

GABRIEL GUEDES VENTURA

O SISTEMA *CARSHARING* COMO TRANSPORTE PARA O TURISTA NO MUNICÍPIO
DE CAMPINAS/SP

Rosana

2024

GABRIEL GUEDES VENTURA

O SISTEMA *CARSHARING* COMO TRANSPORTE PARA O TURISTA NO MUNICÍPIO
DE CAMPINAS/SP

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Turismo da Faculdade de Engenharia e Ciências - Câmpus de Rosana, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Orientador (a): Prof^a. Dr^a. Renata Maria Ribeiro

Rosana

2024

G924s	Guedes Ventura, Gabriel O sistema Carsharing como transporte para o turista no município de Campinas/SP / Gabriel Guedes Ventura. -- Rosana, 2024 63 p. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Turismo) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Engenharia e Ciências, Rosana Orientadora: Renata Maria Ribeiro 1. Turismo. 2. Mobilidade Urbana. 3. Carsharing. 4. Planejamento. 5. Campinas/SP. I. Título.
-------	---

GABRIEL GUEDES VENTURA

O SISTEMA CARSHARING COMO TRANSPORTE PARA O TURISTA NO MUNICÍPIO
DE CAMPINAS/SP

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Turismo da Faculdade de
Engenharia e Ciências - Câmpus de Rosana,
Universidade Estadual Paulista “Júlio de
Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para
obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Rosana, ____/_____/____.

Componentes da Banca Examinadora:

Presidente e Orientadora: Renata Maria Ribeiro, Professora Assistente Doutora, Câmpus de Rosana, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

Membro Titular: Fausi Kalaoum Professor Assistente Doutor, Câmpus de Rosana, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

Membro Titular: Rafael Henrique Teixeira da Silva Professor Assistente Doutor, Câmpus de Rosana, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

Dedico este trabalho aos meus avós que já partiram: meus avós paternos, Eunice Maria de Almeida Ventura e João Batista Ventura, e meu avô materno, Wilson Guedes da Cunha. Carrego comigo todas as memórias, o amor e os ensinamentos que me deixaram, e, mesmo não estando fisicamente presentes, sei que, de alguma forma, estão comigo nessa conquista.

AGRADECIMENTOS

Agradeço profundamente à minha família, que esteve ao meu lado em todos os momentos dessa jornada. Ao meu pai, Paulo Cesar Ventura, e à minha mãe, Marcia Cristina Guedes da Cunha, pelo amor, apoio e incentivo constantes, sempre acreditando no meu potencial e me proporcionando a oportunidade de buscar meus sonhos. À minha irmã, Larissa Guedes Ventura, por ser minha companheira de vida, sempre disposta a me ajudar com carinho e compreensão. E à minha avó, Marta Lúcia Ripamonti da Cunha, cuja sabedoria e carinho me ensinaram lições que levarei comigo para sempre.

Aos meus amigos do ensino médio, que compartilharam comigo momentos de aprendizado e diversão, sendo parte essencial da minha formação pessoal. E, especialmente, aos meus amigos da faculdade, que tornaram este caminho muito mais leve e especial com sua amizade, apoio e companheirismo ao longo dos desafios acadêmicos.

À minha orientadora, Renata Maria Ribeiro, minha sincera gratidão por todo o apoio, paciência e confiança depositados em mim durante esse estudo. Suas orientações foram fundamentais para que eu pudesse evoluir academicamente e concluir este trabalho com sucesso. Agradeço por acreditar no meu potencial, mesmo nos momentos de incerteza, e por me guiar com sabedoria e dedicação ao longo dessa caminhada. Seu compromisso e incentivo foram essenciais para que eu pudesse alcançar essa conquista.

A todos vocês, agradeço essa conquista com profunda gratidão e carinho.

RESUMO

O transporte evoluiu para atender às diversas necessidades de sociedades e empresas, desenvolvendo modais que proporcionam eficiência e redução de custos, como rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário, entre outros. A inovação inclui veículos autônomos e drones, enquanto o transporte urbano enfrenta desafios de mobilidade. No Brasil, o incentivo ao automóvel próprio começou na década de 1950, com o governo de Jucelino Kubitschek, substituindo a ferrovia pelo rodoviário. Em resposta à pandemia, modelos como *carsharing* ganharam força, oferecendo alternativa econômica. Este estudo analisa a viabilidade do *carsharing* na cidade de Campinas/SP como meio de transporte turístico, utilizando pesquisa bibliográfica e experimental. Foi comparado com locadoras tradicionais, destacando vantagens para turistas. Um questionário exploratório identificou perfis de usuários, e o estudo mapeou locais potenciais para *carsharing* na cidade, visando integrá-lo ao turismo e à mobilidade urbana. O estudo mostrou que o *carsharing* tem grande potencial para ser implementado em Campinas, desde que haja parceria entre gestão pública e setor privado, além de um plano de divulgação para combater o desconhecimento sobre o sistema. O *carsharing* oferece vantagens em relação ao aluguel tradicional de carros, como custo-benefício superior, flexibilidade e autonomia para o usuário, que paga apenas pelo tempo de uso. A adoção de veículos elétricos tornaria o sistema mais sustentável, reduzindo emissões e atraindo turistas interessados em soluções inovadoras. A pesquisa revelou que 52,63% dos entrevistados usariam o sistema em viagens, indicando interesse público. Estações próximas a pontos turísticos e outros modais urbanos poderiam criar um fluxo contínuo de usuários, beneficiando tanto moradores quanto visitantes. Em resumo, o *carsharing* tem potencial para se tornar um modal flexível e sustentável em Campinas, promovendo a cidade como um polo de inovação no transporte e no turismo urbano sustentável.

Palavras-chave: Turismo. Mobilidade Urbana. *Carsharing*. Planejamento. Campinas/SP.

ABSTRACT / RESUMEN / RÉSUMÉ

Transportation has evolved to meet the diverse needs of societies and companies, developing modes that provide efficiency and reduce costs, such as road, rail, air and water, among others. Innovation includes autonomous vehicles and drones, while urban transportation faces mobility challenges. In Brazil, the incentive to own a car began in the 1950s with the government of Juscelino Kubitschek, replacing rail with road. In response to the pandemic, models such as carsharing have gained momentum, offering an economical alternative. This study analyzes the viability of carsharing in the city of Campinas/SP as a means of tourist transport, using bibliographical and experimental research. It was compared with traditional rental companies, highlighting advantages for tourists. An exploratory questionnaire identified user profiles, and the study mapped potential locations for carsharing in the city, with a view to integrating it with tourism and urban mobility. The study showed that carsharing has great potential to be implemented in Campinas, provided there is a partnership between public management and the private sector, as well as a publicity plan to combat ignorance about the system. Carsharing offers advantages over traditional car rental, such as superior cost-benefit, flexibility and autonomy for the user, who only pays for the time of use. The adoption of electric vehicles would make the system more sustainable, reducing emissions and attracting tourists interested in innovative solutions. The survey revealed that 52.63% of respondents would use the system when traveling, indicating public interest. Stations close to tourist attractions and other urban modes could create a continuous flow of users, benefiting residents and visitors alike. In short, carsharing has the potential to become a flexible and sustainable mode in Campinas, promoting the city as a hub for innovation in transportation and sustainable urban tourism.

Keywords: Tourism. Urban mobility. Carsharing. Planning. Campinas/SP.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Vista aérea do bairro Jardim Chapadão na década de 1940.....	177
Figura 2: Construção da Torre do Castelo.....	188
Figura 3: Vista aérea do bairro Jardim Chapadão na atualidade.	19
Figura 4: Cadernos específicos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campinas.	20
Figura 5: Tempo de Viagens por Moldar em Minutos em 2011	22
Figura 6: Motivo de destino com o transporte coletivo.....	24
Figura 7: Motivo de destino com o transporte individual motorizado	24
Figura 8: Mapa Temático Eixo Transporte Motorizado Individual	25
Figura 9: Mapa Temático Eixo Mobilidade Sustentável	26
Figura 10: Patrimônios que tornam Campinas-SP uma cidade de economia criativa..	29
Figura 11: Mapa dos espaços e eventos criativos.....	30
Figura 12: Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC).....	31
Figura 13: Perfil do turista de Campinas/SP	32
Figura 14: Região de operação da empresa Awto	39
Figura 15: ODS 11 Cidades e Comunidades Sustentáveis:.....	41
Figura 16: Média de custo das empresas que oferecem o serviço com o sistema <i>carsharing</i>	44
Figura 17: Média de custo das empresas que oferecem o serviço com o sistema de locação de veículos.....	44
Figura 18: Funções disponíveis nos sistemas.....	44
Figura 19: Qual meio de transporte é utilizado no dia a dia pelos moradores da cidade de Campinas	46
Figura 20: Qual meio de transporte é utilizado em algum destino pelos moradores da cidade de Campinas	47
Figura 21: Meio de transporte que utilizou na cidade de Campinas/SP.....	47
Figura 22: Respostas referente a pergunta “Se a resposta for não ou talvez, justifique”.	48
Figura 23: As 7 Maravilhas da Cidade de Campinas/SP.....	49
Figura 24: Zona de estacionamento do <i>carsharing</i> no centro da cidade.	50
Figura 25: Zona de estacionamento do <i>carsharing</i> próxima aos Atrativos.....	51
Figura 26: Zona de estacionamento e estações do <i>carsharing</i> no Parque Portugal	51
Figura 27: Estações de <i>carsharing</i> na cidade de Campinas/SP.....	51

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Viagens Dia Realizadas na RMC - Por Modo e Região.....	24
Tabela 2: Indicadores da Economia do Turismo na RMC em 2017.....	31
Tabela 3: Probabilidade de escolha de modo (porcentagem) para a primeira da viagem (cidade natal - destino turístico) e para a mobilidade no destino, com base em 100.000 execuções simuladas.....	38

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

PMUC	Plano de Mobilidade Urbana de Campinas
BRT	Bus Rapid Transit
RMC	Região Metropolitana de Campinas
FATUR	Fundo de Apoio ao Turismo Municipal
ISSQN	Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza
CRC&VB	Campinas e Região Convention & Visitors Bureau
ABRASEL	Associação Brasileira de Bares e Restaurantes
IAC	Instituto Agrônomo de Campinas
CNPEM	Centro Nacional de Pesquisa em Energia e Materiais
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
ZEPECs	Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Cultural
APA	Área de Proteção Ambiental
ONU	Organização das Nações Unidas
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
CO2	Dióxido de Carbono
EsPCEX	Escola Preparatória de Cadetes do Exército
PDT	Plano de Desenvolvimento Turístico
PIT'S	Postos de Informações Turísticas

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. MOBILIDADE URBANA E O TURISMO NA CIDADE DE CAMPINAS-SP	17
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINAS-SP	20
3. TURISMO NO MUNICÍPIO DE CAMPINAS/SP	26
PLANO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DE CAMPINAS-SP	28
TRANSPORTE E TURISMO	33
AÇÕES SUSTENTÁVEIS	35
4. CARSHARING	37
CARSHARING NO BRASIL	39
OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS).....	41
5. COMPARAÇÃO DO CARRO COMPARTILHADO COM A LOCAÇÃO DE CARRO	43
6. O PERFIL DO TURISTA DE CAMPINAS, CONSUMIDOR DE CARSHARING E O POTENCIAL CONSUMIDOR	46
7. MAPEAMENTO DE ESTAÇÕES DE CARSHARING PARA TURISTAS	49
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	53
REFERÊNCIAS.....	55
APÊNDICE A – Roteiro do questionário aplicado.....	60

1. INTRODUÇÃO

O transporte é o principal meio para a logística de produtos ou pessoas, e que por características funcionais específicas, foi sendo modificado, aprimorado e diversificado para atender às várias necessidades das sociedades, empresas e pessoas.

A indústria e a tecnologia desenvolveram um conjunto de modais, que podem ser utilizados em conjunto, ou isolados, com o principal intuito de gerar eficiência e redução de custos, atendendo demandas cada vez mais personalizadas. Tem-se então os modais rodoviário, ferroviário, fluvial/lacustre, marítimo, aquaviário, aéreo e dutoviário (Rodrigues, 2007), sendo que a inovação tecnológica e a Inteligência artificial começa a introduzir os automóveis não tripulados e os drones (tanto para mercadoria, quanto para passageiros). Mesmo com as várias opções de transportes, o rodoviário em ambiente urbano continua sendo o desafio para a geração de mobilidade efetiva nas grandes cidades, esta pesquisa terá um recorte na análise do transporte rodoviário de pequeno porte principalmente nos centros urbanos.

Segundo Vasconcellos (2000) o planejamento na área de transportes, possui três formas de intervenção para o desenvolvimento urbano, que vão além do planejamento urbano ou do planejamento de circulação que são: as vias e terminais como infraestrutura do transporte, os veículos com os meios de transporte e por fim os serviços de transporte que podem surgir com os dois anteriores.

No Brasil, as transformações relativas ao transporte rodoviário se intensificaram a partir dos anos de 1956, a partir do governo de Juscelino Kubitschek. Com o slogan “50 anos em 5”, a construção de Brasília/DF, a pavimentação das rodovias e a chegada das montadoras de automóveis no país, marcaram a marcha ao desenvolvimento, tornando o transporte ferroviário ultrapassado (Rodrigues, 2007).

Nos anos de 1960, os brasileiros utilizavam em sua maioria o transporte público. O incentivo do governo à indústria automobilística, tornou a visão do carro próprio um símbolo de status à sociedade, fazendo dele uma mercadoria que interage com o domínio comum, a partir das propagandas vinculadas ao status e elegância, levando ao desejo de consumo (Luchezi, 2010) (Hidalgo Junior, 2020). o que ainda é uma realidade em relação ao desejo do carro do ano, ou o carro mais potente, onde a pessoa com o melhor carro é aquela mais renomada dentro da sociedade.

Desde então a diversidade de modelos de automóveis criou além do uso particular o uso comercial, a exemplo: táxis, uber e locação de veículos, classificando o serviço de acordo com o nível de sofisticação, modelo, segurança e conforto do automóvel.

Após o franco crescimento do setor automobilístico, no final do ano de 2019 surge a COVID-19 que no início de 2020 chega ao Brasil, tornando-se uma pandemia. A crise econômica global e as dificuldades financeiras das famílias, modificaram costumes de consumo, e o alto custo dos automóveis, fortaleceram outros modelos de negócios. Com valores mais acessíveis, surge o programa de carro por assinatura, locação e o (carro compartilhado) *carsharing* que será objeto desse estudo.

Entende-se o transporte como um grande fator para o setor do turismo, mas que tenha a diversificação de modais para os turistas, dessa forma, proporciona flexibilidade durante a

viagem, gerando mais atratividade para o visitante por oferecer comodidades e alternativas de locomoção para o turista.

Este trabalho teve como objetivo estudar a viabilidade do sistema *carsharing* no município de Campinas/SP, como meio de transporte para turistas que frequentam a cidade, por ser um modal de transporte novo e que está crescendo no Brasil e no mundo. Diante disso, foi feito um estudo aplicado com uma abordagem qualitativa, junto aos procedimentos de pesquisa bibliográfica, documental e experimental.

