de marketing.

Cronograma de atividade para Plano de Marketing						
Atividades	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Pesquisa de Mercado	X	x	x	x		
Desenvolver Novo Produto				x	x	
Firmar Parcerias com fornecedores					x	
Implementar campanha de comunicação					x	
Promoção de Vendas					x	x
Divulgação						x
Promover Treinamentos					x	x

Tabela 13: Cronograma de atividade para plano de marketing

Fonte: elaborado pela autora, 2016.

5. ESTRUTURA DE CAPITALIZAÇÃO

Estrutura de capitalização de uma empresa tem uma alta importância sobre sua rentabilidade e estabilidade econômica financeira, como a margem lucro líquida e bruto, retorno sobre o legado, investimentos, a relação dívida-capital entre outros.

Recursos e Investimentos de capital para a empresa:

INVESTIMENTO TOTAL	
Investimento Fixo	R\$ 10.800,00
Capital de Giro	R\$ 2308,00
Investimento pré operacional	R\$ 255,00
Total	R\$ 13.363,00

Tabela 14: Investimento total
Fonte: elaborado pela autora, 2016

Fonte dos recursos de investimento:

Fonte de Recursos e Investimentos	
Próprio	R\$ 13.363,00
Terceiros	R\$ -
Outros	R\$ -

Tabela 15: Fonte de recursos e investimento
Fonte: elaborado pela autora, 2016

6. PLANO FINANCEIRO

Conforme Hirschfeld (2000, p. 183)

A viabilidade financeira de um empreendimento é examinada dentro de um prazo de interesse no qual desejamos saber se o esforço produtivo a ser realizado vale mais do que a simples aplicação dos valores envolvidos a taxas mínimas de atratividade. Para existir a viabilidade é necessário que, nos instantes verificados, os benefícios resultantes sejam superiores aos custos empregados.

Analisando a viabilidade financeira sua importância de investimento e os resultados positivos, assinalamos os seguintes indicadores de viabilidade do plano de negocio:

Faturamento da empresa para pagar todos os seus custos em um determinado período.

Demonstrativos de Resultados com referencia mensal dos dados econômicos da empresa Fun Bike Cicloturismo em Campo Grande MS

Resultados Mensais	
Descrição	R\$
Receita total com vendas	R\$ 5.000,00
custos variáveis totais	R\$ 150,00
(-) Custos com materiais diretos e ou CMV	R\$ 150,00
(-) Impostos sobre vendas	R\$ 78,00
(-) Gastos com vendas	R\$ 43,00
SUBTOTAL DE 2	R\$ 271,00
Margem de contribuição (1-2)	R\$ 4.850,00
(-) Custos Fixos totais	R\$ 2.158,00
Resultado Operacional (lucro-prejuizo) (3-4)	R\$ 2.692,00

Tabela 21: Resultado Operacional
Fonte: elaborado pela autora, 2016

O Ponto de Equilíbrio representa o quanto a empresa precisa faturar para pagar todos seus custos e em um determinado período.

PONTO DE EQUILIBRIO	
Custo fixo total	R\$ 2.158,00
Marg. De Contribuição	0,5
Total P. de equilíbrio	431,6

Tabela 17: Ponto de equilíbrio

Fonte: elaborado pela autora, 2016

A rentabilidade é o indicador de atratividade dos negócios, pois mede o retorno do capital investido aos sócios, é obtido de forma percentual por unidade de tempo. (SEBRAE)

Recuperação do capital investido – Rentabilidade

RENTABILIDADE	
Lucro Líquido	2692,00 x 100
Investimento Total	R\$ 13.363,00
Total Rentabilidade	41,29

Tabela 18: Rentabilidade

Fonte: elaborado pela autora, 2016

A lucratividade mede o lucro líquido em relação as vendas. É um dos principais indicadores econômicos das empresas, pois está relacionado a sua competitividade, ou seja, quanto a empresa esta lucrando depois de pagar todas as suas despesas. (SEBRAE)

Lucro obtido por ano – Lucratividade

LUCRATIVIDADE	
Liquido x 100	2692,00 x 100
Receita total	R\$ 5.000,00
Total Lucro	53,84

Tabela 19: Lucratividade

Fonte: elaborado pela autora, 2016

O prazo de investimento é o tempo que o empresário terá para a recuperação do seu capital investido em seu negocio.

Prazo de retorno do investimento

RETORNO FINANCEIRO	
Investimento Total	R\$ 13.363,00
Lucro Líquido	R\$ 2.692,00
Prazo para retorno	4 anos e 2 meses

Tabela 20: Retorno Financeiro

Fonte: elaborado pela autora, 2016

Na demonstração dos resultados, conforme os quadros acima, pode-se analisar que o empreendimento será lucrativo, pois terá um lucro líquido no primeiro ano de 93,84% e seu retorno financeiro será de curto prazo pois levará apenas 4 ano e 2 meses para o retorno do capital investido.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através uma pré análise e estudos desenvolvidos, de pesquisas e também pela instituição SEBRAE, a ideia do empreendimento que forneceria a atividade do cicloturismo é viável e necessária para o desenvolvimento do turismo da capital sul-mato-grossense. A partir daí foi realizada uma pesquisa de análise de mercado in loco. Uma das possibilidades como já citada, é o desenvolvimento da atividade na avenida da principal da cidade, pois a mesma é estruturada com ciclovias novas e totalmente sinalizada. Outra possibilidade do empreendimento ser de sucesso é o serviço ser totalmente inédito, não há concorrentes diretos, pois não há empresa que forneça o serviço de cicloturismo com Bike Tour.

Promover a bicicleta é também promover a democracia e a igualdade social. Uma cidade com um bom planejamento cicloviário garante a qualquer cidadão em uma simples bicicleta os mesmos direitos de ir e vir que aqueles que circulam em carros luxuosos. Por esses e outros motivos ela é um dos muitos canais para se resolver o problema da imobilidade urbana e do sedentarismo. No entanto ela é acima de tudo um símbolo. Uma invenção que se equilibra em movimento, torna mais saudável quem pedala sem poluir o ar que respiramos, pode ser usada por ricos e pobres, crianças e idosos. Promove ainda a integração dos espaços públicos e favorece a aproximação entre as pessoas.

REFERÊNCIAS

BENI, M. C. **Política e Planejamento do turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BOULLÓN, R.C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru: EDUSC, 2002.

CONSTANTINIDES, E. & FOUNTAIN, S. J. **Foundations and marketing issues**.(Dados e Marketing Digital).EUA: 2008.

CHIAVENATO, I. **Administração nos novos tempos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

DENCKER, A. F. M. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. 5. ed. São Paulo: Futura, 2001.

FUNDTUR. **Plano de Desenvolvimento Sustentável – PDITS-Polo Campo Grande e Região**, Governo do estado de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2012.

HIRSCHFELD, H. **Engenharia econômica e análise de custos**: aplicações práticas para economistas, engenheiros, analistas de investimentos e administradores. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

IRVING, M. A.; AZEVEDO, J. (org.). **Turismo: o desafio da sustentabilidade**. São Paulo: Futura, 1998.

KOTLER, P. **Administração de marketing**. São Paulo: Prentice Hall, 2000.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. 2 ed. São Paulo: Aleph, 2001.

MARCELLINO, N. C. **Lazer e humanização**. Campinas. Papirus, 4 ed. 2000.

OLIVEIRA, Djalma de P. R. **Planejamento Estratégico – Conceitos, Metodologias e Práticas**. São Paulo: Atlas, 2007.

REJOWKI, M. **Desenvolvimento do Turismo moderno**. In: REJOWSKI, Mirian (org). **Turismo no percurso do tempo**. São Paulo: Aleph, 2002.

RUSCHMANN, D. M. **Turismo e planejamento sustentável**: A proteção do meio ambiente. Campinas, SP: Papirus, 2012.

SEABRA, G. (org.). **Turismo de base local: identidade cultural e desenvolvimento regional**. João Pessoa: Editora Universitária, UFPB, 2007.

Sites:

<<<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/sebraeaz/o-que-e-ser-meio,0ba13074c0a3410VgnVCM1000003b74010aRCRD>>> (acesso em 02 de junho de 2016)

<<http://capital.ms.gov.br/semre/canaisTexto?id_can=2371>> (acesso em 08 de junho de 2016)

<<<http://bicicletanosplanos.org/>>> (acesso em 20 de agosto de 2016)

<<<https://www.facebook.com/BiciNosPlanosCG/>>> (acesso em 25 de setembro de 2016)

<<<http://bicicletanosplanos.org/wp-content/uploads/2016/09/GUIA-PMU-2016-vers%C3%A3o-web.pdf>>> (acesso em 24 de outubro de 2016)

<<<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2011/11/plano-de-negocios>>> (acesso em 24 de outubro de 2016)

<<<https://goo.gl/forms/rlgn1aREj05N8Yif2>>>(acesso em 25 de outubro de 2016)

<<<http://www.capital.ms.gov.br/egov/sisgran/geo/index.php?tabID&campID#accordion5>>> (acesso em 25 de outubro de 2016)

8. ANEXOS

Anexo I - Guia Incluindo a Bicicleta Nos Planos





1. APRESENTAÇÃO

O planejamento urbano é uma ferramenta utilizada para que as cidades possam assegurar a melhoria da qualidade de vida da população. Realizado através da produção, estruturação e apropriação do espaço público, sendo fruto desse processo de planejamento a criação de planos setoriais de gestão de resíduos sólidos, saneamento, habitação, mobilidade urbana, etc.

Nesse sentido, a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PMU) é um importante marco no processo de planejamento e gestão urbana, cujo objetivo é abordar de maneira geral e integrada a problemática de todos os deslocamentos de pessoas e cargas de uma cidade, assim como ordenar seus fluxos. O PMU, por meio da elaboração de cenários e possibilidades para o futuro, contribui para a definição de uma visão e de metas para a construção do futuro da cidade.

Os impactos positivos da inclusão da bicicleta nesse processo são inúmeros, seja no âmbito econômico (redução nos custos com saúde pública e aumento da arrecadação de tributos advindos do aumento no faturamento do comércio nos locais seguros para bicicletas), social (vias mais movimentadas e mais seguras, democratização do espaço público, inclusão social), ambiental (redução da poluição) e político (melhoria da imagem da cidade diante dos cidadãos). No entanto, os governos locais devem ter vontade política e corpo técnico capacitado para desenvolver e implementar o seu Plano de Mobilidade Urbana, que deve estar em consonância com o Plano Diretor da Cidade.