A pesquisa bibliográfica seguiu as características de Sousa et. al. (2021) com as suas 3 fontes: a primária, definida por pegar informações autorais do pesquisador como artigos, teses e dissertações; secundária que são as complementares que facilitam o uso do conhecimento, podendo ser enciclopédias, dicionários e bancos de dados; e as terciárias que são guias para localizar as fontes primárias e secundárias, podendo ser catálogos de bibliotecas e revisões de literatura. Para esse trabalho foi utilizado a secundária e terciária para obtenção de dados sobre a mobilidade urbana e o Turismo de Campinas, os aspectos do transporte no turismo e o funcionamento do *carsharing*.

A pesquisa no método documental e experimental terá baseada no modelo de Gil (1991), o documental é onde o trabalho se desenvolve com materiais que não receberam tratamento analítico, enquanto o experimental é que se determina um objeto específico, indicando as variáveis que têm a capacidade de influenciar.

Foi feito um estudo de comparação do sistema *carsharing* com as locadoras de carros tradicionais, para destacar quais aspectos o *carsharing* se torna mais vantajoso para o turista em relação a locação de carros tradicionais. Estes dados foram manejados em quadros comparativos para melhor interpretação.

O estudo teve um de caráter exploratório, que foi feito um questionário com o objetivo de identificação do perfil do turista, do consumidor de *carsharing* e do consumidor potencial, identificando como o sistema *carsharing* está presente no cotidiano e nas viagens dos entrevistados.

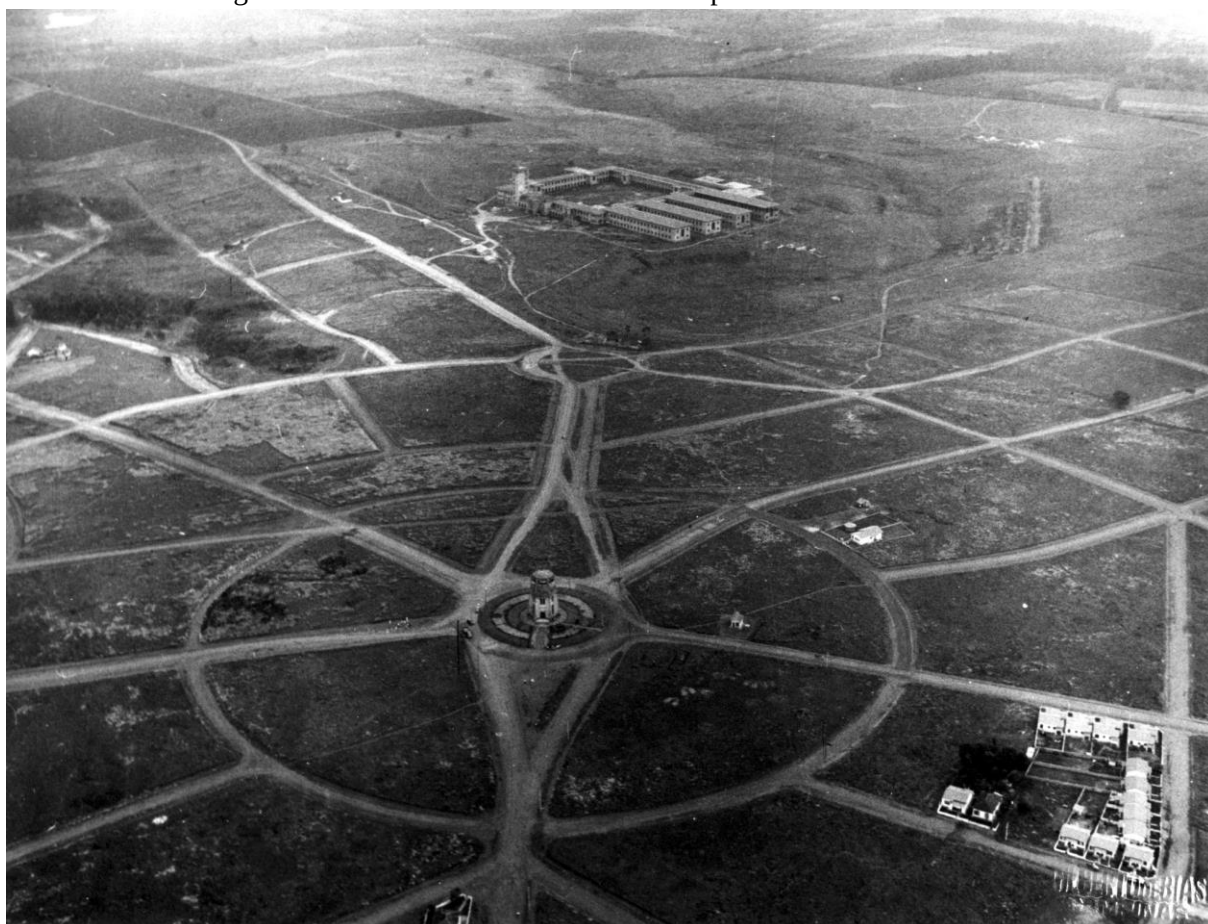
Na finalização dos dados obtidos, pretendeu-se correlacionar o sistema *carsharing* ao turismo no município de Campinas/SP, dessa forma, foi feito um mapeamento de potenciais locais para instalação do sistema *carsharing* na cidade.

2. MOBILIDADE URBANA E O TURISMO NA CIDADE DE CAMPINAS-SP

Campinas surge no ano de 1842 mas antes disso era conhecida como bairro rural da Vila de Jundiá, com o crescimento populacional e econômico com a produção de café, o município passa por grandes progressos e desenvolvimentos tecnológicos, perdendo a perspectiva de uma cidade do interior de agricultura para uma de indústria e serviços da época (Conheça Campinas, 2024).

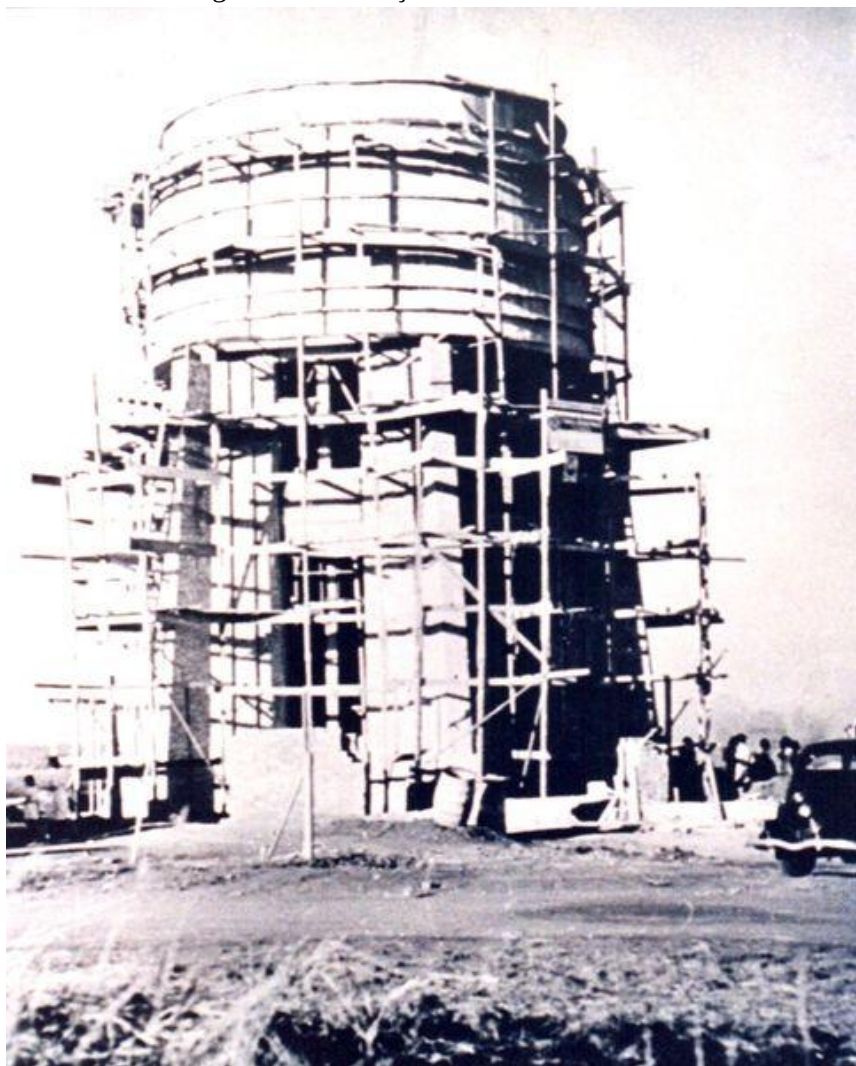
No ano de 1930 é iniciado o Plano Preste Maia, o nome se deu pelo engenheiro-urbanista Francisco Prestes Maia que foi contratado pela prefeitura da época, neste plano estava projetos que teriam duração em torno de 20-50 anos para a conclusão, tendo como objetivo de impulsionar o urbanismo no município com alguns marcos urbanos como o caso do bairro Jardim Chapadão e a caixa d'água com mirante conhecida como "Torre do Castelo" (Rodrigues, 2012), como mostra as Figuras 1 e 2.

Figura 1: Vista aérea do bairro Jardim Chapadão na década de 1940.



Fonte: Museu Virtual de Campinas, 2024.

Figura 2: Construção da Torre do Castelo.



Fonte: Conheça Campinas, 2024.

No entanto, o plano foi desativado no final da década de 1960 com o surgimento do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1971 (Rodrigues, 2012). No ano de 2012 é instaurado com a Lei Federal 12.587/12 que constitui a criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com objetivos e diretrizes aos municípios, como a obrigatoriedade do Plano de Mobilidade Urbana para as cidades com uma população acima de 20 mil habitantes.

No ano de 2019 o município aprova o novo Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMUC) com propostas de melhorias e levantamento de dados do transporte público da cidade, Pereira (p. 96, 2021) menciona que o “Plano é um grande progresso para as políticas de mobilidade do município, mas que ainda se encontra com algum déficit”.

O detalhamento e verificação dos diagnósticos mostra que assim como em muitas cidades do país Campinas teve seu desenvolvimento urbano sem um planejamento adequado que a tornasse uma cidade compacta, inclusiva e preservando o meio ambiente. Como resultado da falta de planejamento a cidade contém diversos vazios urbanos e áreas periféricas, o que aumenta o custo do transporte coletivo e

segrega a população. Além de ter a condições de operação do transporte público numa tendência de deterioração. (Pereira, 2021, p.96)

Atualmente a região se tornou um representativo centro de comércio da cidade, além de ter um intenso fluxo de pessoas por conectar os bairros distantes do centro. A Torre do Castelo se tornou o ícone da cidade como ponto turístico de visitação e de realização de festividades em torno da sua estrutura.

Figura 3: Vista aérea do bairro Jardim Chapadão na atualidade.



Fonte: Museu Virtual de Campinas, 2024.

Observando essa importância, o município realiza atividades culturais naquele local, atraindo turistas de diversas cidades vizinhas e moradores. A cidade realiza melhorias com as vias e implementação de meios de transporte como o caso do Bus Rapid Transit (BRT) que vem para reduzir um percurso que duraria 1 hora para 20 minutos (Prefeitura de Campinas, 2019), além de outras ações apresentadas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINAS-SP

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campinas registrado pelo Decreto N°20.571 de 13/11/2019 tem como um dos seus objetivos organizar a cidade para a reestruturação do transporte coletivo urbano e para utilizar novos modais de transporte. O plano se divide em cadernos específicos, cada um com aspectos que foram desenvolvidos dentro do plano, como mostra a Figura 4.

Figura 4: Cadernos específicos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campinas.

TÍTULO DO CADERNO	DESCRIÇÃO DO CADERNO
CADERNO A – APRESENTAÇÃO E SISTEMATIZAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS	O CADERNO A – APRESENTAÇÃO E SISTEMATIZAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS, o presente documento, traz o registro das premissas, diretrizes e conceitos aplicáveis, em especial no que se refere à adoção do Desenvolvimento Orientado ao Transporte (DOT) como modelo teórico de referência. Também são apresentadas as etapas vencidas no desenvolvimento e construção do Plano.
CADERNO B - ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS	O CADERNO B - ASPECTOS URBANOS E SOCIOECONÔMICOS DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS aborda os aspectos urbanísticos e socioeconômicos relevantes para o entendimento da situação do município e sua interação com Macrometrópole Paulista e sua inserção na Região Metropolitana de Campinas. Esta caracterização permite iniciar a identificação das demandas de mobilidade urbana que atinge e atingirão o município em futuro próximo.
CADERNO C – DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA EM CAMPINAS	O CADERNO C – DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE URBANA EM CAMPINAS consolida a metodologia de análise adotada para avaliação das condições da mobilidade urbana, estabelece as abrangências das análises no âmbito Metropolitano, Municipal, Setorial e para os Eixos Estruturantes, bem como define a abordagem de análise para os aspectos Ordenamento Territorial e Legislação Urbanística, Transporte Coletivo, Transporte Individual e Transporte Ativo. É apresentada inicialmente uma visão de diagnóstico macro da situação da mobilidade, sendo identificada ao longo do desenvolvimento do plano a necessidade de seu detalhamento de forma a constituir Planos Locais de Mobilidade. Esta

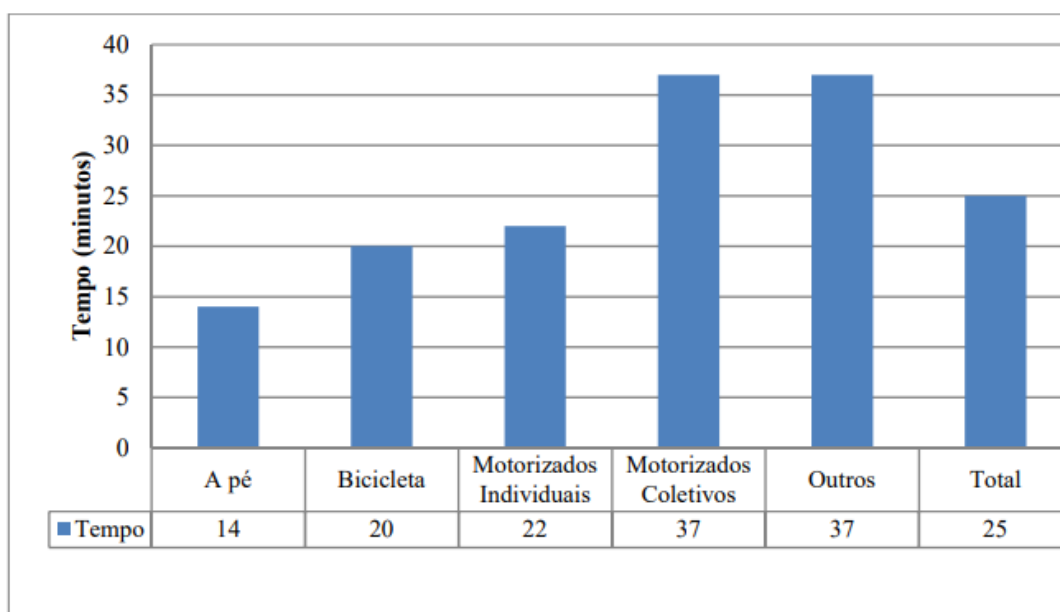
TÍTULO DO CADERNO	DESCRIÇÃO DO CADERNO
	proposta foi incorporada ao rol de medidas e soluções que constam do Plano de Mobilidade Urbana de Campinas.
CADERNO D – PROGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA EM CAMPINAS	O CADERNO D – PROGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA EM CAMPINAS apresenta inicialmente uma visão limitada da evolução da situação de mobilidade da cidade basicamente em função indisponibilidade de dados e informações com projeção do crescimento urbano e populacional e que afetam a dinâmica da e planejamento dos transportes de massa e da utilização e capacidade do viário. Neste sentido, foi identificada a necessidade de, em futuro próximo, viabilizar a dados de reflitam a dinâmica populacional e socioeconômico nas áreas territoriais escolhidas de forma a refinar e evoluir estas análises e prognósticos sobre as condições de mobilidade, sendo tal demanda incorporado ao rol de medidas propostas no PMUC.
CADERNO E – MOBILIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL	O CADERNO E – MOBILIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO SOCIAL apresenta as principais ações e oportunidades de participação realizadas ao longo da elaboração do PMUC de forma a captar as demandas e necessidades da população e entidades representativas, bem como os esforços realizados no sentido de levar a estes grupos discussões mais qualificadas e menos pontuais e imediatistas, o que possibilita tratar as questões da mobilidade num sentido mais sistêmico e voltado ao interesse público e coletivo. As demandas e contribuições obtidas nos eventos realizadas foram acolhidas e tratadas quanto a pertinência ou não e são mencionadas em cada uma das etapas em que surgiram.
CADERNO F - PROPOSTAS E AÇÕES PARA UMA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL	O CADERNO F - PROPOSTAS E AÇÕES PARA UMA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL apresenta os princípios, diretrizes, objetivos e ações para a construção e desenvolvimento de um plano que leve a discussão e implantação de ações voltadas a mobilidade urbana sustentável a novos patamares, assegurando ao município a implantação de políticas públicas e ações que transformem a qualidade de vida de seus habitantes.

Fonte: Adap. Campinas, 2019.

Foi destacado os cadernos C, D e F por apresentarem o diagnóstico, prognóstico, as diretrizes e ações para a mobilidade urbana na cidade, importante ressaltar que alguns dados utilizados no Plano foram obtidos nos anos de 2003 e 2011.

O caderno C passa o diagnóstico da mobilidade urbana, que indica o transporte mais utilizado na cidade, sendo ele o transporte individual, representando cerca de 44,56% de viagens diárias onde as regiões com esse maior tráfego são no Centro, Campos Elíseos, Sudoeste e Sudeste, o tempo de viagem corresponde a 22 min ficando abaixo da média como mostra a Figura 5.

Figura 5: Tempo de Viagens por Modalidade em Minutos em 2011



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Campinas, 2019.

O Plano vai dizer que a população tem a maior preferência por transporte individual motorizado já que comparando com outros modais pode chegar a uma diferença de 90%, sendo que a média é de 60%. Outro fator é a qualidade do serviço do transporte coletivo que a maioria dos usuários diz que é ruim/péssimo. Referente ao transporte motorizado individual nota-se uma ausência de desenvolvimento e crescimento na Zona Azul¹ já que a frota de veículos no município cresceu cerca de 94% do ano de 2000 até 2014.

No caderno D, é discutido o prognóstico da mobilidade urbana, onde o transporte mais utilizado para se locomover da Região Metropolitana de Campinas (RMC) para a cidade de Campinas é o transporte coletivo, como mostra na Tabela 1.

¹ A Zona Azul é uma política urbana e pública que busca democratizar o uso das vagas de estacionamento nas ruas e avenidas de uma cidade através da rotatividade. Ou seja, há um tempo máximo para um motorista ocupar determinada vaga (Zul Digital, 2022, s/p)

Tabela 1: Viagens Dia Realizadas na RMC - Por Modo e Região

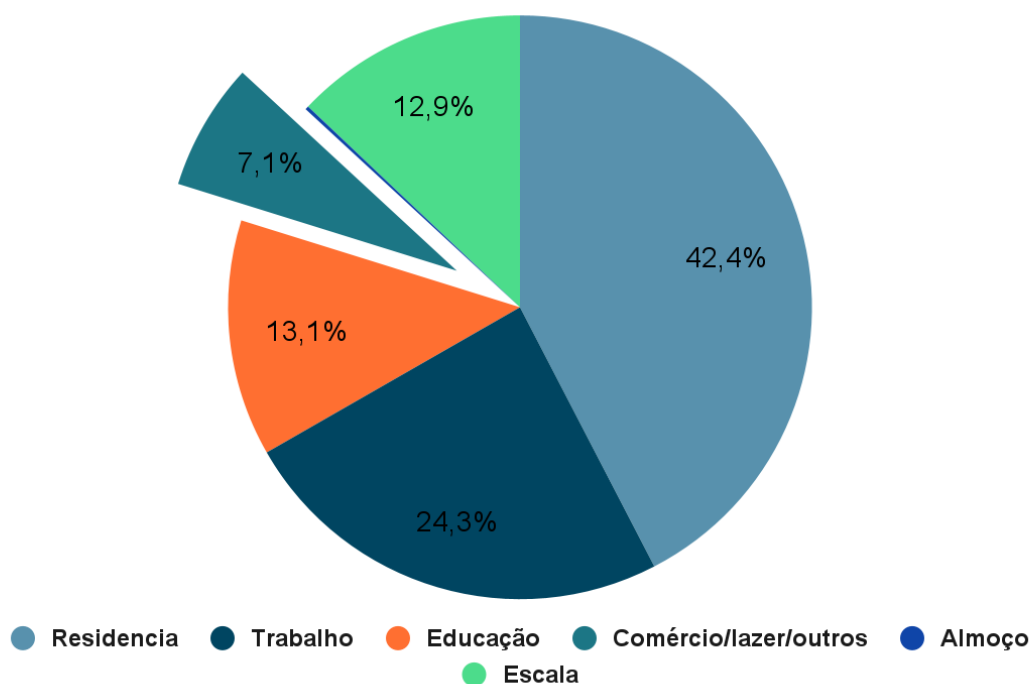
TIPOVG	Campinas para Campinas	Campinas para RMC	RMC para Campinas	RMC para RMC	Total Geral
Coletivo	737,405	105,419	104,144	587,385	1,534,354
Individual	794,609	87,999	88,974	1,048,315	2,019,897
Não motor	430,402	2,999	2,999	856,507	1,292,908
Total Geral	1,962,417	196,417	196,117	2,492,207	4,847,159

Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Campinas, 2019

Porém, para a locomoção dentro da cidade é destacado o transporte individual motorizado com o mais utilizado. O Plano identificou que em alguns casos as viagens feitas até certo ponto na verdade era a escala de transferência para outro meio de transporte em vez de ser o destino final.

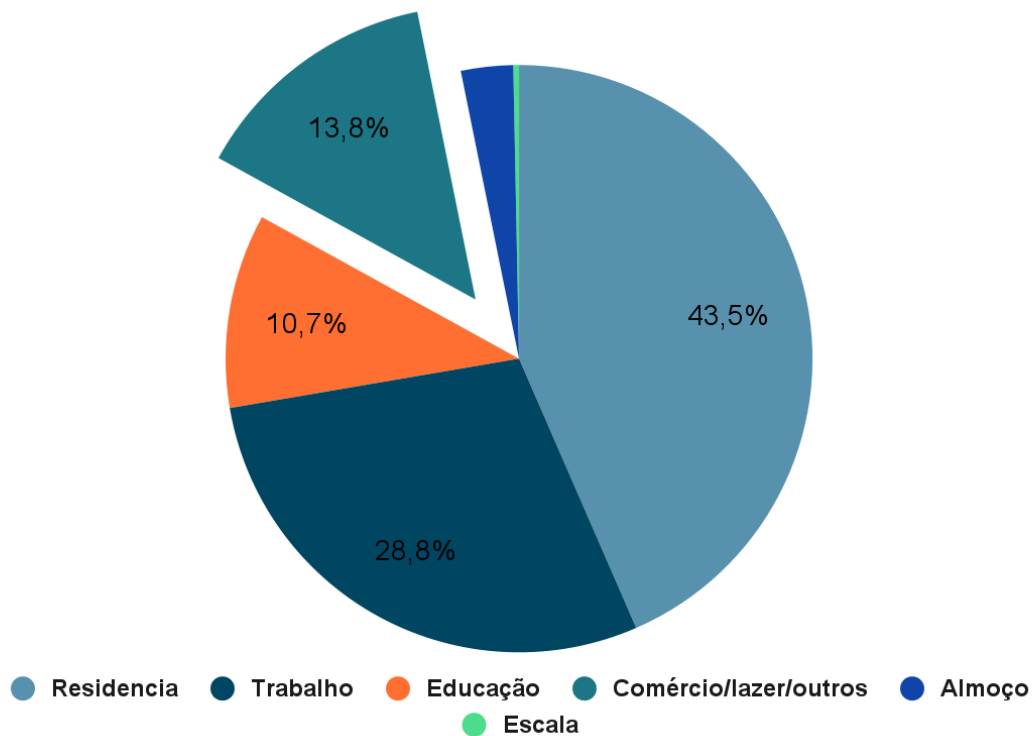
Os principais motivos pelas viagens feitas na RMC se dão para ir à residência e trabalho, já o lazer, o comércio, assuntos pessoais, saúde e outros representam cerca de 7,1% no transporte coletivo, enquanto 13,81% são pelo transporte individual motorizado como mostrado nas Figuras 6 e 7.

Figura 6: Motivo de destino com o transporte coletivo



Fonte: Adaptado do Plano de Mobilidade Urbana de Campinas, 2019.

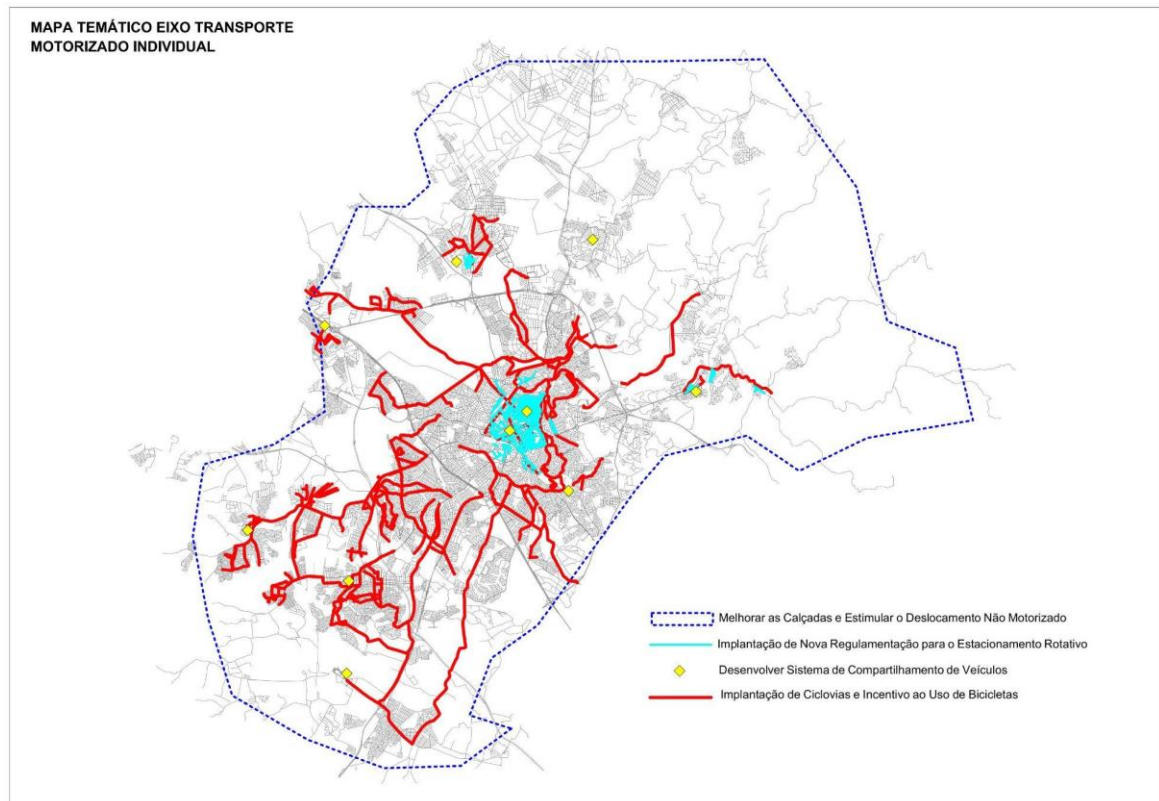
Figura 7: Motivo de destino com o transporte individual motorizado



Fonte: Adaptado do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Campinas, 2019.

O caderno F traz o prognóstico com ações de melhorias em diferentes tipos de modais, tendo objetivo de oferecer benefícios e redução do custo da mobilidade. As ações foram divididas em tipos de eixos que vão desde Ações voltadas ao Transporte Motorizado Individual até Ações voltadas à Mobilidade Sustentável. No transporte Motorizado Individual apresentou propostas de transferência de viagens onde o usuário pode utilizar o modal de transporte coletivo ou até mesmo não motorizado, outra proposta é a implementação do sistema *carsharing*, identificando a oportunidade e a viabilidade com veículos elétricos na cidade, regulamentar o uso do sistema e estimular com pontos de estacionamento do sistema em regiões e áreas específicas como mostra na Figura 8.