Este guia faz parte da Campanha BICICLETA NOS PLANOS, realizada pelas associações Bike Anjo, Transporte Ativo e UCB - União de Ciclistas do Brasil, com apoio do Instituto Clima e Sociedade - ICS, e tem como objetivo orientar a sociedade civil organizada e cidadãos, bem como técnicos municipais e decisores políticos para a INCLUSÃO DA BICICLETA, enquanto meio de transporte, no planejamento urbano, através da sua inserção NOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA.

Dezembro de 2015.






Reprodução autorizada desde que citada a fonte.



NOTA DE ESCLARECIMENTO



Utilizaremos neste guia o termo modo de TRANSPORTE ATIVO sempre ao nos referirmos a pedestres, ciclistas e outros modos de transporte movidos à propulsão humana e denominados como “não motorizados” pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA



3065 cidades brasileiras, além de pequenas aglomerações urbanas, precisam submeter seus PMUs ao Ministério das Cidades, para obterem recursos federais destinados à mobilidade urbana e ao transporte.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Federal 12.587/2012, é um instrumento da política de desenvolvimento urbano com o objetivo de integrar os diferentes modos de transporte e melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas nos territórios municipais. Juntamente com o Planos Diretores Municipais, a PNMU trata de ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Desde sua aprovação, os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes (e outros determinados em lei) têm a obrigação legal de elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana – municipal ou regional.

A PNMU cumpre o papel de orientar, instituir diretrizes para a legislação local e regulamentar a política de mobilidade urbana. Ela traz consigo uma mudança no modelo de gestão no que diz respeito à forma como temos tratado as necessidades de deslocamento urbano da nossa população.

A não elaboração do Plano de Mobilidade impedirá que o município tenha acesso a recursos federais destinados à mobilidade urbana.



As diretrizes da PNMU garantem a prioridade dos modos ativos de transporte sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e a integração entre os modos e serviços de transporte urbano. Ela também busca consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Ou seja, prioriza os deslocamentos realizados a pé e de bicicleta, e sua integração com o transporte público, além de exigir a participação social na elaboração e acompanhamento da política de mobilidade urbana.

Aos municípios, cabe planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana local.

O infográfico demonstra a hierarquia dada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana aos modos de transporte para deslocamentos urbanos.

Além disso, o planejamento da mobilidade urbana deve estar em acordo com o Plano Diretor do Município conforme estabelecido pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, e pela resolução nº 34/2005 do Conselho das Cidades.



7

2.1 A MOBILIDADE POR BICICLETA NA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Ao definir, entre suas diretrizes, a priorização dos modos de transporte ativos sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, a PNMU coloca em foco a importância dos deslocamentos das pessoas nas cidades, priorizando as necessidades humanas de deslocamento ante a fluidez dos veículos motorizados. Com isso, a questão da mobilidade por bicicleta nas cidades brasileiras ganhou mais importância no contexto político, social e legal.

Ao se deslocar pelas ruas e avenidas da cidade, um ciclista faz um uso racional do espaço público, garantindo uma distribuição mais igualitária do espaço urbano, conforme determina um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disso, ruas que têm espaço seguro para ciclistas, exclusivos ou compartilhados, permitem uma maior interação entre as pessoas e promovem um clima de convivência entre cidadãos proporcionando a humanização do trânsito. Ainda nestas ruas é possível perceber o aumento no faturamento e consequentemente, o aumento da arrecadação em tributos municipais.



Carros Ônibus Bicicletas

Fonte: Prefeitura de Münster - Alemanha
Espaço utilizado pelos diferentes modos de transporte para transportar o mesmo número de pessoas.

8

MATERIAL COMPLEMENTAR

Aponte o câmbrio do seu celular com leitor de QRcode ou acesse: bicicletanosplanos.org/biblioteca/capitulo2



"Uma das partes mais importantes e não menos dispensáveis de um frete é o 'último quilômetro', quando a mercadoria já está na cidade e é entregue ao consumidor. Veículos de carga movidos a propulsão humana têm sido usados em todo o mundo para reduzir o custo e a poluição do ar relacionados ao 'último quilômetro'. Bicycles de carga são a melhor opção de transporte de mercadorias em curtas distâncias e podem ser facilmente integradas às movimentadas ruas das cidades. Seu uso alivia o ônus do uso de motorizados, tais como os congestionamentos, problemas de estacionamento e poluição do ar e vai ao encontro do que está previsto na PNMU."

Fonte: Contagem de Estabelecimentos Comerciais com Entregas por Bicicleta em Copacabana. Transporte Ativo, 2011

Dentre os princípios e objetivos contidos na lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e que podem ser alcançados através da promoção ao uso da bicicleta nas cidades, vale destacar:

Princípios:

- » Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- » Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- » Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

Objetivos:

- » Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- » Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- » Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; e
- » Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;

Portanto, a promoção da mobilidade por bicicleta é capaz de tornar as ruas das cidades mais acessíveis e adaptadas a receber outros usos e é um importante instrumento para alcançar os objetivos previstos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

9

3. COMO INCLUIR A BICICLETA NOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

O que é um Plano de Mobilidade Urbana que inclua as bicicletas e colabore para tornar uma cidade amiga da bicicleta?

A elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana pelos municípios com mais de 20.000 habitantes é uma obrigação estabelecida pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, ou mesmo uma sugestão para cidades menores, mas será que é necessário reinventar a roda ou começar do zero?

Uma boa maneira de começar uma estratégia de inclusão da bicicleta nos Planos de Mobilidade é respondendo às perguntas abaixo (e outras que podem ser formuladas localmente com participação da população):

- » Já existe um Plano Diretor na minha cidade? Se sim, ele tem algum conteúdo sobre bicicletas?
- » Já existe um Plano (Diretor) de Mobilidade Urbana com inclusão da bicicleta? Se sim, podemos revisá-lo? Se não, como iniciar o processo para construí-lo?
- » Qual a legislação existente relacionada ao uso da bicicleta na minha cidade ou região?
- » Quais os órgãos que eu posso contatar para saber mais informações sobre o assunto? Ex: Câmara de Vereadores e suas Comissões Temáticas, Secretarias de Transporte, Trânsito Urbanismo, Obras, Meio Ambiente, Mobilidade Urbana, etc.
- » Existem organizações e/ou coletivos locais que já trabalham com a temática da mobilidade urbana e da bicicleta como modo de transporte? Quais são e como posso dialogar com eles?
- » Já existem dados do poder público ou de organizações da sociedade civil sobre o uso da bicicleta na minha cidade? Se sim, eles estão disponíveis? Se não, como obtê-los?
- » Existe um orçamento municipal dedicado à mobilidade urbana e/ou por bicicleta?

10



A incorporação da bicicleta no Plano de Mobilidade deve observar alguns princípios:

- ✓ Garantir a bicicleta como modo de transporte;
- ✓ Integrar a bicicleta com os demais sistemas de transporte;
- ✓ Eliminar as barreiras urbanísticas à locomoção dos ciclistas;
- ✓ Aplicar/aproperar a legislação existente;
- ✓ Garantir a segurança de quem pedala.

Fonte: A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana - IEMA, 2010.


O processo para se desenvolver, aperfeiçoar ou potencializar a inclusão da bicicleta no Plano de Mobilidade de uma cidade precisa estar conjugado com o conteúdo ou a criação dos demais Planos Diretores temáticos locais (habitação, por exemplo) e outros instrumentos de planejamento (lei de uso

e ocupação do solo, operações urbanas consorciadas, etc). Dessa forma, aumenta-se a garantia de que bicicleta seja incluída como uma ferramenta à disposição dos gestores públicos e da população em geral para alcançar os objetivos e metas criados localmente na busca por uma cidade justa, democrática e sustentável.

Exemplos de metas:

- ✓ Ter recursos estabelecidos e garantidos no orçamento municipal para a promoção da bicicleta;
- ✓ Aumentar para 5%, 10%, 15% o percentual de viagens feitas por bicicleta na cidade;
- ✓ Implementar um sistema de bicicletas públicas;
- ✓ Implementar paraciclos e bicicletários em estações de transporte coletivo;
- ✓ Zerar as mortes de ciclistas e outros atores (Visão Zero) gradativamente ao longo dos anos.

11



Exemplos de objetivos:

- ✓ Orientar o crescimento sustentável da cidade, respeitando a capacidade de adensamento dos bairros, distritos ou regionais;
- ✓ Recuperar os investimentos feitos na cidade e transformá-los em melhoria para todos;
- ✓ Garantir moradia digna em áreas bem servidas de infraestrutura e de postos de trabalho;
- ✓ Democratizar e humanizar o espaço urbano;
- ✓ Preservar e recuperar o patrimônio cultural da cidade;
- ✓ Melhorar a mobilidade urbana.

Para ser alcançado, cada objetivo deve possuir estratégias. No caso do objetivo "Melhorar a mobilidade urbana", as estratégias podem ser, por exemplo:

- ✓ Priorizar e qualificar o transporte coletivo e o transporte ativo e reduzir o estímulo ao transporte individual motorizado;
- ✓ Integrar os diversos modos de transporte e promover uma ocupação mais densa junto aos principais eixos de transporte coletivo de massa;
- ✓ Promover novas centralidades (criar novos centros urbanos) para reduzir o tempo dos deslocamentos.

Fonte: Projeto de Lei 1749/2015 e 1750/2015 que revisam o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte e dá outras providências, 2015.

12

Nesse contexto, e dialogando com as perguntas acima, é preciso saber com clareza o que é necessário incluir, modificar ou manter nestes Planos, quais são os objetivos que a cidade pretende alcançar e possuir bons argumentos de convencimento em mãos (análises, artigos, indicadores, exemplos de boas práticas de outras cidades e outros elementos).

É importante levar em consideração o fato de que um Plano de Mobilidade Urbana, deve:

- » Prover acessibilidade física e social;
- » Garantir a qualidade do meio ambiente e de vida;
- » Ter viabilidade econômica;
- » Promover a equidade social e saúde;
- » Considerar as legislações e demais normativas de políticas relacionadas à mobilidade urbana (ex: uso do solo, moradia, saúde, etc) vigentes;
- » Ter em vista prazos curtos, médios e longos;
- » Planejar cenários possíveis, com total disposição e aplicação de recursos financeiros e humanos;

» Dispor de instrumentos para análise, avaliação e monitoramento do Plano ao longo do tempo, bem como de cronograma traçando metas e prazos;

» Incluir diversos atores sociais, incluindo os movimentos sociais e outras organizações, em todos os momentos de planejamento, construção e desenvolvimento do Plano.

Agora que você já sabe o que um Plano de Mobilidade Urbana deve considerar, é hora de compreender o que um PMU que inclua a bicicleta precisa ter. Alguns exemplos e estratégias para incluí-los estão apresentados abaixo.

Implantação e ampliação de infraestrutura cicloviária, a partir da:

- » Construção de ciclovias, ciclofaixas;
- » Implantação de ciclo rotas;
- » Construção de pontes exclusivas para ciclistas, compartilhadas com pedestres e garantia de que as pontes, viadutos e túneis existentes tenham espaço seguro para bicicletas;
- » Conexão dos trechos de ciclovias existentes, através de interseções bem sinalizadas e estruturadas;

13

MATERIAL COMPLEMENTAR

Aponte a câmera do seu celular com leitor de QRcode ou acesse: bicicletaemplanos.org/biblioteca/planos

» Ligação e integração com o sistema de transporte coletivo, através da implantação de bicicletários e infraestrutura de apoio em estações e terminais de transporte coletivo;

» Instalação de sinalização horizontal e vertical específica para ciclistas;

» Instalação de bicicletários pela cidade.

Promover a micro acessibilidade em locais onde há necessidade:

- » Promoção do uso da bicicleta nas escolas, faculdades, centros de cultura e outros por meio da redução das velocidades no entorno, construção de ciclovias, ciclofaixas, ciclo rotas e bicicletários próximos;
- » Implantação de sistemas de bicicletas públicas conectadas a pontos de alta densidade e fluxo da cidade.

Garantir o controle e monitoramento social das ações do plano:

- » Criação de espaços onde o plano poderá ser discutido, monitorado e revisado socialmente de forma paritária e coletiva entre os diversos setores sociais;

» Elaboração de cenários possíveis e plausíveis para o futuro da cidade e que incluam o uso da bicicleta em diferentes níveis (pouco, regular, alto e massivo, por exemplo).

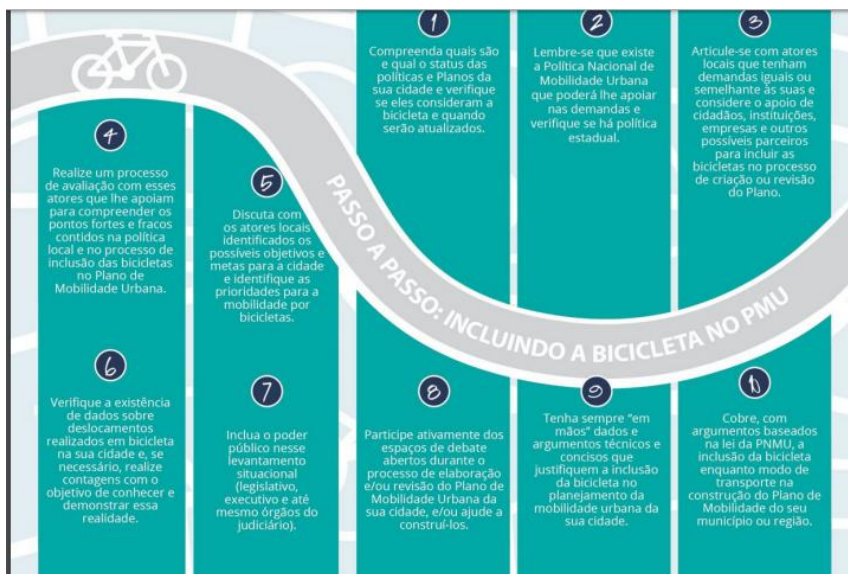
Incluir o uso da bicicleta como estratégia de melhoria na qualidade ambiental mostrando que:

- » A bicicleta colabora na melhoria da qualidade ambiental da cidade, através da diminuição de gases de efeito de estufa e poluentes atmosféricos (material particulado);
- » O uso deste modo de transporte contribui para a redução da poluição sonora da cidade.

Fonte: Adaptada de A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana - IEMA, 2010.

Uma vez respondidas as perguntas colocadas no início deste capítulo, compreendido o conteúdo que um PMU que inclua bicicletas deve ter, é hora de avaliar as possibilidades de caminhos que podem ser seguidos para que a bicicleta esteja presente no Plano de Mobilidade Urbana da sua cidade e/ou região de forma a garantir que mais e mais pessoas a utilizem em seus deslocamentos diários.

14



3.1 A IMPORTÂNCIA DE DADOS PARA PROMOÇÃO DA MOBILIDADE POR BICICLETA

Tudo planejamento deve começar com um diagnóstico da realidade atual para traçar cenários futuros com objetivos e metas a serem cumpridos para atingi-los. Com a mobilidade urbana não é diferente.

No entanto, o uso da bicicleta como transporte urbano é ainda pouco conhecido no Brasil, conformando um cenário desafiador para quem trabalha no desenvolvimento de projetos e implementação de políticas públicas voltadas ao transporte cicloviário. Também são poucos os dados sobre o uso de modos ativos de transporte na grande maioria das cidades brasileiras e raras são as que realizam pesquisas Origem/Destino, ainda mais raras são as pesquisas OD que considerem os modos de transporte ativo da maneira correta em sua metodologia.

A realização de contagens e outras pesquisas que permitam compreender esta realidade podem trazer subsídios para que se desenvolva uma agenda de ações de promoção ao uso de bicicletas nas cidades brasileiras.

Na cidade de Belo Horizonte a pesquisa "Descobrimo como #BHPedala", identificou o comportamento e demandas dos ciclistas da cidade, com o objetivo de subsidiar o desenvolvimento e melhoria da política de mobilidade por bicicletas da cidade.

Associações de ciclistas de todo o Brasil vêm realizando contagens de bicicletas, entrevistas e pesquisas de opinião com o objetivo de melhor entender as realidades, fluxos, mudanças e necessidades dos ciclistas em suas cidades.

MOBILIZAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO

A realização de seminários, encontros e debates é uma ótima forma de atrair os ciclistas com o objetivo de melhor entender suas necessidades e anseios. Os que pedalam diariamente na cidade tem muito a contribuir nas definições de ações, metas, objetivos e diretrizes de uma política cicloviária.

4. COMO COLABORAR NA ELABORAÇÃO DO PMU DE SUA CIDADE

A participação social no planejamento, fiscalização e avaliação do Plano de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada através da existência de órgãos colegiados, realização de consultas e audiências públicas e na elaboração do PMU.

Participar do planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana é um direito dos cidadãos e sua participação deverá ser assegurada, de acordo com o Art. 15. da PNMU, pelos seguintes instrumentos:

- I – órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores de serviços;
- II – ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III – audiências e consultas públicas; e
- IV – procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.”

É importante que os espaços de participação e discussão pública sobre os Planos de mobilidade utilizem como base as informações já sistematizadas sobre as condições existentes, permitindo o avanço do debate.

Uma abordagem que permita a efetiva participação social deve propiciar a leitura e compreensão dos anseios da população sobre as condições de mobilidade existentes. Também é necessário que se permita identificar a receptividade e aprovação da população com relação as novas medidas a serem adotadas para melhorias das condições de mobilidade urbana local.

Ocupar os espaços previstos em lei é um importante passo para a efetivação de ações que garantam a prioridade dos modos de transporte ativos na elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana. Para que os ciclistas tenham voz e sua demanda tenha visibilidade social, técnica e política é necessário que estes se articulem formalmente através de grupos, clubes, associações, etc.

17

4.1 PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO COLABORATIVO

Um planejamento cicloviário realizado de forma participativa pode ter inúmeros benefícios ao propor um projeto adequado a situações específicas da região de intervenção, com grande aprovação política, menor desgaste político durante a realização da intervenção e partir da demanda dos usuários.

O planejamento cicloviário realizado de forma participativa absorve de forma positiva a energia e visão de todos os agentes envolvidos. Por isso é importante a participação de associações de moradores, ciclistas, comerciantes e prefeitura para melhor entender e planejar a rede e as intervenções e assim criar uma solução conjunta de maneira simples e de fácil visualização para que todos possam compreender o que está sendo proposto, como será implantado e como, de fato, irá funcionar.

No Brasil já existem diversos exemplos de cidades onde os ciclistas organizados participam ativamente das decisões sobre mobilidade, sendo considerados importantes interlocutores no processo de construção de cidades mais humanizadas e atrativas para pedalar.

No Rio de Janeiro os ciclistas organizados juntamente com outros indivíduos interessados realizaram, através de uma metodologia participativa, um estudo de mapeamento de demanda de uma malha cicloviária para o centro da cidade. Batizado como "Ciclo Rotas Centro", o estudo foi realizado em um momento em que a cidade passava por profundas transformações e foi entregue a prefeitura, para o benefício de toda a população. Saiba mais em ta.org.br.

Veja alguns exemplos de ações realizadas com planejamento participativo!



18

5. SISTEMA CICLOVIÁRIO

Ao se pensar em incluir a bicicleta na cidade, uma das primeiras ações que vêm à tona é a construção de ciclovias. Porém, as vias exclusivas para a bicicleta são apenas uma das infraestruturas possíveis de serem implantadas para facilitar o deslocamento em bicicleta.

Para pedalar nas ruas as pessoas precisam se sentir seguras e, para que isso ocorra, é preciso valorizar os modos ativos de transporte através do reconhecimento de sua importância no sistema de mobilidade urbana da cidade. Campanhas educativas e de incentivo para o seu uso, respeito entre os atores do trânsito, boa sinalização, qualidade do pavimento e da drenagem urbana, iluminação das vias e fiscalização do trânsito são fatores importantes para garantir a segurança do ciclista e estimular o uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos.



O Bicicletário ASCOBIKE, em Mauá, São Paulo, é considerado o maior da América Latina com 2.000 vagas e está localizado ao lado da Estação CPTM Mauá. Foto: Divulgação ASCOBIKE.

Estimular o uso da bicicleta é oferecer condições para facilitar seu uso onde as condições são favoráveis e garantir a segurança nos locais considerados perigosos e que oferecem risco aos ciclistas.