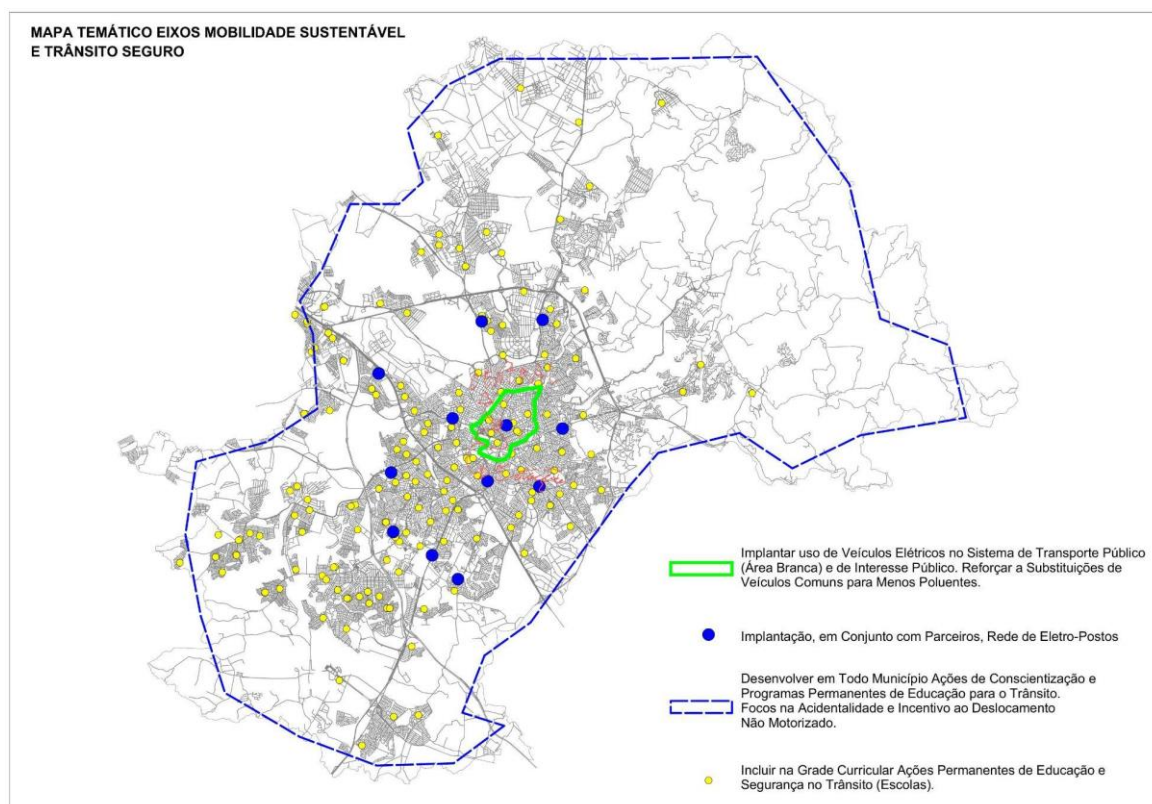
Figura 8: Mapa Temático Eixo Transporte Motorizado Individual



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Campinas/SP, 2019.

Para as ações de mobilidade sustentável foi apresentado a implementação de veículos elétricos e/ou não poluentes no transporte público e no transporte do interesse público e a instalação de eletro-postos para o transporte individual com veículos elétricos, além de conscientização e programas de educação de trânsito, que na Figura 9 é apresentado com mais detalhes onde seria implementado essas ações.

Figura 9: Mapa Temático Eixo Mobilidade Sustentável



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Campinas/SP, 2019.

O Plano apresentado demonstra grandes propostas para o crescimento sustentável e futuro além de oferecer novas oportunidades de modais de transporte, porém não é mencionado com tanto destaque os turistas que visitam a cidade que consomem o transporte público e utilizam o individual, dessa forma é necessário compreender como o potencial do turista se desloca na cidade e não somente os moradores da Região Metropolitana.

3. TURISMO NO MUNICÍPIO DE CAMPINAS/SP

Como já escrito, Campinas/SP se desenvolveu graças à produção de café, no ano de 1889, enfrentou uma grande epidemia da Febre Amarela, levando a população a sair da cidade e instaurando uma grande crise, mas Emílio Ribas, líder da comissão sanitária na época implementou estratégias para combater a doença, como instalação de serviço de esgoto e água, conseguindo passar pela crise e transformando o município em um próspero centro agrícola (Martins, 2015).

Desde então a cidade se desenvolveu e cresceu exponencialmente atraindo novos moradores e turistas. O município é classificado como categoria A pelo Ministério do Turismo (Mapa do Turismo Brasileiro, 2024) sendo os atrativos culturais os que mais atraem turistas para a cidade. Campinas/SP faz parte da região turística denominada “Bem Viver”, famosa pela diversidade de atrativos culturais, históricos e naturais (Secretaria de Turismo e Viagens, 2024).

Internamente, o município possui o Plano de Desenvolvimento Turístico (PDT) para desenvolver ações específicas ao desenvolvimento do turismo.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DE CAMPINAS-SP

A cidade possui o Plano de Desenvolvimento Turístico de Campinas/SP (2020) com os objetivos de elencar as diretrizes básicas para o desenvolvimento turístico, caracterizar os aspectos socioeconômicos, inventariar e hierarquizar as ofertas turísticas, identificar o perfil de demanda e avaliar o turismo atual da cidade.

A gestão pública do turismo é formada por algumas estruturas organizacionais como o Departamento de Turismo que está ligada direta com a pasta de Desenvolvimento Econômico, Social e de Turismo da cidade. O Conselho Municipal de Turismo, que foi fundado pela Lei Municipal nº15.641 de 29 de junho de 2018 seguindo as normas e recomendações da Lei 1261/2015. O Fundo de Apoio ao Turismo Municipal (FATUR) como forma de incentivo fiscal para empresas hoteleiras reduzindo o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) e pelo decreto municipal Nº16.611 de 30 de março de 2009, o FATUR passou a receber fontes de recurso, mas que se encerrou em 2019 pela revogação da lei 13.484 de 10/12/2008. A entidade sem fins lucrativos conhecida como Campinas e Região Convention & Visitors Bureau (CRC&VB) tem o objetivo de fomentar o Turismo de Negócios na cidade e região com 190 associados, sendo 37 só do setor hoteleiro. A Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL) com a sua regional ABRASEL RMC que Campinas/SP faz parte, é uma associação que tem a missão de representar e promover a culinária feita fora do lar.

A economia criativa é bastante presente no município, com setores de arte, tecnologia, design, gastronomia e eventos, se consolidando como um polo de criatividade e desenvolvimento científico como mostra a Figura 10 dos patrimônios que dão esse título à cidade.

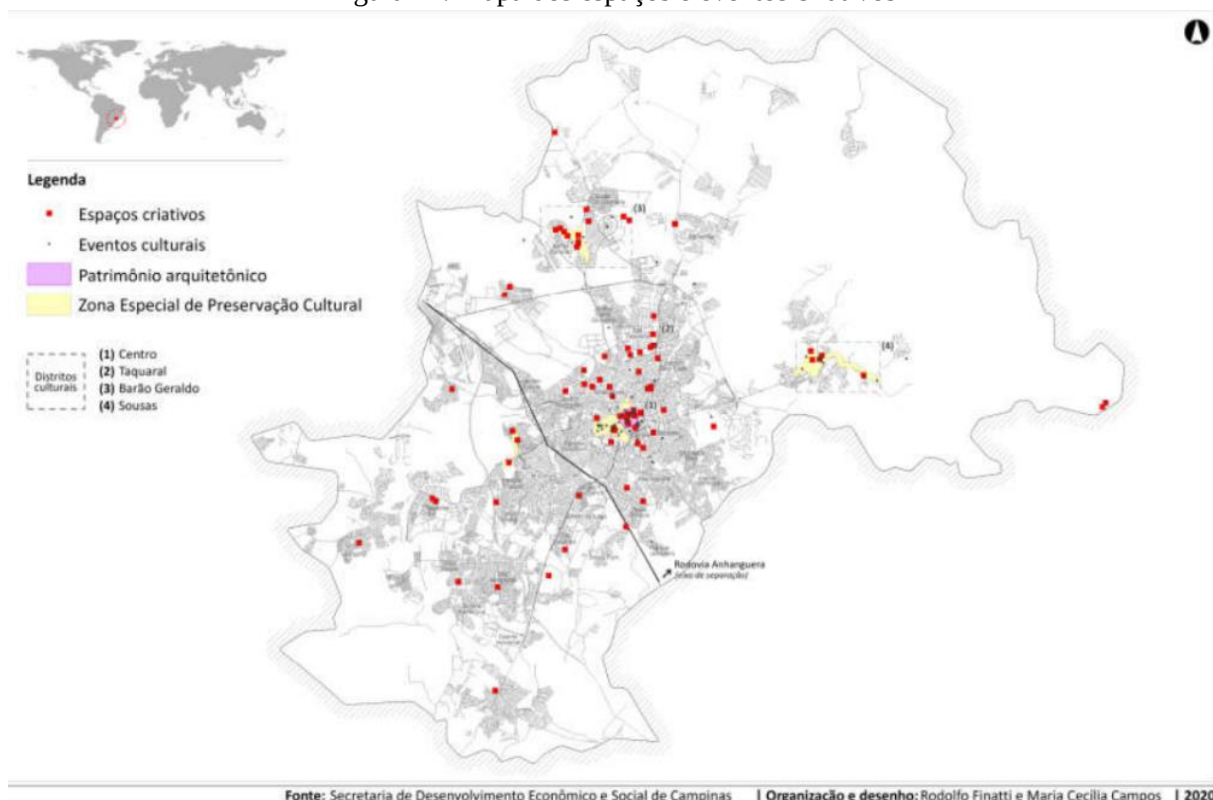
Figura 10: Patrimônios que tornam Campinas-SP uma cidade de economia criativa.

PATRIMÔNIO IMATERIAL	PATRIMÔNIO MATERIAL	INFRAESTRUTURA E CONECTIVIDADE
Manifestações culturais populares (Jongo, Samba de Bumbo, Folia de reis e Capoeira)	Instituto Agrônomo de Campinas (IAC)	Aeroporto Internacional de Viracopos
Cultura caipira	Centro Nacional de Pesquisa em Energia e Materiais (CNPEM)	Redes de rodovias (Bandeirantes, Anhanguera, Dom Pedro I, Adhemar de Barros e Santos Dumont)
Orquestra Sinfônica Municipal	Sirius-Acelerador de Partículas	
Sanduíche "boca de anjo"		
Torta Holandesa		
Design atual da garrafa de 600ml de cerveja		

Fonte: Adaptado do Plano de Desenvolvimento Turístico de Campinas/SP, 2020.

Os espaços criativos se encontram nas regiões do Centro com a maior parte sendo patrimônio histórico e arquitetônico além dos eventos; são eles, o Taquaral com bares e restaurantes, o Barão Geraldo seguindo o mesmo aspecto do Taquaral, porém com o diferencial dos espaços culturais que se encontram no entorno da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e o Sousas com o seu distrito histórico e cultural como pode ser observado na Figura 11.

Figura 11: Mapa dos espaços e eventos criativos



Fonte: Plano de Desenvolvimento Turístico de Campinas/SP, 2020.

No aspecto econômico, o turismo é um grande setor que oferta emprego na cidade e na RMC, Rosandiski (2019) vai dizer que Campinas é o município que mais gerou empregos em toda RMC e com o maior salário médio entre as cidades como mostra na Tabela 2.

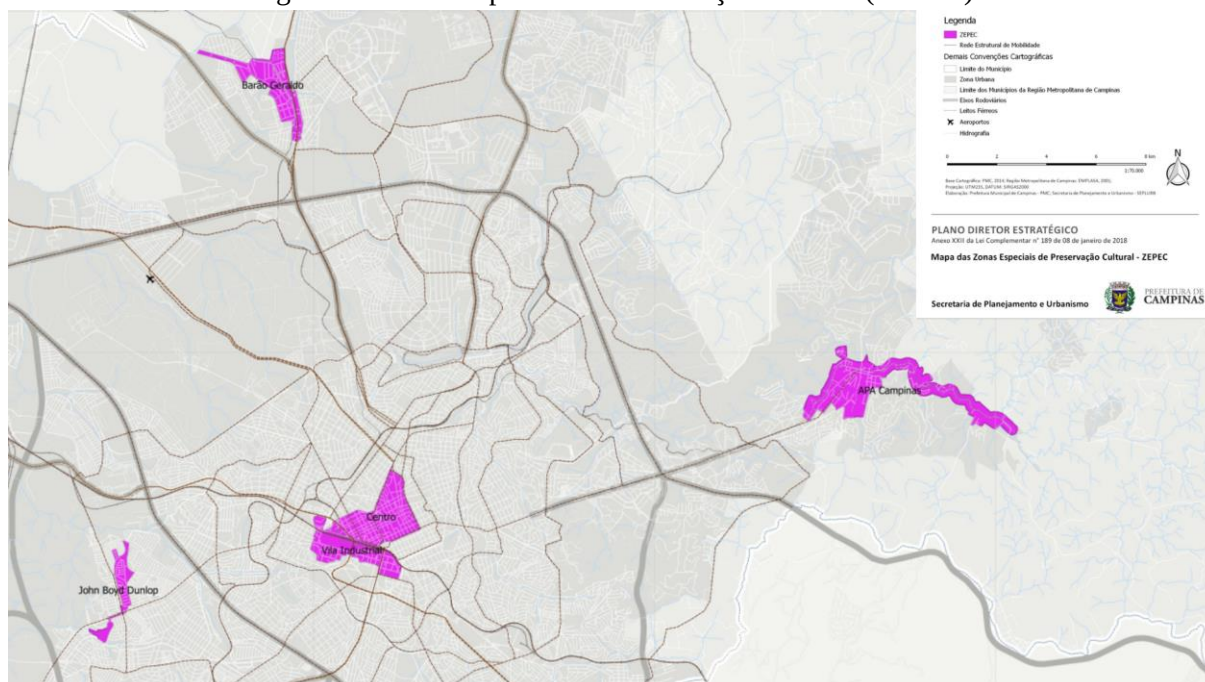
Tabela 2: Indicadores da Economia do Turismo na RMC em 2017.

Município	Distribuição do emprego	Participação no emprego	Salários médios
SP-CAMPINAS	59,8%	7,7%	R\$2.731,49
SP-VALINHOS	4,4%	5,1%	R\$1.978,01
SP-VINHEDO	3,2%	4,8%	R\$1.852,13
SP-INDAIATUBA	6,1%	4,4%	R\$1.778,59
SP-ITATIBA	2,8%	4,4%	R\$1.946,82
SP-PAULÍNIA	3,4%	4,4%	R\$1.882,39
SP-COSMÓPOLIS	0,8%	4,3%	R\$1.746,99
SP-HOLAMBRA	0,7%	4,3%	R\$1.990,99
SP-SANTA BÁRBARA D'OESTE	3,2%	3,8%	R\$1.783,27
SP-AMERICANA	4,9%	3,6%	R\$1.684,55
SP-JAGUARIÚNA	2,0%	3,1%	R\$1.717,85
SP-HORTOLÂNDIA	2,5%	2,9%	R\$1.724,17
SP-NOVA ODESSA	1,0%	2,8%	R\$2.071,07
SP-PEDREIRA	0,7%	2,7%	R\$1.622,68
SP-SUMARÉ	2,9%	2,7%	R\$1.649,28
SP-MONTE MOR	0,7%	2,4%	R\$1.764,56
SP-ARTUR NOGUEIRA	0,5%	2,2%	R\$1.573,03
SP-SANTO ANTÔNIO DE POSSE	0,2%	1,5%	R\$1.508,60
SP-ENGENHEIRO COELHO	0,1%	1,2%	R\$1.409,32
SP-MORUNGABA	0,1%	1,2%	R\$1.256,79
Total RMC	100,0%	5,3%	R\$2.356,92

Fonte: Rosandiski, 2019.

A gestão pública da cidade incentiva a preservação, uma vez que o território urbano está delimitado a partir das Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Cultural (ZEPECs) que tem por objetivo de preservar e valorizar o patrimônio cultural, fomentar o turismo e à cultura, preservar, desenvolver infraestrutura cultural, turística e os incentivos fiscais e urbanísticos que vão estimular as atividades culturais, levando ao apoio sobre a economia criativa e a conservação de bens tombados. No total são 5 ZEPECs criadas como mostra na Figura 12.