19



ESTACIONAMENTOS PARA BICICLETAS

Uma das grandes vantagens da bicicleta é ser um veículo porta-a-porta, ou seja, ela é capaz de levar uma pessoa do ponto A ao ponto B sem precisar utilizar outro modo de transporte. Além disso, a bicicleta é pequena, leve e de fácil disposição (estacionamento). Portanto, além de pensar nos deslocamentos, também é necessário pensar no fim da viagem, pois o ciclista precisa de local adequado e seguro para deixar sua bicicleta.

Os bicicletários são parte importante da estruturação e funcionamento de uma rede cicloviária que contribua para estimular e manter as pessoas pedalando.

Como estratégia de aumento no número de ciclistas, estacionamentos para bicicleta podem ser integrados às demais políticas de estacionamento, nos processos de planejamento urbano e também às leis de uso e ocupação do solo.

INTEGRAÇÃO COM TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

A possibilidade de integração entre a bicicleta e os demais sistemas de transporte coletivo é uma situação em que todos ganham. Dessa forma, planejamento, organização e execução de uma política de intermodalidade é um elemento essencial para uma política de mobilidade urbana que disponha uma variedade de opções de deslocamento à disposição do cidadão. Esta integração pode ser feita de diversas formas: disponibilizando bicicletários nas estações e arredores e/ou permitindo a entrada de bicicletas nos transportes coletivos e através da integração ou diferenciação tarifária.

Integrar a bicicleta ao sistema de transporte público urbano, é um importante passo na consolidação da bicicleta como opção de transporte para as cidades brasileiras.

20



Tipo de suporte fixo e interno para bicicletas em ônibus. Este suporte está sendo usado no BRT de Belo Horizonte.

COMPARTILHAMENTO DAS VIAS

Para estimular o uso da bicicleta na cidade é importante definir a forma como ela será inserida no contexto urbano. A maneira mais fácil e barata é por meio do compartilhamento das vias, ou seja, garantindo a segurança do ciclista ao utilizar a infraestrutura das vias já existentes na cidade.

Adequação das vias

Para que o compartilhamento seja eficiente, uma medida importante é limitar a velocidade máxima dos veículos motorizados para 30km/h, 20km/h, 15km/h ou até 10km/h, dependendo do caso.

A redução da velocidade das vias urbanas não se resume apenas na mudança de sinalização. É preciso alterar o desenho das vias para impedir, fisicamente, que os veículos motorizados tenham a possibilidade de desenvolver altas velocidades.

O compartilhamento das vias, com velocidades reduzidas, deve ser a primeira opção de infraestrutura cicloviária a ser defendida por gestores, técnicos e a própria sociedade civil.

21



Sinalização vertical que indica aos motoristas e ciclistas que no local o trânsito é compartilhado e que a prioridade é do ciclista.

Para além dos benefícios diretos para ciclistas e pedestres, medidas de acalmamento do tráfego são geralmente populares para os habitantes de áreas residenciais, pois este tipo de medida visa melhorar a qualidade de vida no local.

Via compartilhada entre bicicletas e ônibus

Idealmente, as vias para bicicletas devem ser criadas separadamente às dos ônibus. No entanto, em cidades onde o uso do solo é sempre um fator de conflito por conta da alta densidade urbana, sobretudo nos centros, criar faixas exclusivas nem sempre é uma opção possível.

O uso compartilhado das faixas de ônibus com ciclistas não deve ser a primeira opção, mas precisa ser compreendida como mais uma alternativa possível de incentivo ao uso da bicicleta na cidade.

Ciclistas e pedestres

Em locais onde não existem calçadas ou espaço suficiente para sua construção e a existência de infraestrutura segregada para os ciclistas seja necessária, pode-se pensar na possibilidade de construir vias compartilhadas entre ciclistas e pedestres. Caso o fluxo de um dos dois seja muito alto, é importante que cada um tenha a sua via para oferecer conforto e segurança a ambos.

22



Via compartilhada entre ônibus e bicicletas em Paris, na França. O princípio básico dessas estruturas é a limitação da velocidade dos ônibus e a prioridade absoluta dos ciclistas.

SISTEMAS DE BICICLETAS PÚBLICAS

Os Sistemas de Bicicletas Públicas são um modelo de mobilidade pública individual de autosserviço que se baseiam no empréstimo temporário de bicicletas. Estes sistemas oferecem fácil acesso à bicicleta, incentivando as pessoas a experimentarem seu uso na cidade.

O uso do sistema, se em bom funcionamento e conectado a outras ações que promovem o uso da bicicleta, estimula as pessoas a adquirirem bicicletas particulares para outros deslocamentos. Ou seja, tais sistemas não são concorrentes das bicicletas particulares, mas, ao contrário, estimulam seu uso, além de pressionar os gestores, com aumento da quantidade de ciclistas nas ruas, para a implantação de infraestrutura cicloviária.

Os sistemas de bicicletas públicas se consolidaram como efetivo instrumento de fomento ao uso da bicicleta no dia a dia.



Estação de bicicletas Públicas - Sistema Bike Rio - Rio de Janeiro.

23



Infraestrutura Cicloviária

Apesar de no Brasil o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, reconhecer a bicicleta como veículo a propulsão humana, assegurando seu direito de circulação pelas ruas e estradas com preferência sobre os veículos automotores, a existência de infraestruturas exclusivas é um importante indutor de demanda e faz-se necessária em casos específicos.

Para saber quando as vias exclusivas são necessárias, é preciso determinar o fluxo de veículos motorizados e a velocidade da via bem como entender as características de deslocamento locais.

Dentre as possibilidades de infraestrutura para bicicletas ainda não mencionadas e que podem ser implementadas na cidade estão as Ciclo Rotas, Ruas de Bicicleta, Bike Box, Cicloviás, Ciclofaixas e o Contra Fluxo para ciclistas. Para conhecer e melhor entender os tipos de infraestruturas possíveis e em quais situações elas melhor se adequam sugerimos uma consulta aos guias de infraestrutura e sinalização existentes. Algumas sugestões de leitura podem ser encontradas no site da Campanha Bicicleta nos Planos: bicicletanosplanos.org.

24



Aponte a câmera do seu celular com leitor de QRcode
ou acesse: biciclenasplanos.org.br/leitoresqr.html



AUMENTANDO O NÚMERO DE CICLISTAS

A rede cicloviária é um fator indutor de demanda e serve para atrair mais ciclistas, porém uma política cicloviária de sucesso não deve focar apenas em um grupo específico de pessoas, mas deve ser capaz de universalizar o uso da bicicleta no município.

A construção de ciclovias e ciclofaixas contribui diretamente no estímulo ao uso da bicicleta, por oferecer um local com segurança e conforto aos atores mais sensíveis (ex.: idosos e crianças).

Para isso, complementando as medidas de estímulo ao uso da bicicleta é igualmente importante implementar medidas de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado através da redução do espaço viário, redução e cobrança dos estacionamentos em áreas públicas, taxaço do uso do automóvel e afins. Campanhas de estímulo ao uso da bicicleta devem ser realizadas valorizando o seu uso.

Todos os tipos de infraestrutura apresentados até aqui têm por objetivo ilustrar as possibilidades de criação de uma rede cicloviária que permita o deslocamento seguro e confortável dos ciclistas na cidade.



Foto: Prefeitura de Curitiba

25



6. ACESSO A FINANCIAMENTO



RECURSOS FEDERAIS

As ações e obras dos municípios podem ser financiadas de duas maneiras: através de recursos onerosos e através de recursos não onerosos.

Os recursos onerosos são repassados através do Programa Pró-Transporte, cuja fonte é Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Foi através deste programa que os PACS (Programas de Aceleração do Crescimento) foram financiados.

Os recursos não onerosos são repassados através do programa 2048 - Mobilidade Urbana e Trânsito - do Ministério das Cidades, que possui três ações que dizem respeito aos Planos de mobilidade urbana e ao transporte ativo:

Ação 10SR - Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano:

- » Plano de Mobilidade Urbana;
- » Projeto de engenharia de sistemas de mobilidade urbana.

Ação 10ST - Apoio a Sistemas de Transporte Não Motorizados:

- » Ciclovias;
- » Minimização dos conflitos intermodais;

- » Passeios públicos;
- » Projetos.


Ação 2D47 - Apoio a Medidas de Moderação de Tráfego:

- » Medidas junto a polos geradores de viagens;
- » Medidas junto a equipamentos públicos;
- » Medidas em centros comerciais;
- » Medidas em áreas residenciais de baixa renda;
- » Medidas em centros históricos;
- » Medidas em vias de tráfego intenso.

Estas ações são alimentadas por rubrica específica no Orçamento Geral da União e por emendas parlamentares. Havendo recursos, o Ministério das Cidades publica um manual de instruções, denominado Sistemática, cujo objetivo é orientar os processos e as regras para que os proponentes acessem os recursos.

Todos os recursos repassados pelo Governo Federal para a mobilidade urbana têm como pré requisito que o município tenha seu Plano de Mobilidade Urbana finalizado e integrado ao Plano Diretor Municipal. A exceção é a ação 10SR, que repassa recursos para a elaboração do referido PMU.

26



OUTROS RECURSOS

O município também pode, através do Plano de Mobilidade Urbana, determinar outras fontes de recursos para custear e manter as infraestruturas e ações da mobilidade urbana:

- » Estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização (Art. 23, V^o);

TRIBUTOS

- » Aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte ativo e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei (Art. 23, III, da PNMU);

INSTRUMENTOS PREVISTOS NO PLANO DIRETOR

- » Contribuições de Melhoria;
- » Operação Urbana Consorciada;
- » Outorga Onerosa do Direito de Construir;
- » Obras de infraestrutura de mobilidade podem valorizar os imóveis próximos.

Através destes instrumentos, previstos no Estatuto da Cidade, é possível que a valorização do solo urbano seja revertida para a sociedade e aplicada na mobilidade urbana.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:
[...]
III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;
V^o - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

27



EXPLORAÇÃO COMERCIAL E PROPAGANDA

- » A instalação de bicicletários, sistemas de bicicletas públicas e outros podem ser financiados por empresas privadas que pagam pela infraestrutura e operação em troca da divulgação de sua marca;
- » Comércio pode explorar serviços junto às estruturas de bicicletários, em troca ele instala a infraestrutura e mantém o serviço;

IMPOSTOS

A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) é um imposto federal que incide sobre a venda de combustível. Atualmente, 25% do montante arrecadado é repassado aos municípios. Nada mais justo do que o transporte motorizado, que gera prejuízos para a cidade, custear as melhorias para a mobilidade urbana.

REPASSES ESTADUAIS

- » O estado pode repassar recursos aos municípios para que invistam na mobilidade urbana.



“ Minha cidade já tem um Plano de Mobilidade Urbana, mas que não contempla de forma satisfatória a inclusão da bicicleta. E agora? ”

O PMU precisa, por lei, ser avaliado, revisado e atualizado em períodos não superiores a 10 (dez) anos. Isso significa que, periodicamente, é possível que o seu município, com seus diversos setores e atores sociais participando do processo, discuta sobre os objetivos, metas e visão contidas no Plano. Fique de olho, informe-se e participe!

28

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esperamos que este Guia forneça instrumentos e informações suficientes para que a bicicleta seja incluída de forma satisfatória no Plano de Mobilidade Urbana do seu município ou região. No site da campanha estão disponíveis outros materiais que podem contribuir neste processo de construção de um Plano de Mobilidade que inclua a bicicleta: www.bicicletanosplanos.org.

Acreditamos que a bicicleta é um importante agente de transformação, um catalisador de mudanças sociais, culturais e econômicas, que transformam as cidades em locais mais democráticos, vivos, seguros, agradáveis e prósperos.

Com a inclusão das bicicletas nos Planos de Mobilidade Urbana e sua respectiva implementação, gestões públicas, empresas, organizações da sociedade civil, movimentos

sociais e pessoas descobrirão as muitas vantagens associadas com o uso da bicicleta na cidade e em seus deslocamentos cotidianos.

Incluir a bicicleta na cidade requer, em muitos casos, uma mudança cultural no planejamento urbano. A melhor arma para alcançá-la é através da qualificação e disponibilização de informações a todos os agentes deste processo. A sociedade civil organizada, assim como o poder público, tem papel fundamental nesse processo.

As associações que desenvolveram a campanha **A Bicicleta nos Planos** encontram-se à disposição para tirar dúvidas e contribuir para que cada vez um número maior de cidades se tornem mais amigas da bicicleta. Não hesite em buscar a nossa ajuda no decorrer da construção e implantação do Plano de Mobilidade Urbana da sua cidade.

ACESSE, APOIE, COMPARTILHE



bicicletanosplanos.org

29

REFERÊNCIAS

A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA, 2ª edição, 2010. Disponível em: <http://curbes.com.br/en/portal/6-a-bicicleta-e-as-cidades-2o-edicao.html>.

A Bicicleta no Comércio do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.ta.org.br/contagens/CB/Relatorio_Cargall.pdf

Caderno de Referência para o Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>.

Cartilha da Lei nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf

Cartilha Moderação de Tráfego: Medidas para humanização da cidade. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_moderacao_trafego.pdf

Lei 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm

Os Benefícios dos Veículos de Carga à Propulsão Humana: Cidades Podem Alcançar Menores Emissões e Maior Segurança. Estudo de Caso na Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.ta.org.br/site/area/arquivos2/anmp_bicicletas-carga_rio.pdf.

Participação e Controle Social. Cadernos M Cidades 2. Ministério das Cidades, 2004. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/104/titulo/cadernosmidades-2---participacao-e-controle-social/pagina/2>.

Passo a Passo para a Construção de um Plano de Mobilidade Urbana. Embarq Brasil, 2014. Disponível em: <http://d.pr/f1eLcr>.

Planejamento em Mobilidade Urbana - Projeto Diálogos Setoriais União Europeia - Brasil. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/planejamento_mobilidade_urbana_dialogossetoriais2013.pdf.

Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima - PSTM. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/PSTM.pdf>

PRESTO Guide Politique Cyclable Infrastructures Cyclables. Disponível em: http://www.rupprechtconsult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Guide_Politique_Cyclable_Infrastructures_Cyclable_s.pdf.

Urban Mobility Plans: National Approaches and Local Practice, GIZ, 2014. Disponível em: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/td13_ump_final.pdf.

30

EQUIPE TÉCNICA

Bike Anjo - uma rede de 3.000 ciclistas apaixonad@s pela bicicleta em mais de 400 cidades que promove, mobiliza e ajuda pessoas a começarem a utilizar esse veículo nas cidades. Eles trabalham a bicicleta como uma ferramenta de transformação social no entendimento de que quanto mais gente pedalando, melhor serão nossas cidades. Para isso, contam com uma plataforma que conecta instrutores voluntários com ciclistas iniciantes, além de realizarem campanhas de mobilização e atividades educativas.

União de Ciclistas do Brasil - fundada em 2007, atualmente a UCB é composta por 23 associações de ciclistas, mais de 900 associados indivíduos e 17 empresas privadas. Ela está presente em 180 cidades de 24 estados brasileiros e no Distrito Federal.

A UCB funciona como um espaço de articulação entre atores e iniciativas locais, facilitando e encorajando o compartilhamento de informações, métodos e processos

para empoderar e aumentar a efetividade dos seus membros. Ela também propõe o engajamento de seus membros em ações de âmbito nacional com atores dos três setores (público, privado e sociedade civil organizada) para contribuir com a melhoria das ações públicas ligadas à bicicleta e apoiar projetos Brasil a fora.

Transporte Ativo - fundada em 2003, a Transporte Ativo (T.A.) é uma organização da sociedade civil que promove o uso dos modos de transporte ativos (ou à propulsão humana) no ambiente urbano.

A T.A. é um centro de informação sobre mobilidade urbana por bicicleta para o governo, mídia e cidadãos, conectando potenciais parceiros e coletando dados e informações dentro da sociedade e do governo na busca por cidades melhores para todos. Com base no Rio de Janeiro, a Transporte Ativo tem trabalhado localmente, mas também tem influenciado processos no Brasil e para além.

Coordenação
Gabriela Binatti

Conteúdo Técnico
Gabriela Binatti
Guilherme Tampieri
Yuriê Baptista César

Revisão e Apoio
André Geraldo Soares
João Paulo Amaral
Zé Lobo

Colaboração
Rodrigo Vitorio

Projeto Gráfico
Fabiana Droppa

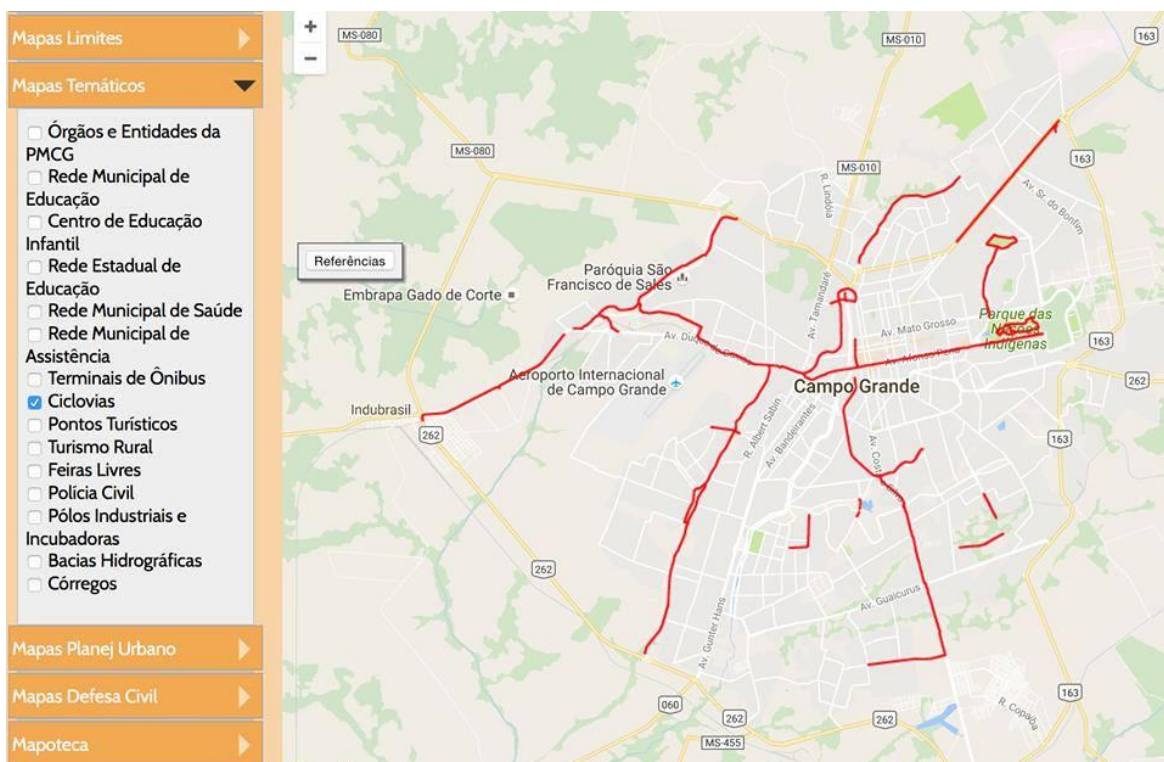
31




Fonte: <http://bicicletanosplanos.org/> (acesso em 20 de agosto de 2016)

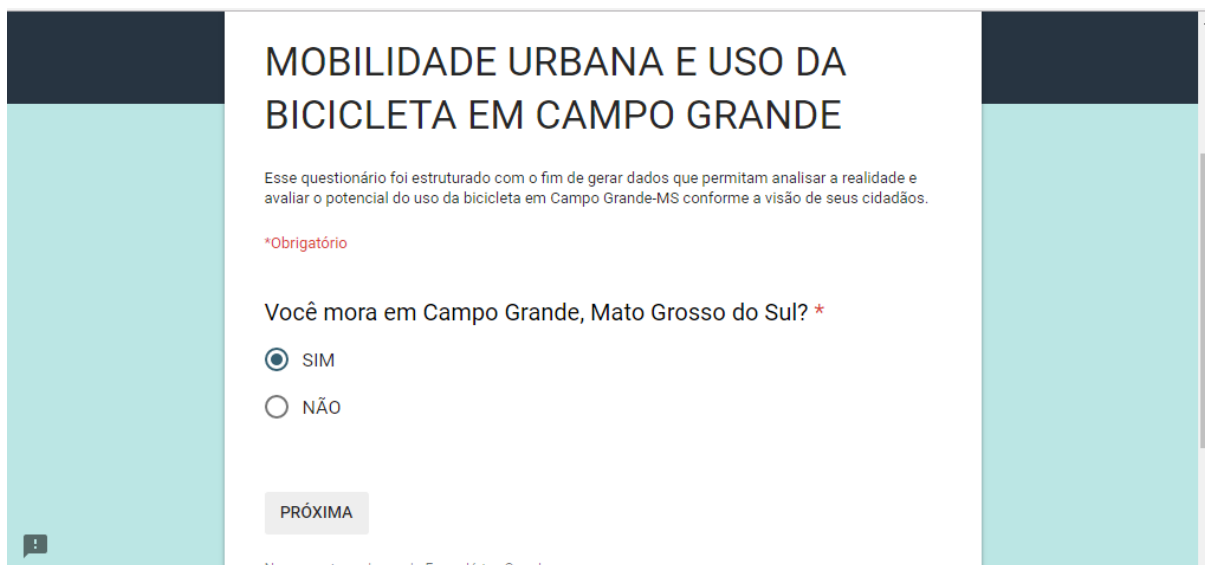
Anexo II – Mapa das Ciclovias na cidade de Campo Grande