Figura 12: Zonas Especiais de Preservação Cultural (ZEPEC)



Fonte: Plano Diretor Estratégico de Campinas/SP, 2018.

A ZEPEC do Centro se destaca pelo patrimônio histórico, o comércio tradicional e as praças e espaços culturais. Na Vila Industrial estão os patrimônios industriais que são edificações que marcaram o início do desenvolvimento industrial da cidade e áreas de preservação cultural que mantém como patrimônio cultural de Campinas-SP. A Área de Proteção Ambiental (APA) de Campinas é formada por 2 regiões que são: Sousas com sua arquitetura colonial, o turismo ecológico e o rural que é muito presente na região além da gastronomia local; Joaquim Egídio com seus patrimônios históricos como os casarões e engenhos, as trilhas e o turismo de aventura como ciclismo, cavalgadas e caminhadas. Barão Geraldo é conhecida pela UNICAMP, a cultura e arte é muito presente na vida dos moradores da região com eventos de música, teatro e artes visuais, contando ainda com a infraestrutura turística com seus bares, restaurantes e hotéis.

Campinas-SP é uma cidade com um fluxo turístico contínuo, na pesquisa de demanda foi identificado o perfil do turista da cidade em destaque na Figura 13 (p.32) que apresenta determinadas características do visitante.

Figura 13: Perfil do turista de Campinas/SP

Cidade de origem dos entrevista	São Paulo
Idade	30 a 45 anos
Sexo	Masculino
Acompanhante de viagem	Sozinho
Tempo de Permanência	de 2 a 3 dias
Veículo utilizado	Carro
Gasto médio no Destino	de R\$101,00 a R\$250,00
Hospedagem em Campinas	Hotéis
Conhecimento do Destino	Designação Profissional
Atrativos visitados	Shoppings
Visitação a outras Cidades	Não visitou
Destino final do visitante	Campinas/SP
Motivo da viagem	Negócios

Fonte: Adaptado do Plano de Desenvolvimento Turístico de Campinas/SP, 2020

A principal cidade de origem dos entrevistados é São Paulo, porém quando analisamos pela região administrativa, a Região administrativa de São Paulo aparece seguida da RMC. A maior parte dos visitantes são homens de 30 a 45 anos, viajando sozinhos e ficando na cidade por 2 a 3 dias. Aprofundando no aspecto do turismo como os serviços, os visitantes usaram o carro como meio de transporte, se hospedaram em hotéis na cidade, gastando em média de R\$101,00 a R\$250,00 por dia, tiveram conhecimento e interesse de Campinas/SP devido ao trabalho. Os atrativos mais visitados na cidade foram os shoppings e o principal motivo da viagem se deu por negócios. Os turistas não visitaram outras cidades da região sendo o destino final, a própria cidade.

Os serviços de apoio ao turismo de Campinas/SP (Informações online, PIT'S, Mobilidade Urbana, Sinalização Turística, Segurança e Limpeza) mostraram ser de média bom a regular. Nos equipamentos turísticos (Acolhimento, Espaço de Eventos, Serviço de Alimentação e Hospedagem) foi bom seguido de excelente.

Na pesquisa, a mobilidade urbana é destacada como regular (24,93%) não sendo avaliado aqueles que não responderam e/ou não souberam responder (31,78%); percebe-se uma possível melhoria no transporte da cidade, relacionando com as vias e modais de transporte.

No turismo o transporte é um dos principais fatores para as viagens, sendo a maior ferramenta em uma viagem, dessa forma, é necessário que tenha uma infraestrutura voltada ao transporte turístico, mas que interligue com o transporte público para melhor flexibilidade e diversificação de modais, tanto para moradores como para os turistas.

TRANSPORTE E TURISMO

As viagens são impulsionadas pelo destino, entretanto, o principal fator para que aconteça, é a escolha do transporte. É essencial que o turista possa ter opções práticas para seu deslocamento, que atenda suas necessidades e seus anseios de viagem (seja negócios ou lazer), com agilidade para sua locomoção no destino escolhido.

Palhares (2005) afirma que o transporte para o turista é multidisciplinar, podendo inclusive influenciar o turista a escolher o destino pelo melhor transporte, sendo assim, concorda-se que um elemento fundamental para atrair o turista ao destino, é um serviço de mobilidades de interligação entre origem e destino, e/ou ainda, diversos destinos turísticos, serviços e outros atrativos visitados no destino escolhido.

O transporte é essencial para a logística de consumo do produto turístico, tendo seu valor na satisfação do cliente, pela comodidade e rapidez a partir do vínculo com o aspecto de diferencial de serviços ofertados, tanto para empresas públicas e privadas (Bandeira et. al., 2008).

Pode-se dizer que o diferencial está no aspecto de qual meio de transporte será utilizado e quais serviços o turista terá para aproveitar a sua viagem. A diversidade do meio de transporte a ser utilizado pode ser definida por linhas de ônibus público e/ou turístico, serviços como táxi, transportes por aplicativos com pontos espalhados pelo destino, postos de gasolina e de recarga de carro elétrico e vagas, *transport as a service* como patinetes elétricos, bicicletas e *carsharing*.

A diversidade de transportes em uma cidade ou destino turístico, é essencial de flexibilidade e conforto para o turista, sendo uma ferramenta estratégica para planejar o destino, proporcionando logística e mobilidade satisfatória para o visitante de negócios ou lazer.

Um ponto que na atualidade é discutido é a pegada ecológica relacionada aos meios de transporte, devido ao fluxo elevado de viajantes e turistas, nas diversas modalidades, o transporte movido a combustíveis fósseis são os que atuam diretamente como emissores de poluentes no ar.

O transporte é um dos principais responsáveis pela emissão de gases de efeito estufa, que contribuem para as mudanças climáticas globais. O aumento do número de turistas que viajam de avião, carro e ônibus tem levado a um aumento na emissão de gases poluentes, o que pode ter impactos negativos na qualidade do ar e na saúde das pessoas (Filho&Sant'Anna, 2023, s/p).

As alternativas de transporte são essenciais para o turista ter a oportunidade de flexibilidade em sua viagem com opções de meios de locomoção no destino.

Além da comodidade na diversidade de transportes, pode-se observar viajantes cada vez mais conscientes quanto a produtos, serviços, atrativos e destinos que buscam melhorar os indicadores de sustentabilidade. Nesse sentido a atenção aos meios de transporte com pegada de carbono menor, a partir de veículos elétricos e sistema de compartilhamento, podem ser estratégicos como exemplo ao incentivo público a essas iniciativas, proporcionando ações mais sustentáveis.

AÇÕES SUSTENTÁVEIS

Na atualidade as pessoas estão falando de sustentabilidade, de ações inteligentes que possam diminuir índices de poluição, do gerenciamento, uso e reciclagem de resíduos e materiais, além de outras ações que proporcionem o uso consciente dos espaços urbanos devido ao crescimento populacional nas grandes cidades. A ONU menciona:

A preocupação com a expansão das cidades é antiga. A ONU já preconizava esta retomada para cuidar do planeta e das pessoas desde a década de 1970 (Maestrelli et. al., 2022, p. 20).

A sociedade e pesquisadores buscam métodos alternativos a serem aplicados em vários ambientes e situações em que o aumento da temperatura se mostra mais intenso, acarretando peso significativo ao planeta, e certamente os ambientes urbanos, devido à concentrações diversas, se torna um espaço em que os estudos e alternativas possam ser aplicados.

Discutido de modo incisivo, o combustível fóssil consumido nas sociedades do mundo todo aparece como um produto danoso à camada de ozônio:

A lista negra dos produtos danosos à camada de ozônio inclui os óxidos nítricos e nitrosos expelidos pelos exaustores dos veículos e o CO₂ produzido pela queima de combustíveis fósseis, [...] (Wwf, 2024, s/p).

Esses e outros dados afirmam o combustível fóssil como um dos principais poluentes que vão para a camada de ozônio, então é premente reduzir as emissões.

Alternativas como o uso de novos combustíveis estão mais presentes do que se imagina, um exemplo é o uso do hidrogênio verde, que está mais recorrente em estudos com o objetivo de oferecer energias renováveis como Nonato (2024) menciona:

O hidrogênio verde é produzido através de um processo eletrolítico que utiliza energia renovável para dividir a água (H₂O) em hidrogênio e oxigênio. Ele é uma opção renovável que permite reduzir as emissões de gases poluentes, como o carbono (Nonato, 2024, s/p).

Outra fonte sendo usada é a energia elétrica para carros com motores elétricos, tornando o uso de veículos movidos a eletricidade um exemplo mais consciente para o indivíduo do carro próprio como para aqueles que utilizam serviços com carros particulares, que é o caso da empresa 99 Taxi que Matos (2023) diz:

A BYD, montadora chinesa, anunciou nesta quarta-feira (05) que fechou parceria com a 99, empresa de transporte por aplicativo, [...] Com a parceria, serão disponibilizados 300 automóveis elétricos a motoristas parceiros em São Paulo [...] A plataforma irá subsidiar parte do valor do aluguel (Matos, 2023, s/p).

Os motoristas do app que forem alugar os carros elétricos terão desconto nas suas operações onde o diretor de inovação da 99, Thiago Hipólito, traz o questionamento: “Qual a nossa visão de longo prazo? O motorista que dirige carro elétrico terá uma redução de custo operacional de 80% quando comparado a um carro à combustão, disse à Reuters” (Matos, 2023).

Serviços voltados a uso com base no fluxo de pessoas utilizando carro de passeio é estabelecido como atividade de transporte coletivo, mas é necessário que surja solução para melhorar o tráfego de automóveis pelos centros urbanos, diminuir o fluxo de carros pelas cidades e reduzir a emissão de poluentes.

O transporte coletivo urbano exerce papel importante na atual configuração dos deslocamentos urbanos como meio de transporte que propicia a interligação entre as diversas regiões das cidades, constituindo-se numa alternativa para a redução de graves problemas encontrados nas cidades, tais como: congestionamentos, acidentes de trânsito e impactos ambientais (Rodrigues, 2008, p. 01).

Seguindo a linha da pesquisa de Rodrigues (2008) que o transporte coletivo é de grande importância para as populações de baixa renda, além de trazer a redução de poluição no planeta e a diminuição do congestionamento nas metrópoles. O transporte coletivo traz mobilidade ao morador de regiões mais distantes dos centros urbanos.

O transporte coletivo é mais utilizado para o transporte público, a fim de levar um grupo grande de pessoas para uma região da cidade, ainda sim o transporte público acaba falhando pela má gestão de um município, por isso surgem alternativas de meios de transporte a fim de reduzir o grande fluxo de transporte público, tornando o transporte mais flexível, um exemplo é *transport as a service* (transporte como serviço) que passa o conceito de transportes que atuam perante demanda de uso como a empresa CloudBlue traz:

Transporte como serviço (TaaS) refere-se ao conceito de uso de serviços de transporte sob demanda, como compartilhamento de viagens, compartilhamento de carros e transporte público, para fornecer opções de mobilidade convenientes e contínuas aos clientes (Traduzido do CloudBlue, 2024, s/p).

O compartilhamento de meios de transporte leva uma mobilidade urbana mais fluida, diminuindo o tráfego e tornando mais acessível a todos que usam. Sabe-se que existem diversos tipos de transportes ainda mais dedicados a funcionar sob demanda para melhor gerenciamento. Para ter uma mobilidade alternativa, surgem novos meios de transporte como *carsharing* (carro compartilhado) com o objetivo de reduzir o número de carros circulando pelas cidades, além do consumo consciente que um carro desse sistema pode ser compartilhado com várias outras pessoas.

4. CARSHARING

O sistema *carsharing* (na tradução: carro compartilhado), surgiu em meados da década de 1980 na Suíça e na Alemanha com a missão de proporcionar a diminuição de automóveis circulando pelo meio urbano. Segundo Gnoatto&Neckel em 2017 já era utilizado em mais de mil cidades espalhadas pelo mundo, atendendo com sua frota as diversas necessidades de uso de um grupo de pessoas.

Esse sistema se expande com outras denominações técnicas, mas seguindo os princípios de que o *carsharing* é uma alternativa para meios de transporte em grandes centros urbanos.

O conceito se diversifica em outros países com aspectos um pouco diferentes como o Danielis&Valeri&Rotaris mencionam:

No Reino Unido, o termo “*carsharing*” é geralmente conhecido como “*carclubs*”, enquanto o termo “*carsharing*” também é usado para “*carspooling*” ou “*ride-haring*” referem-se ao uso compartilhado de um carro particular para uma viagem específica, em especial para ir ao trabalho, por pessoas que viajam juntas para economizar nos custos de combustível. O termo “clube de carros” nos EUA refere-se, em vez disso, a um clube de amadores de carros (Traduzido de Danielis&Valeri&Rotaris, 2012, p. 103).

O estudo de Danielis&Rotaris (2012) apresentado na Tabela 4 mostra as simulações e suas probabilidades de uma viagem que intercala o carro compartilhado (*carsharing*) com outros meios de transporte, como trem, transporte público e entre outros.

Tabela 3: Probabilidade de escolha de modo (porcentagem) para a primeira da viagem (cidade natal - destino turístico) e para a mobilidade no destino, com base em 100.000 execuções simuladas.

Observação: C=Cidade, R=Região, CS=Compartilhamento de carros, PT=Transporte público, CR=Aluguel de carros

Distância	Designação	Auto Own.	Nº pers.	Somente carro	Trem + CS	Trem + PT	Trem + CR	Trair + táxi	Ar + CS	Ar + PT	Ar + CR	Ar + táxi
500	C	SI	1	0	99	1	0	0	0	0	0	0
500	R	SI	1	0	26	74	0	0	0	0	0	0
1000	C	SI	1	0	99	1	0	0	0	0	0	0
1000	R	SI	1	0	26	74	0	0	0	0	0	0
500	C	SI	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
500	R	SI	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	C	SI	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
1000	R	SI	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
500	C	NÃO	1	0	99	1	0	0	0	0	0	0
500	R	NÃO	1	0	26	74	0	0	0	0	0	0
1000	C	NÃO	1	0	99	1	0	0	0	0	0	0
1000	R	NÃO	1	0	26	74	0	0	0	0	0	0
500	C	NÃO	3	0	99	1	0	0	0	0	0	0
500	R	NÃO	3	0	26	74	0	0	0	0	0	0
1000	C	NÃO	3	0	99	1	0	0	0	0	0	0
1000	R	NÃO	3	0	26	74	0	0	0	0	0	0

Fonte: Traduzido de DanielisValeri&Rotaris, 2012.

Diante da simulação, o sistema de compartilhamento de carros se mostrou vantajoso desde que tenha interconexões e para viagens em cidades turísticas em vez de regiões:

Surpreendentemente, o compartilhamento de carros parece ser 99% das vezes a melhor escolha quando o destino turístico é uma cidade, enquanto apenas 26% das vezes quando o destino turístico é uma região (Danielis Valeri & Rotaris, 2012, p.114).

Em 2020, o conceito se expande com o estudo de Barros e Júnior ao mencionarem que o desenvolvimento urbano no consumo colaborativo, além da sustentabilidade nas políticas e estratégias, torna o tempo e o custo acessível a quem o utiliza. Hidalgo Junior (2020) traz um levantamento, em que destaca o carro compartilhado ser economicamente viável nos EUA:

Estima-se que nos EUA os usuários de veículos de passeio economizem US\$ 600,00 por mês quando aderem a uma rede de *carsharing* (Hidalgo Junior, 2020, p.26).

O sistema é muito diversificado em sua funcionalidade, segundo Hidalgo Junior (2020) *carsharing* possui algumas operações como: a *round trip* em que o carro é devolvido na mesma estação* que foi retirado; *Open end* ou *on demand* que é a reserva de retirada da estação² mas sem o horário definido para encerrar; *On-way* em que o veículo pode ser retirado de uma estação e pode ser devolvido em outra e o *Free floating* quando não existe uma estação definida para retirar, mas uma zona urbana em que o veículo pode ser deixado.

² Vagas destinadas a veículos de sistema *carsharing* nas grandes cidades.

CARSHARING NO BRASIL

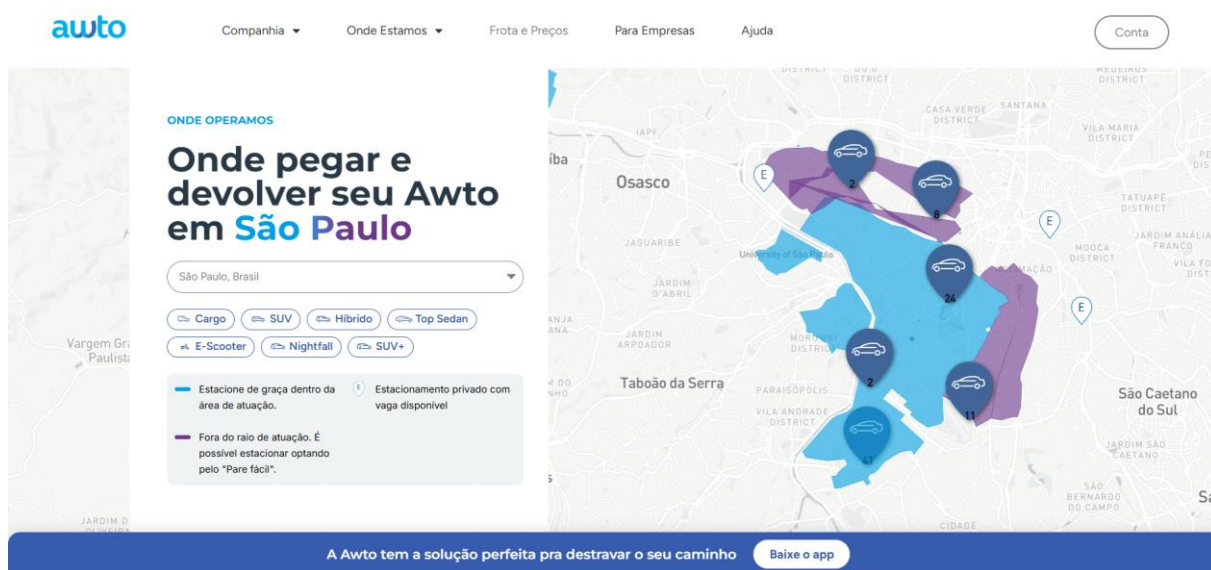
O *carsharing* surge no Brasil em 2009 com a empresa Zazcar na cidade de São Paulo, no ano de 2016 a empresa tem seu destaque pela criação do próprio aplicativo sendo definido um período bom para o *carsharing* no Brasil (Moura, 2023), desde então diversas empresas acabaram surgindo no decorrer dos anos como a UseCar, que mostrou um crescimento de 300% no ano de 2022 (Maciel, 2023).

Beo et al (2022) vai dizer que existem poucos estudos sobre o tema, a ausência de normas, decretos de incentivo, instalação e amadurecimento deste sistema, sendo que algumas ações legais por parte da gestão pública, podem ser um passo inicial à sua expansão. Já no ano de 2024, Moura diz que o sistema precisa seguir uma estratégia de flexibilização/hibridização para o cenário brasileiro e que os maiores desafios encontrados são a falta de parcerias e infraestruturas previamente definidas.

Outro tema recorrente são as altas taxas de impostos, financiamento e ausência de benefícios ou incentivos para efetiva expansão do setor, principalmente para o caso dos carros elétricos. As empresas também ressaltam a relevância da segurança pública, tanto no sentido de evitar escalada de preços por avarias (roubos, vandalismo e aumento de preço dos seguros) quanto na condição de viabilidade de expansão do negócio (Moura, 2024, p.110).

Dessa forma as empresas no país acabam procurando outras metodologias para implementar o *carsharing* como é o caso da empresa Awto com estacionamentos privados, mas junto com zonas de estacionamento gratuito como mostra na Figura 14.

Figura 14: Região de operação da empresa Awto



Fonte: Awto, 2024.

A gestão pública tem um papel crucial no crescimento do *carsharing* no país, é importante ter essa interlocução com as empresas, os benefícios são desde a redução de CO2 e

a instalação de carregadores de carros elétricos, a fim de relacionar a sustentabilidade em destaque no mercado de meios de transporte.

O desenvolvimento do *carsharing* e a eletrificação dos veículos são nichos tecnológicos promissores para influenciar o sistema sociotécnico de transporte brasileiro (DIJK; ORSATO; KEMP, 2013; MARLETTO, 2014; FULTON; MASON; MEROUX, 2017) (Barros, 2017, p.18).

A matriz elétrica renovável do Brasil oferece oportunidades para reduções de efeito estufa, dessa forma o sistema *e-carsharing* conhecido por utilizar somente veículos elétricos em sua frota, se torna uma alternativa para a implementação no Brasil (Beo et al, 2022).

Assim, o *carsharing* não apenas promove o consumo colaborativo e a redução do número de veículos individuais nas cidades, como também contribui para metas ambientais e sociais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da ONU. Esse sistema reduz emissões de carbono, economiza recursos financeiros e favorece a mobilidade urbana sustentável, alinhando-se aos princípios de cidades mais inclusivas e sustentáveis, como a ODS 11, que trata da sustentabilidade urbana. A implementação do *e-carsharing* no Brasil, com uma matriz energética renovável, reforça o potencial desse modelo de transporte para impulsionar um desenvolvimento urbano mais verde e eficiente.

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS)

A sustentabilidade vai entrar no *carsharing* por redução da pegada de carbono além de se interligar com outros modais de transporte, levando a acessibilidade, essas definições tão interligadas com um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU (Organização das Nações Unidas), uma agenda global que promove o desenvolvimento sustentável, que conecta ações voltadas para economia, o social e ambiental, uma das ODS destacadas pelo meio urbano e de transporte é a “11-Cidades e Comunidades Sustentáveis” que a Figura 15 menciona os seguintes tópicos:

Figura 15: ODS 11 Cidades e Comunidades Sustentáveis:

NÚMERO DO ARTIGO	TEXTO DO ARTIGO
11.2	Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos
11.3	Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países
11.6	Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros

Fonte: ONU, 2024.

O *carsharing* é um sistema que conecta as pessoas e promove a inclusão já que em alguns casos se torna uma ótima alternativa para a mobilidade urbana. Referente ao aspecto ambiental, o sistema reutiliza os mesmos veículos, acaba sendo uma ótima solução para evitar o aumento do efeito estufa, não somente isso, algumas empresas utilizam somente veículos movidos a eletricidade pensando na queima de combustível fóssil.

Diante da expansão e uso desse sistema em outros países, quais os motivos e entraves ao desenvolvimento desse modelo de transporte no Brasil? Sugere-se ainda uma questão: de que o *carsharing* pode-se tornar uma alternativa de uso para o deslocamento de pessoas e de turistas nas cidades brasileiras.

Com esse embasamento teórico este trabalho monta estudos sobre o sistema do carro compartilhado: Comparando o sistema tradicional de locação de carros com o *carsharing*, para

elucidar qual é o sistema mais viável para o turista consumir destacando o custo, a flexibilidade e os serviços oferecidos por ambas as partes; O perfil do morador e turista de Campinas que tem potencial para ser um consumidor de *carsharing*, com isso é possível identificar quais são as dúvidas que as pessoas têm e quais são os empecilhos que a procura do sistema não é tão grande; O mapeamento de estações e zonas de estacionamento de *carsharing* para os turistas na cidade de Campinas/SP.

5. COMPARAÇÃO DO CARRO COMPARTILHADO COM A LOCAÇÃO DE CARRO

Esta etapa do trabalho foi feita de modo bibliográfico para conceituar e esclarecer essa modalidade de serviço pouco conhecido e utilizado ainda no Brasil. Posteriormente, realizou-se uma análise para comparar o sistema de *carsharing* e o sistema de locação de veículos utilizado no Brasil.

Os dados foram compilados em quadros para realização da análise comparativa. O procedimento realizou-se com a coleta de informações em três empresas de cada sistema; no *carsharing* foram selecionadas as empresas: Awto, Beep&Beep, Turbi e na locação de veículos tradicional foram selecionadas a Localiza, Unidas e Movida, com dados fornecidos e obtidos com referência ao mês de outubro do ano de 2023. Portanto, foram simulados (06) seis orçamentos nessas empresas mencionadas.

Para uma comparação neutra, foi simulado um orçamento de uso, com o seguinte filtro de perfil de usuário para cada empresa de ambos os sistemas que serão avaliados:

(O perfil) “Um adulto com 21 anos, viajando sozinho, escolhendo um veículo no modelo sedan no valor a partir de R\$100mil e automático tendo base na tabela Fipe (2023); Uso por 12 horas; seguro do carro incluído e que tenha ambos os serviços na cidade de São Paulo”.

Para a pesquisa, não foi considerado que o turista está em viagem para à cidade de São Paulo, mas sim que o turista já está na cidade para utilizar os serviços pelo período mencionado.

O valor do combustível não foi computado devido à forma de contratação simulada, que incluiu apenas o orçamento para um período de 12 horas e que na empresa Beep&Beep do sistema carro compartilhado só tem veículos movido a eletricidade.

Outro fator relevante é que as empresas incluíram no orçamento o uso de automóveis movidos a energia elétrica, um apelo importante em relação à sustentabilidade e poluição em ambientes urbanos.

No *carsharing* a Awto atende a região sul e oeste da cidade de São Paulo com os modelos de operação *free-floating* e *on-way*.

As estações da BeepBeep se localizam mais na região sul e oeste da cidade de São Paulo, nas cidades de São José dos Campos, São Roque e Jacareí além do Aeroporto de Guarulhos, a operação é de *free-floating* e *on-way* e o custo de abastecimento já é incluso como na Turbi e Awto.

Na Turbi você reserva no formato *open end* e *on-way* onde as suas estações estão disponíveis em cidades da região da grande São Paulo.

Para a locação de automóveis tem-se a Localiza na região sul e oeste de São Paulo e diversas outras cidades do país, assim como a empresa Movidas e Unidas. Todas as empresas possuem a operação de receber e devolver o veículo no mesmo local em que foi retirado ou em outro local mas com uma taxa a mais.

A Figura 16 apresenta a média de custo de locação de uso junto às empresas que utilizam o sistema de carro compartilhado (*carsharing*), já na Figura 17 apresenta-se as empresas tradicionais de locação de veículos:

Figura 16: Média de custo das empresas que oferecem o serviço com o sistema *carsharing*.

EMPRESAS	Custo
Awto	R\$103,67
BeepBeep	R\$444,90
Turbi	R\$252,00
Total(média)	R\$266,85

Fonte: Autoral, 2023.

Figura 17: Média de custo das empresas que oferecem o serviço com o sistema de locação de veículos.

EMPRESAS	Custo
Localiza	R\$468,43
Unidas	R\$372,67
Movidas	R\$441,11
Total(média)	R\$427,40

Fonte: Autoral, 2023.

Pode-se observar após a cotação nas seis empresas que a diferença de valor entre os sistemas foi de R\$160,55 positivamente para o *carsharing*.

É importante considerar que o seguro foi incluído no custo final da reserva das empresas tradicionais de locação de veículos e que varia de acordo com a idade do motorista e serviços incluídos. Os valores do *carsharing* podem ser considerados mais atrativos, inclusive, porque em sua cotação já incluem o seguro, sem taxas a mais como o caso de estacionar em outro local que não foi o de retirada, o que causa maior confiabilidade ao serviço do que na locação tradicional, como é mostrado na Figura 18:

Figura 18: Funções disponíveis nos sistemas

FUNÇÕES	POSSUI NO SISTEMA:	
	Carro compartilhado (<i>carsharing</i>)	Locação de carro
Reserva antecipada	Sim	Sim
Seguro já incluído sem a necessidade de uma taxa adicional	Sim	Não
Estacionar em estações diferentes que o carro foi retirado	Sim	Sim*
Paga só o período que usou	Sim	Sim**

*Em alguns carros é cobrado uma taxa a mais por realizar esse tipo de ação

**Tem que agendar o tempo que vai utilizar o veículo.

Fonte: Autoral, 2024.

A reserva antecipada é presente em ambos os serviços de forma o turista poder planejar a sua viagem com antecedência proporcionando mais segurança e tranquilidade quando estiver indo visitar.

O seguro do carro está somente incluído no carro compartilhado, diferente da locação que paga uma taxa a mais no valor final da reserva. O usuário tem a opção de colocar ou não o

valor do seguro, também que dependendo da empresa de locação você possui seguro como “proteção parcial” onde não cobre todos os danos.

Estações derivadas é existente nos dois sistemas levando a mais oportunidades de utilização dos sistemas na cidade de São Paulo.

Sobre pagar o período que utiliza, todas as empresas do carro compartilhado oferecem esse tipo de serviço, diferente da locação, que no ano de 2024, as empresas Localiza e Movida adotaram o método de devolução do carro no mesmo dia que retira, mas é preciso que o usuário agende o horário de retorno para o mesmo, caso contrário terá que pagar uma taxa a mais para devolver o veículo.

Já a flexibilidade se destaca positivamente para o carro compartilhado, uma vez que a maioria dessas empresas não exigem agendamento prévio para disponibilizar o veículo. Na locação é obrigatório o agendamento antecipado observando a disponibilidade do Sedan (carro cotado) da estação mais próxima, o que pode causar transtorno, devido a indisponibilidade na estação escolhida pelo mesmo. Ainda, outra desvantagem é que o tempo para reservar um carro pela locação tradicional, é mais longo que o *carsharing* pela necessidade de preenchimento e assinaturas de contratos e outras burocracias, em alguns pontos da locação da Localiza, está tendo a nova função de realizar a reserva virtualmente e retirar no local sem precisar de um atendente.

O sistema do carro compartilhado tem a função de consumo colaborativo, uma vez que o usuário compartilha o seu veículo para outras pessoas, como o caso do Uber, com a função de ter um motorista que atende diversas pessoas no dia pelo app da empresa.