SISGRAN - Sistema Municipal de Indicadores Georreferenciados para o Planejamento e a Gestão de **Campo Grande/MS** – Em destaque os 90 km de ciclovias distribuídos em Campo Grande MS.



 ciclovias existentes

Fonte: <http://www.capital.ms.gov.br/egov/sisgran/geo/index.php?tabID&campID#accordion5>



MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

*Obrigatório

Mobilidade Urbana

Ou Plano de Mobilidade Urbana (PMU)

1. Você já ouviu falar de mobilidade urbana? Sabe o que é? *

- Nunca ouvi falar.
- Já ouvi falar, mas não sei o que é.
- Sim e sei o que é.

MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

*Obrigatório

Untitled Section

2. O que você acha da mobilidade urbana em Campo Grande? *

- Péssima, não atende às necessidades da população.
- Poderia ser melhor.
- Exemplar, atende bem as necessidades da população

VOLTAR

PRÓXIMA



MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

*Obrigatório

Atores no Trânsito

São as pessoas e os meios que elas utilizam para se transportar pelas ruas da cidade.

3. Qual dos seguintes atores, você acha deveria ter maior prioridade no trânsito? (pode marcar mais de um): *

3. Qual dos seguintes atores, você acha deveria ter maior prioridade no trânsito? (pode marcar mais de um): *

- Pedestres
- Ciclistas
- Veículos motorizados

4. Dos seguintes atores no trânsito, de quais você sente mais medo? *

- Motos
- Carros
- Veículos pesados
- Ciclistas
- Pedestres

5. Qual seu principal meio de transporte na cidade? *

- Carro ou moto
- Transporte público (ônibus ou taxi)
- Bicicleta
- A pé
- Outros

VOLTAR PRÓXIMA

Nunca envie senhas pelo Formulários Google.

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. Denunciar abuso - Termos de Serviço - Termos Adicionais

Google Forms

MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

*Obrigatório

As Bicicletas em CG

A percepção que você tem delas na cidade.

6. O que você acha do uso de bicicletas para se deslocar em Campo Grande? (pode escolher mais de uma) *

- É uma alternativa ultrapassada, incômoda e só causa mais acidentes no trânsito.
- É uma boa alternativa, mas as condições em geral ainda não são as adequadas para transitar a vontade.
- Uma excelente opção e com potencial para ser explorada em Campo Grande

7. Você tem ou sabe andar de bicicleta? *

- Tenho e ando nela.
- Tenho, mas não ando muito nela (ou não sei andar nela).
- Não tenho, mas sei andar.
- Não tenho, nem sei andar.

8. Qual o uso que você faz ou faria da bicicleta? *
(pode marcar mais de uma)

- Lazer
- Trabalho/Estudo
- Trajetos curtos
- Esporte
- Nenhum

9. Qual a sua motivação para pedalar em CG? *

Sua resposta

E qual a sua desmotivação? *

Sua resposta

10. Avalie as ciclovias de Campo Grande em uma escala de 1 a 7: *

1 2 3 4 5 6 7

Muito ruins Ótimas

Obs: O que falta para melhorar? *

Sua resposta

Campo Grande

MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

*Obrigatório

Hábitos e Projeções

Como é seu dia a dia e o que você acha poderia mudar nele.

11. Você realiza alguma atividade física com frequência? *

SIM

NÃO

Às vezes.

20 Km/h

A velocidade média de uma pessoa em uma bicicleta é de 20 km/h em terreno plano.

12. Quanto (tempo) você pedala diariamente na cidade? (pode marcar mais de uma) *

- Pedalo, mas não diariamente.
- Menos de 1 km (3- 10 min.).
- 5 a 10 km (15 - 45 min.).
- Mais de 10 km (1 hora ou mais.).
- Não pedalo.

13. Quanto (tempo) você estaria disposto a pedalar diariamente? *

13. Quanto (tempo) você estaria disposto a pedalar diariamente? *

- Menos de 1 km (3-10 min.).
- 5 a 10 km (12-45 min.).
- Mais de 10 km (1 hora ou mais).
- Nada, não me interessa.

14. Considere a viabilidade de usar a bicicleta no seu dia-a-dia para se deslocar em Campo Grande: *

	1	2	3	4	5	6	7	
Inviável	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muito viável

Justifique o por quê: *

Sua resposta

15. Considera a falta de vestiários com chuveiro e bicicletários nos locais de trabalho/comércio, mais um obstáculo para pedalar diariamente? *

- SIM
- NÃO

VOLTAR

PRÓXIMA

Nunca envie senhas pelo Formulários Google.

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. Denunciar abuso - Termos de Serviço - Termos Adicionais

Google Forms



MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

*Obrigatório

Seu Perfil

Informações relevantes sobre você como cidadão.

16. Gênero ou sexo *

- Feminino.
- Masculino.

17. Idade *

- 15 anos ou menos.
- 16 a 29 anos.
- 30 a 59 anos.
- 60 anos ou mais

18. Escolaridade *

- Nenhuma.
- Até ensino fundamental.
- Até ensino médio.
- Ensino superior ou posterior

19. Renda por número de salários mínimos (SM) *

- Menos de 2 SM (R\$ 1.576,00)

19. Renda por número de salários mínimos (SM) *

- Menos de 2 SM (R\$ 1.576,00)
- 2 a 4 SM (de R\$ 1.576,00 até R\$ 3.152,00)
- 4 a 10 SM (de R\$ 3.152,00 até R\$ 7.880,00)
- 10 a 20 SM (de R\$ 7.880,00 até R\$ 15.760,00)
- Mais de 20 SM (R\$ 15.760 ou mais)

Obs: Qual a sua despesa mensal com transporte até o trabalho?

*

Sua resposta

20. Bairro em que você mora: *

Sua resposta

20. Bairro em que você mora: *

Sua resposta

E bairro em que você trabalha: *

Sua resposta

VOLTAR

PRÓXIMA

Nunca envie senhas pelo Formulários Google.

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google. Denunciar abuso - Termos de Serviço - Termos Adicionais

Google Forms

Questionário



BICICLETA — NOS PLANOS — Campo Grande



MOBILIDADE URBANA E USO DA BICICLETA EM CAMPO GRANDE

MUITO OBRIGADO PELO SEU TEMPO E CONTRIBUIÇÃO!

Por favor não esqueça de compartilhar o link desse questionário com seus contatos, não importa se eles gostam ou não da bicicleta. O importante é contribuir com a opinião.

Bicicleta-Nos-Planos é um programa nacional para promover a inclusão da bicicleta nos planos de mobilidade urbana das cidades brasileiras. Se tiver interesse ou ficou curioso acesse: www.bicicletanosplanos.org

ATÉ!

Fonte: <https://goo.gl/forms/rlgn1aREj05N8Yif2>

Anexo IV – Normas e alvarás para abertura de empresa em Campo Grande MS.

Acessando ao site da Prefeitura Municipal de Campo Grande http://capital.ms.gov.br/semre/canaisTexto?id_can=2371 (acesso dia 08/06/2016), o empreendedor e empresário que quiser abrir uma empresa na cidade terá que seguir as normas e cadastro no mesmo site.

Informe-se através dos sites :

- 1- LICENÇA AMBIENTAL -www.capital.ms.gov.br/semadur
- 2- LICENÇA SANITÁRIA - www.capital.ms.gov.br/sesau
- 3- ALVARÁ DO CORPO DE BOMBEIROS - www.bombeiros.ms.gov.br

OBS: Informamos que para constituição da inscrição municipal através do sistema Empresa Fácil não haverá cobrança da Taxa de Abertura.

Toda empresa tem por obrigação recolher taxa anual de Localização, Fiscalização e Funcionamento e as Empresas prestadoras de serviços recolher ISS MENSAL e/ou informar ausência de Emissão de Nota Fiscal de Serviços pelo Sistema de NFse. É obrigatório também comunicar ao município no prazo máximo de 15 (quinze dias), o encerramento, a paralisação ou qualquer alteração no cadastro da empresa.

CONFORME LEGISLAÇÃO, INFORMAMOS QUE CASO A EMPRESA REQUERENTE POSSUA QUAISQUER ATIVIDADE ABAIXO ELENCADE, DEVERÁ CUMPRIR OS SEGUINTE REQUISITOS:

- Turismo, Pousadas, Transporte de Passageiros, Operador Turístico: CERTIFICADO DE CADASTRO DA FUNDTUR- 3318-7630
- Revenda de Gás, Boates ou Atividades que possuam aglomeração de pessoas: CERTIFICADO DE VISTORIA DO CORPO DE BOMBEIROS
- Construção Civil: CERTIFICADO DO CREA/MS
- Contabilidade: ALVARÁ DO CRC/MS EM NOME DA EMPRESA
- Corretora de Seguros: DEVERA TER UM PROFISSIONAL REGISTRADO NA SUSEP
- Academias: ALVARÁ DO CREF

- Postos de Gasolina, Oficinas Mecânicas, Lava Jato, Clínicas e Hospitais: LICENÇA AMBIENTAL
- Atividades de Responsabilidade Pública: ANEXAR CONCESSÃO
- Empresas de Certificado Bovino: CERTIFICADO DO CISBOVI
- Salão de Beleza, Depilação: DECLARAÇÃO DO SINDIPROCAB
- Atividades de Estética: DECLARAÇÃO DA APECSUL

Para pessoas jurídicas registradas na OAB e cartório e para as que já se cadastraram na JUCEMS em data anterior a novembro de 2011, comparecer a central de atendimento ao cidadão – CAC, setor cadastro econômico, munido dos seguintes documentos:

- Requerimento solicitando abertura de inscrição municipal assinado pelo sócio/proprietário;
- BAE (Boletim de Atividade Econômica - Empresa) preenchido e assinado por um dos sócios/proprietário;
- Guia de Consulta aprovada pela SEMADUR;
- Cartão de CNPJ Atualizado;
- Contrato Social ou requerimento empresarial registrado na JUCEMS;
- CPF, RG e comprovante de residência dos sócios;
- No caso de Associação, Fundações, S/C: Ata de Constituição, Ata da Diretoria, Estatuto e Certidão do Cartório, no caso de Autarquias e órgãos públicos Ato de constituição publicado em Diário Oficial e Ato de Nomeação do Responsável pelo órgão;

Certificado de Regularidade do Conselho do Contador responsável / alvará do CRC
 OBS: Requerimento de Abertura de Inscrição, BAE e Guia de Consulta estão disponíveis no site: www.capital.ms.gov.br/semre - link - Relação de Documentos.

CASO SUA EMPRESA EXERÇA AS ATIVIDADES ABAIXO ELENCADAS, ANEXAR:

Turismo, Pousadas, Transporte de Passageiros, Operador Turístico: CERTIFICADO DE CADASTRO DA FUNDTUR- 3318-7630

TAXA DE ABERTURA: R\$ 42,39

9. APENDICES

Apêndice I - Questionário aplicado para viabilidade de mercado e cliente.



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL

UNIDADE CAMPO GRANDE

CURSO DE TURISMO – EMPREENDEDORISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS

PROPOSTA DE IMPLANTAÇÃO DE UM EMPREENDIMENTO DE CICLOTURISMO EM CAMPO GRANDE MS

Aluna:

Mariana B. de O. Ladislau

DATA: _____

1. Profissão

Estudante Desempregado Aposentado Outros _____

2. Você utiliza bicicleta? Sim Não Obs. Se não, pular para questão 5.

3. Qual frequência?

Todos os dias 1x por semana 2 a 3x por semana 1 a 3 x por mês

4. Quais as situações em que você utiliza a bicicleta?

Deslocamento para o trabalho ou estudo Uso em geral pela cidade
 Uso para o lazer Para fins de atividade física Esporte com bicicleta
Outros _____

5. Quais os pontos positivos nas ciclovias de Campo Grande MS:

Paisagem Natural e Histórica da cidade Grande quantidades de ciclovias
 Sinalização nos pontos centrais da cidade _____

6. O que acha de conhecer os principais pontos turísticos da cidade de bicicleta?

Muito interessante Interessante Pouco interessante Nada interessante

7. Qual valor você pagaria para um passeio de bicicleta com GUIA DE TURISMO para conhecer a cidade de Campo Grande MS?

Até 10,00 De 11,00 a 30,00 De 31,00 a 50,00 Mais de 50,00

8. Conhece algum Local de encontro de Ciclistas em Campo Grande

Desconheço Conheço Se sim qual? _____

9. Acharia interessante um ponto de encontro para os ciclistas e usuários de bicicleta em Campo Grande?

Muito interessante Interessante Pouco interessante Nada interessante

MUITO OBRIGADA POR SUAS RESPOSTAS E INFORMAÇÕES, SERÁ DE GRANDE VALIA PARA A CIDADE DE CAMPO GRANDE MS!!!

Apêndice II – Tabulação em gráficos do questionário aplicado para viabilização de mercado e cliente.