No Brasil o sistema de carro compartilhado possui seu diferencial no modelo de veículos oferecidos. É o caso da empresa Beep&Beep que possui em sua frota dois modelos de carros elétricos, com o intuito de máxima redução de CO₂, seguindo a mesma métrica, a empresa Localiza é a única que oferece os modelos elétricos, mas destacando que não está disponível em todas as cidades de atuação da empresa.

Diante do levantamento comparativo de valores entre os sistemas, pode-se dizer que o carro compartilhado (*carsharing*) é mais vantajoso para o viajante/turista em sua estada em cidades que oferecem o sistema.

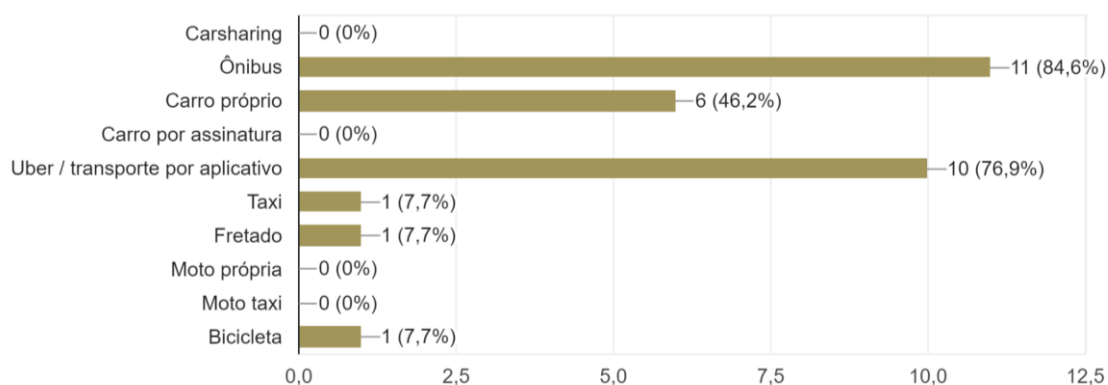
6. O PERFIL DO TURISTA DE CAMPINAS, CONSUMIDOR DE CARSHARING E O POTENCIAL CONSUMIDOR

Para compreender melhor o público que consome o serviço de *carsharing*, a terceira etapa do trabalho foi buscar informações do perfil do turista da cidade de Campinas/SP, moradores e potenciais consumidores de *carsharing*, o trabalho seguiu com uma pesquisa via formulário do Google para moradores da cidade de Campinas e turistas genéricos. A forma de divulgação do formulário foi por meio de redes sociais que este trabalho possui intitulado de @carsharingbrasil no instagram com o objetivo de passar as informações sobre o conceito e funcionamento do sistema *carsharing* no Brasil e mundo, e divulgação em grupos de whatsapp para todos os públicos, porém com idade mínima de 18 anos. Foi obtido no total de 38 respostas, que seus resultados foram manejados em gráficos e quadros.

Os entrevistados, têm a idade de 18 até 25 anos (76,3%), do gênero feminino (60,5%), sem renda atualmente (36,8%), a característica do grupo de viagem do indivíduo é grupo familiar (47,4%), o principal elemento para planejar a viagem é a hospedagem (84,2%) seguida do meio de transporte (76,3%) e que a maioria dos entrevistados não é morador da cidade de Campinas (65,8%).

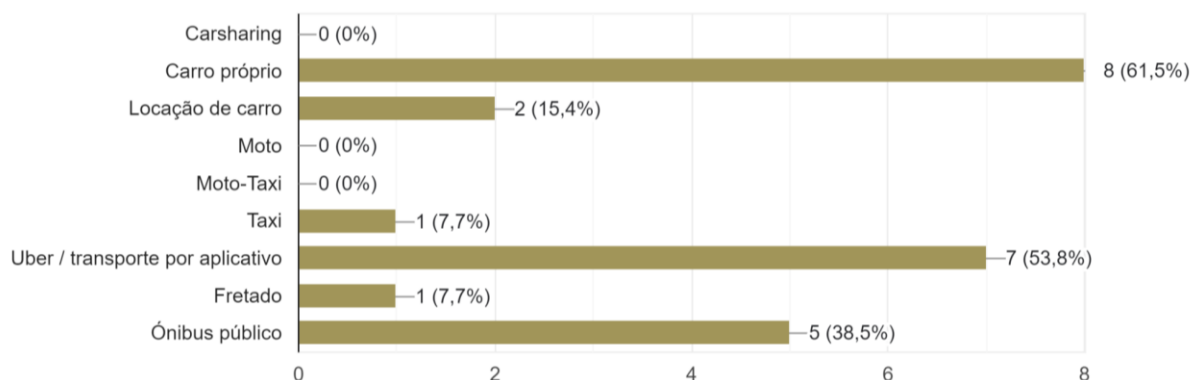
Os moradores de Campinas informaram que nunca usaram o *carsharing* como meio de transporte do dia a dia e nenhuma viagem como mostra nas Figuras 19 e 20.

Figura 19: Qual meio de transporte é utilizado no dia a dia pelos moradores da cidade de Campinas



Fonte: Autoral, 2024.

Figura 20: Qual meio de transporte é utilizado em algum destino pelos moradores da cidade de Campinas

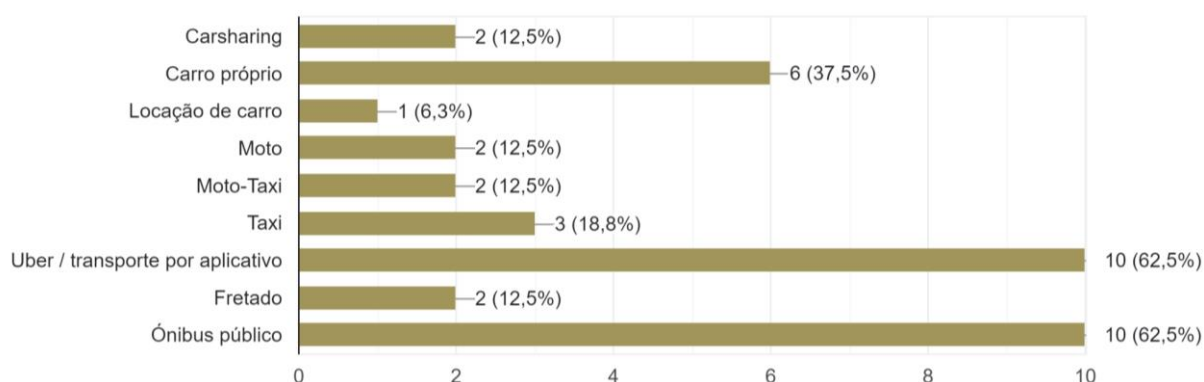


Fonte: Autoral, 2024.

O meio de transporte mais usado no dia a dia se destaca pelo ônibus (84,6%) e em viagens é o carro próprio (61,5%). Foi feita uma pergunta se o respondente utilizaria o sistema *carsharing* nas suas viagens, maior parte informou que sim, mas para aqueles que disseram não ou talvez foi pedido que justificasse a resposta, esclareceram dizendo que não gosta de dirigir e que não tem confiança no sistema.

Para aqueles que não são moradores, disseram que o principal meio de transporte do dia a dia é a bicicleta (60%) seguida do uso de transporte por aplicativo (48%), nas viagens é utilizado o transporte por aplicativo (64%) seguido do carro próprio (48%). Dos que não são moradores, 48% já visitaram a cidade e que o transporte utilizado foi o transporte por aplicativo e o ônibus público e somente 12,5% já utilizaram *carsharing* na cidade, como mostra a Figura 21.

Figura 21: Meio de transporte que utilizou na cidade de Campinas/SP



Fonte: Autoral, 2024.

Sobre utilizar o sistema *carsharing* nas suas viagens, 44% dos respondentes informaram que usariam, aqueles que disseram não (20%) ou talvez (36%) foi solicitado que justificassem a escolha; deste modo na Figura 22 apresenta-se as respostas transcritas dos entrevistados.

Figura 22: Respostas referente a pergunta “Se a resposta for não ou talvez, justifique”.

Se a resposta for "não" ou "talvez" justifique:
A utilização do uber deixa tudo muito prático, então não sei se eu trocaria.
É algo novo para .km
Não conheço os preços de carsharing ainda, mas no momento me parece um serviço mais caro sem muitos benefícios garantidos
Alem de nao ultirixar muito sistema em se nao chu que ta boa pra usar em dia dia
Avaliaria o custo benefício e o contexto
Não achei um bom motivo para utilizar
Nunca tive contato com essa modalidade de transporte, apesar de conhecer teoricamente sua prática.
Se for viável para mim a utilização dele, sim, mas caso contrário mantenho nos meus outros meios.
Ainda não houve necessidade de usa-lo, mas nos futuros destinos que irei, pretendo utilizar sim.
Não gosto de deixar espaço em branco, beeijo E amei a ideia
Depende pois estudaria se é pratico mesmo o sistema ou não... Se for fácil, com certeza.
Nunca utilizei esse meio de transporte, mas quero utilizar quando for possível.
As prováveis condições em que os veículos poderiam se encontrar após um uso descuidado por ser de utilização pública, poderiam acarretar em perdas ou custos maiores do que o de uma compra formal de um veículo para um indivíduo sem ligações diretos com os danos.

Fonte: Autoral, 2024.

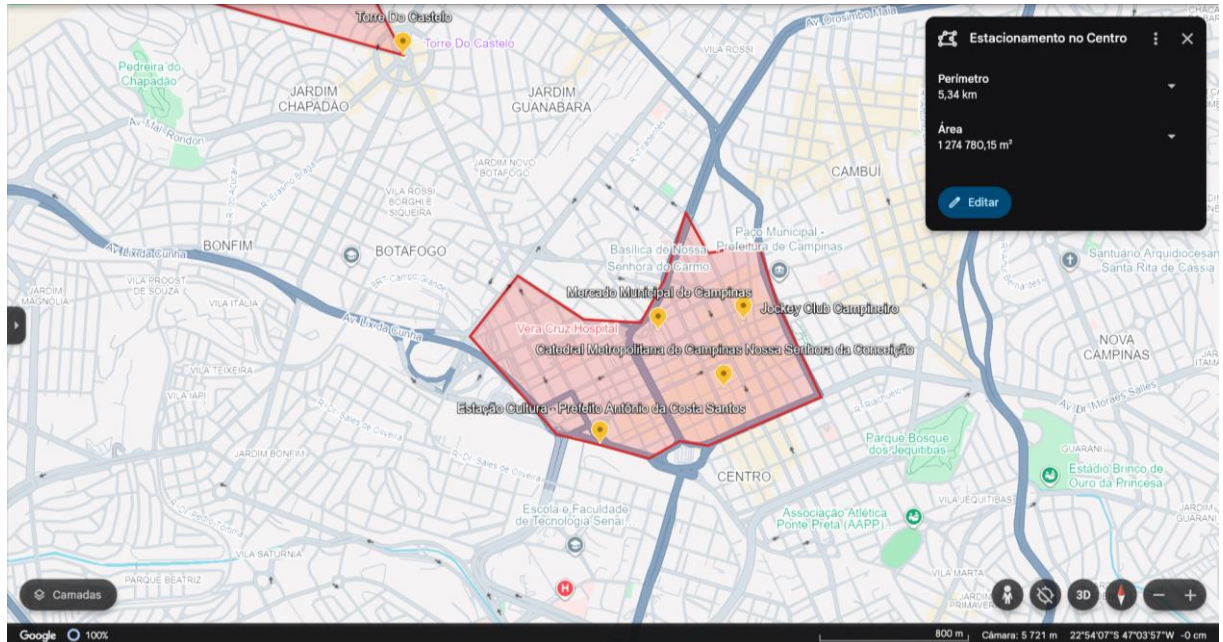
A grande parte dos entrevistados demonstraram a insegurança de utilizar o *carsharing*, onde preferem manter o uso de serviços mais tradicionais como é o caso do transporte por aplicativo da Uber, além disso, não conhecem os valores do sistema, os benefícios que pode oferecer e a manutenção do veículo que será compartilhado. Ainda assim, alguns demonstraram interesse em usar o sistema quando tiver a oportunidade.

O estudo identificou que tanto os moradores como os visitantes de Campinas desconhecem o sistema *carsharing*, uma possível explicação se dá pela falta de divulgação deste tipo de sistema na cidade, levando a falta de procura, ainda mais que a única empresa que oferecia esse serviço encerrou as suas atividades no final de 2023.

A potencialidade do *carsharing* como um meio de transporte é promissor, já que a maioria dos visitantes e moradores não utilizam o carro próprio, dessa forma uma empresa que tenha interesse em se instalar na cidade pode ter grandes consumidores, mas que seja implementado em regiões de fluxo para o consumo do sistema.

Nesse aspecto, entende-se que a mobilidade para visitantes pode estar vinculada a um serviço de *carsharing* com uma zona de estacionamento, facilitando assim para o turista estacionar no centro da cidade, como a Figura 24 destaca a área.

Figura 24: Zona de estacionamento do *carsharing* no centro da cidade.