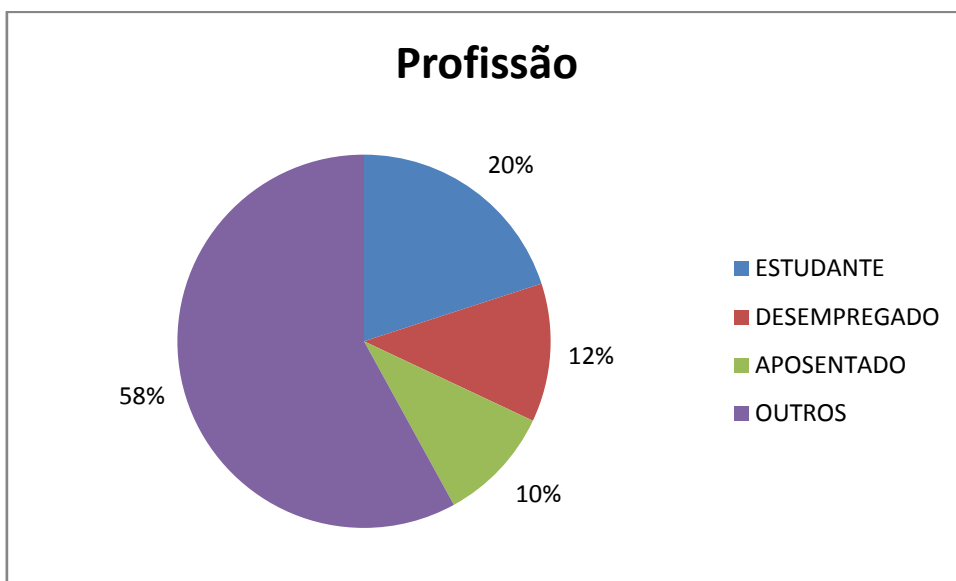


Gráfico 1 – Qual profissão do entrevistado

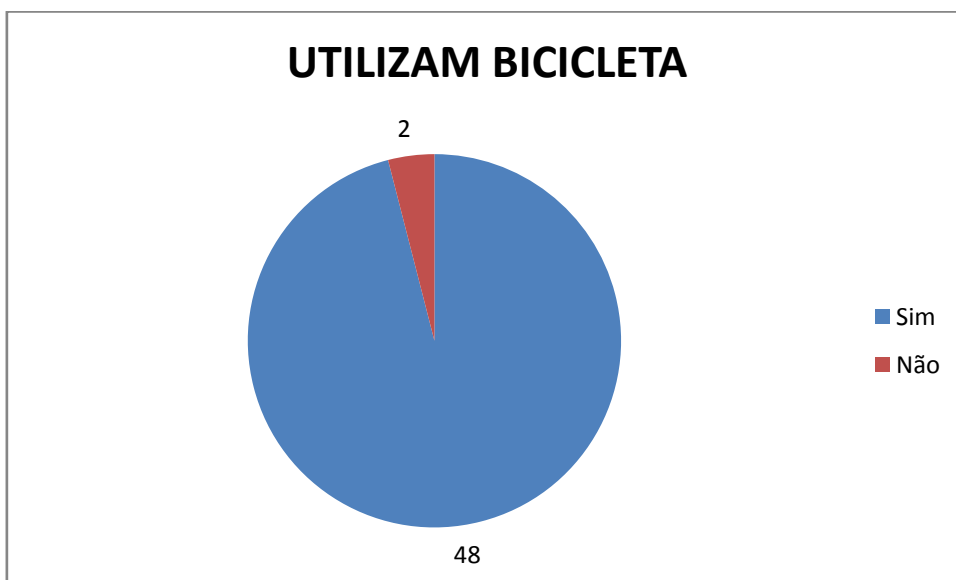


Gráfico 2 – Se o entrevistado faz uso de bicicleta

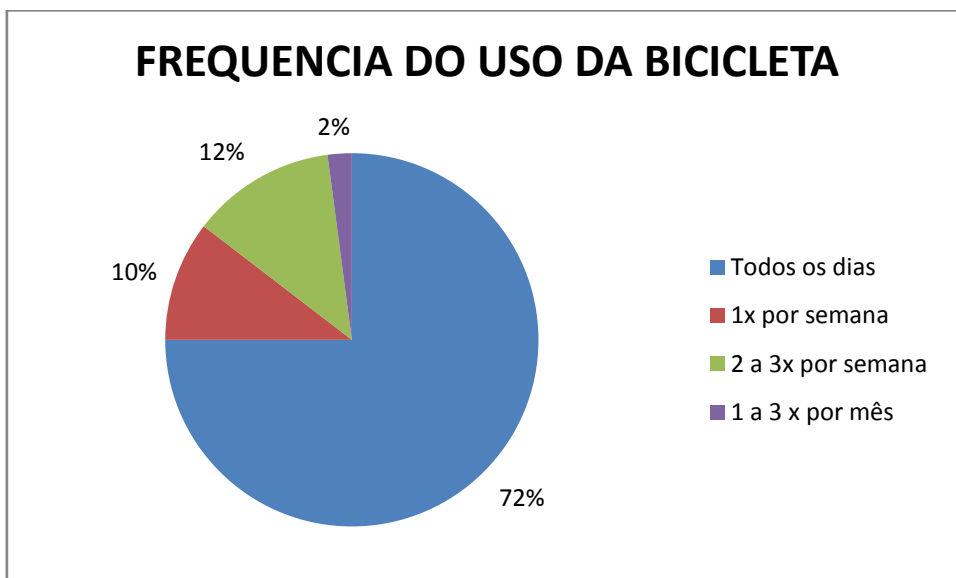


Gráfico 3 – Qual a frequência do uso

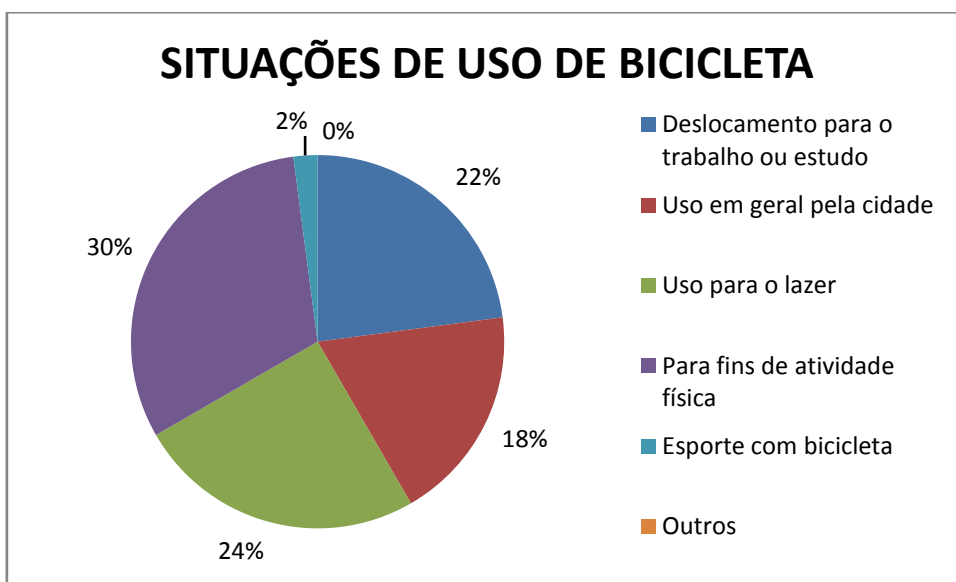


Gráfico 4 – Em qual situação de uso da bicicleta

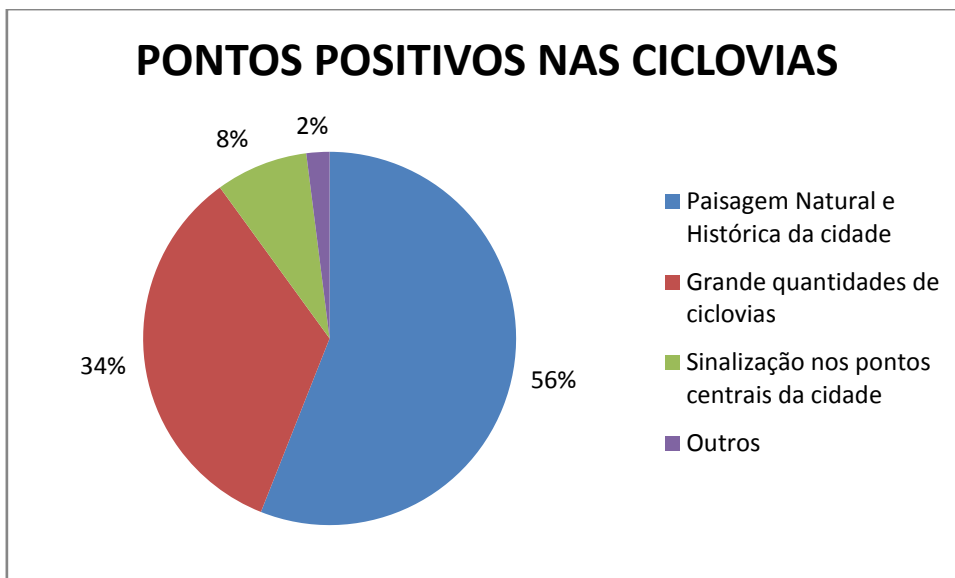


Gráfico 5 - Quais os pontos positivos nas ciclovias de Campo Grande MS

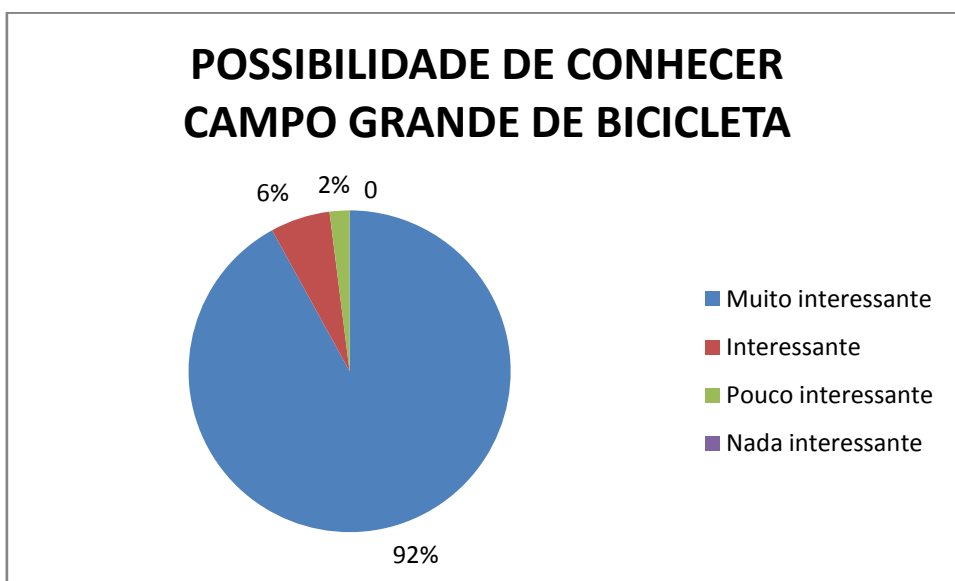


Gráfico 6 – Interesse do entrevistado em conhecer os principais pontos turísticos de Campo Grande com bicicleta

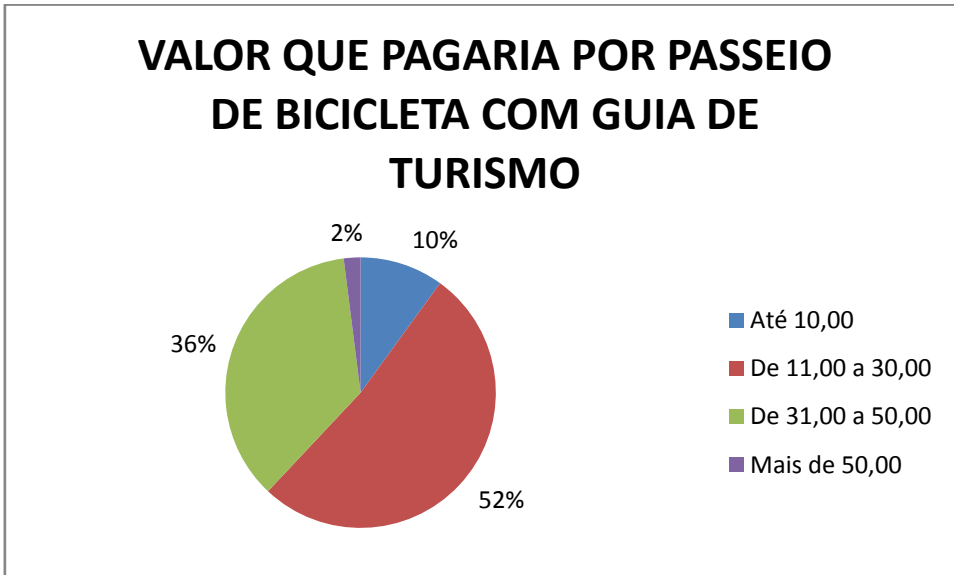


Gráfico 7 – Valor que pagaria por um passeio turístico de bicicleta com guia

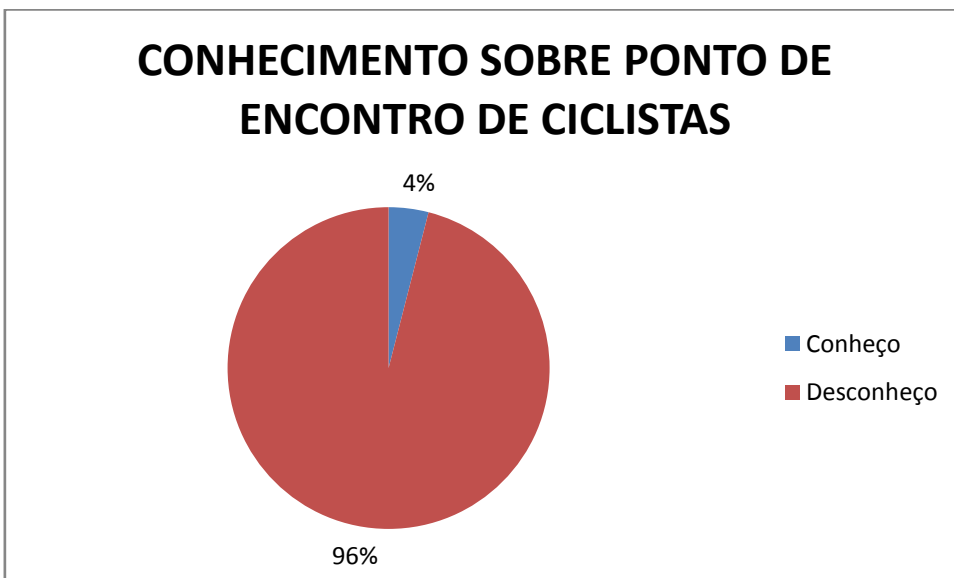


Gráfico 8 – Sobre o conhecimento da existência de um ponto de encontro de ciclistas em Campo Grande MS

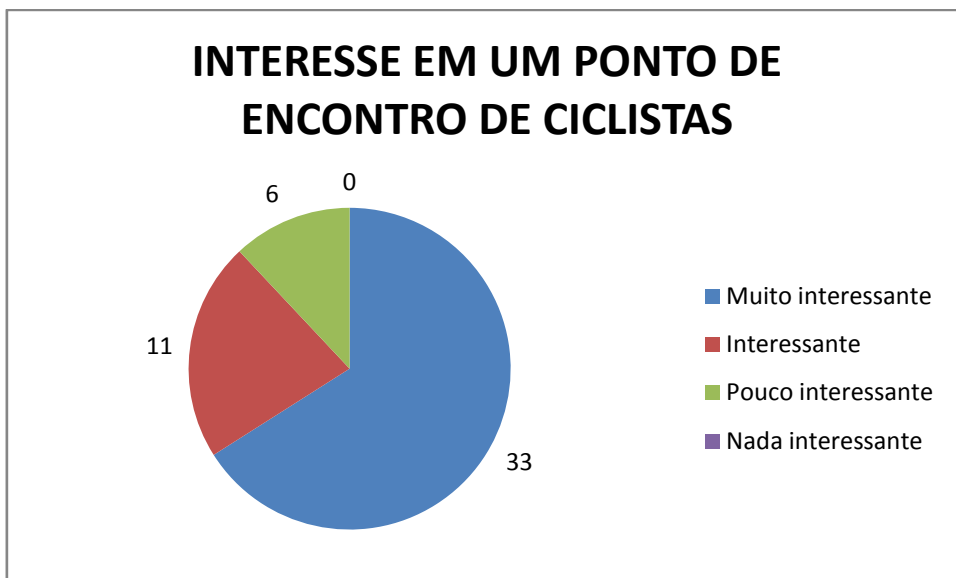


Gráfico 9 – Se o entrevistado acha interessante a criação de um ponto de encontro de ciclistas em Campo Grande