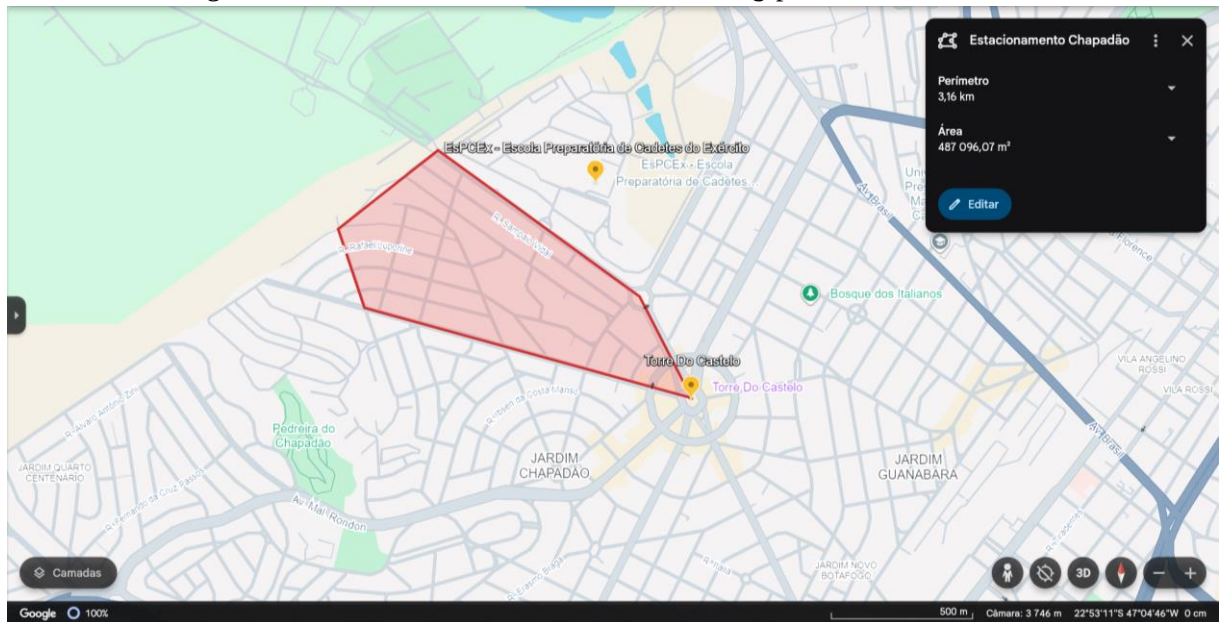


Fonte: Autoral, 2024⁴

Outra zona de estacionamento que pode ser instalada é onde se encontra os atrativos: Torre do Castelo e EsPCEX-Escola Preparatória de Cadetes do Exército, ocupando uma área de aproximadamente 487 mil m² no bairro Jardim Chapadão como consta na Figura 25:

⁴ Link de acesso para o Google Earth: <https://earth.google.com/earth/d/1XJzIVP5qOE9leW3ZXZklkpAeAtDjBDKT?usp=sharing>

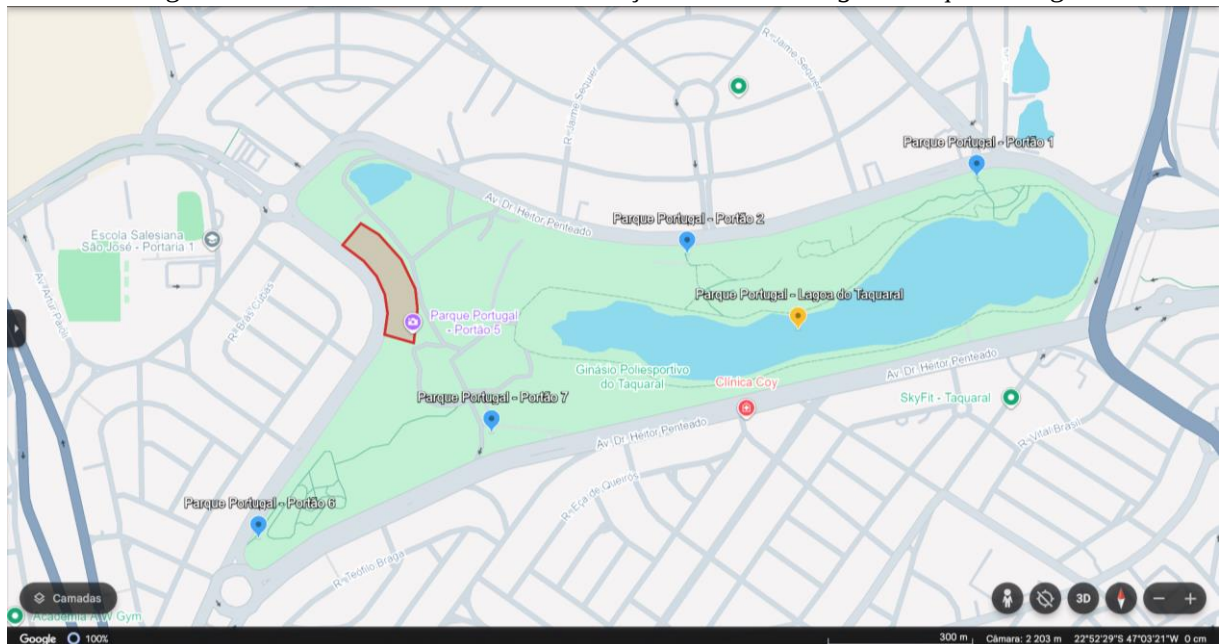
Figura 25: Zona de estacionamento do *carsharing* próxima aos Atrativos.



Fonte: Autoral, 2024

O atrativo turístico Parque Portugal, mais conhecido como Taquaral, pode ter uma pequena zona já que possui infraestrutura de estacionamento, além de 4 estações em cada entrada do parque como mostra na Figura 26 para a diversificação de estações.

Figura 26: Zona de estacionamento e estações do *carsharing* no Parque Portugal



Fonte: Autoral, 2024

As estações podem ser inseridas em alguns pontos da cidade, mais específicos em hubs de transporte, dessa forma tanto o turista como o morador podem se locomover por todo

município, indo em locais que as atividades turísticas são bastante presentes, a Figura 27 vai destacar essas possíveis estações e suas localizações.

Figura 27: Estações de *carsharing* na cidade de Campinas/SP.

NOME DO LOCAL	ENDEREÇO
Rodoviária de Campinas	R. Mario Junqueira da Silva, 786 - Jardim Eulina, Campinas - SP, 13063-000
Aeroporto Internacional de Viracopos	Rod. Santos Dumont, km 66 - Parque Universitário de Viracopos, Campinas - SP, 13055-900
Terminal Barão Geraldo - Lázaro de Campos Faria	- R. Alzira de Águiar Aranha, S/N - Jardim Santa Genebra, Campinas - SP, 13084-768
Terminal Ouro Verde	R. Armando Frederico Renganeschi, 21 - Jardim Cristina, Campinas - SP, 13054-000
Terminal Shopping Iguatemi	Jardim Carlos Gomes, Campinas - SP, 13092-516
Terminal Shopping Parque Dom Pedro	Jardim Santa Genebra, Campinas - SP, 13087-636

Fonte: Autoral, 2024.

Importante destacar que todas as estações e zonas apresentadas são locais onde a gestão pública pode incentivar para o desenvolvimento. Não foi inserido muitos pontos pela cidade para não ter déficit de veículos em algumas estações distantes do centro, dessa forma é provável que em cada estação tenha pelo menos 1 veículo estacionado para uso.

Cada estação terá pelo menos 4 vagas, com no mínimo 2 vagas com sistema de recarga para carros elétricos, já que a proposta é que a frota do sistema *carsharing* na cidade seja movida a eletricidade, seguindo os princípios de sustentabilidade.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana está muito presente na cidade de Campinas, mais especificamente com a ligação da sustentabilidade e do transporte para o fluxo de pessoas existentes e observados nas pesquisas. As ações do Plano de Mobilidade Urbana da cidade, demonstram ser de longo prazo e tem a capacidade de ser implementadas na atualidade sem a necessidade de muitas intervenções na infraestrutura já presente no município, reduzindo custos de obra e reformulando funções.

O sistema *carsharing* em comparação com a locação de carros tradicionais no Brasil demonstrou ser viável em questões de flexibilidade e de custos, dessa forma, podemos ver que o sistema é mais vantajoso para o turista e morador da cidade de Campinas.

O *carsharing* é um sistema flexível, diversificado e acessível. Como já foi apresentado neste trabalho, observou-se que o *carsharing* é utilizado como transporte público em alguns países e até mesmo a parceria da gestão pública com as empresas privadas. Além das parcerias temos os aspectos sustentáveis, como o caso das frotas movidas a eletricidade denominando como sistema *e-carsharing*, favorecendo a redução do gás carbônico e o custo para o consumidor quando é abordado o valor do combustível.

No caso de Campinas/SP, foi observado no estudo que no Plano de Mobilidade Urbana existe a proposta de implementação do sistema *carsharing*, entretanto posterior a 2019, nenhuma outra ação ou diretriz foi desenvolvida para o sistema na cidade. Isso sugere que ainda existem desafios da Secretaria de Transporte juntamente com empresas interessadas em aplicar esse tipo de sistema na cidade. A empresa Beep&Beep atuava no município, mas em 2023, encerrou as suas atividades na cidade transferindo a sua frota para a Região Metropolitana de São Paulo, indicando que a população está adepta a utilizar o *carsharing*.

Tendo o *carsharing* saído da cidade, não foi possível obtenção de referencial da localização das estações do sistema, ou da identificação de estratégias de divulgação para incentivar o seu uso. Os visitantes entrevistados demonstraram o interesse em utilizar o *carsharing* em suas viagens (45,8%), indicando que já utilizam meios de transporte alternativos, observando que maioria (84,21%) não utiliza o carro próprio na cidade de Campinas/SP, mas sim o transporte público, táxis e transporte por aplicativo. Por essa perspectiva de que os visitantes não usam o transporte individual, o *carsharing* se torna uma alternativa viável para aqueles que frequentam a cidade. Muitos dos entrevistados disseram não conhecer o sistema *carsharing*, baseado nisso é preciso ter uma atenção na divulgação deste sistema, já que os mesmos disseram que teriam interesse em usar o *carsharing* em alguma oportunidade que encontrassem.

Carsharing e o turismo apresentam uma correlação, onde ambos se complementam gerando benefícios para os atrativos e a mobilidade urbana da cidade. Os atrativos turísticos se tornam mais acessíveis graças ao *carsharing* próximo da localidade, com estações e/ou a zona de estacionamento, e não somente isso, mas a parceria da gestão pública com empresas privadas, mas também com comércio que se encontra próximo do atrativo, que, sensibilizados em relação às questões de mobilidade, podem oferecer vagas para o *carsharing* em seus estabelecimentos, atraindo visitantes para ambos. Assim, a tendência é de que a mobilidade

urbana da cidade possa se tornar mais flexível e diversificada, referente a meios de transportes e mobilidade, por ofertar outro meio de locomoção para a população, trazendo mais visibilidade para a cidade sobre a sustentabilidade e acessibilidade. Além de atrair turistas que tenham consentimento de reduzir a própria pegada de carbono, que querem aderir a meios mais sustentáveis.

Com base no que foi apresentado neste trabalho, é importante considerar e afirmar que, o sistema tem potencialidade para ser implementado no município de Campinas, mas que seja feito em conjunto com a gestão pública e empresas privadas. Organizar um plano de divulgação do sistema, já que o estudo mostrou que por haver uma disseminação de informação sobre o sistema, as pessoas não sabiam ou não tinham conhecimento sobre o *carsharing* na época que havia sido operacionalizado na cidade. Também há ainda o desconhecimento quanto ao custo-benefício superior em relação a locação de carro tradicional, sobre a flexibilidade em sua contratação e, principalmente, em relação ao benefício de autonomia de quem conduz um veículo do sistema *Carsharing*, uma vez que o uso pode ser realizado por tempo indeterminado, mas pagando somente o período que estiver com o veículo. Para a frota do sistema, é importante a utilização de veículos elétricos, que assim possam estabelecer critérios de sustentabilidade com a redução do gás carbônico na atmosfera, além de se tornar um diferencial em relação a outras cidades que possuem o sistema com os carros a combustão. É importante pensar que o sistema, ainda que em um primeiro momento não tenha tido sucesso na cidade de Campinas, é uma alternativa já utilizada em outros países, e que em tempos de mudanças climáticas, não deve ser descartado do planejamento referente à mobilidade urbana nas grandes cidades. Além disso, pode se tornar um transporte atrativo para os turistas do município, que sempre está em busca de inovações e experiências em um perfil diferenciado para utilizar serviços mais sustentáveis

Ao decorrer do trabalho diversos empecilhos foram surgindo, por não ter estudos tão aprofundados no Brasil ainda mais do sistema *carsharing* relacionando com o turismo, mesmo que o tema é discutido mundialmente, no país ainda não se tem, não somente isso, as informações sobre as empresas não se têm tão detalhadas, já que são confidenciais, assim não são utilizados para pesquisas. Observou-se a falta de divulgação desse serviço nas cidades que é presente, ainda mais que em Campinas muitas pessoas não tinham conhecimento do *carsharing*.

A partir da pesquisa realizada verificou-se que os objetivos do trabalho foram atingidos uma vez que 52,63% dos entrevistados informaram que utilizariam em uma viagem o sistema *carsharing*. Também se observou que a gestão pública pode identificar o *carsharing* como potencial sistema a ser implementado futuramente na cidade. Ainda, do ponto de vista relativo ao benefício ao consumidor, comprovou-se o custo-benefício superior ao uso da locação de carros tradicionais, sendo que em termos de comodidade e ativação do turismo, entende-se que as possíveis estações a serem instaladas próximas dos atrativos turísticos e moldais de transporte do município, potencializam a geração de um fluxo contínuo de uso tanto para moradores como visitantes. Sob um panorama geral, em uma visão de futuro, comprovou-se que o *carsharing* pode se tornar um modal flexível e sustentável para a cidade de Campinas/SP, destacando a cidade como um polo de inovação ao desenvolvimento sustentável urbano referente ao meio de transporte e o turismo.

REFERÊNCIAS

AWTO. **Home Brasil Português**. 2024. Disponível em: <https://site.awto.com.br/#>. Acesso em: 23 outubro 2024.

BARROS, Lidyane. Dissertação. In: BARROS, Lidyane. Compartilhamento de carros elétricos: análise de incertezas em iniciativas públicas de mobilidade urbana. 2017. **Tese de Doutorado (Engenharia de Produção) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Produção**, [S. l.], 2017. p. 131. DOI <https://doi.org/10.11606/D.3.2018.tde-27042018-084416>. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3136/tde-27042018-084416/en.php> . Acesso em: 25 jun. 2023.

BARROS, Regina; JÚNIOR, José. O desenvolvimento sustentável, a economia criativa e o consumo colaborativo na mobilidade através do car sharing – um estudo de caso na cidade de São Paulo. **Revista Metropolitana de Sustentabilidade**, [s. l.], 2020. Disponível em: <http://revistaseletronicas.fmu.br/index.php/rms/article/view/2001> . Acesso em: 9 maio 2023.

BEO, Luiza; CAVALCANTI, Ceres; SALLES, Diogo; TAVARES, Nathália; MAESTRINI, Marcelo; SENRA, Paulo. Implementação de modelos de e-carsharing no Rio de Janeiro: partes interessadas, principais barreiras e ações para promoção. **Texto de Discussão do Setor Elétrico N°112**, [s. l.], Março 2022. Disponível em: <https://gesel.ie.ufrj.br/wp-content/uploads/2023/02/TDSE-112-Regulacao.pdf> . Acesso em: 12 maio 2023.

BRASIL. **Ministério do Turismo. Mapa do Turismo Brasileiro**, 2024. Disponível em: <https://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 21 de out de 2024.

CAMPINAS (SP). Câmara Municipal. **Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018**. Dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico do Município de Campinas. 2018. pág. 39. Disponível em: <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizar/id/132100>. Acesso em: 21 de out de 2024.

CAMPINAS (SP). Prefeitura Municipal. **Plano de Desenvolvimento Turístico de Campinas**. Campinas: Prefeitura Municipal, 2020. Disponível em: https://portal-api.campinas.sp.gov.br/sites/default/files/secretarias/arquivos-avulsos/139/2023/12/01-101040/turismo-apresentacao_plano_turismo.pdf. Acesso em: 16 out. 2024.

CAMPINAS (SP). Prefeitura Municipal. **Plano de Mobilidade Urbana de Campinas**. Campinas: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=mobilidade-urbana#:~:text=A%20Lei%20N%C2%BA%2012.587%2C%20de,dos%20Munic%C3%ADpios%20para%20sua%20implanta%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 26 de ago de 2024.

CLOUDBLUE. **Transportation as a Service (TaaS)**. 2024. Disponível em: <https://www.cloudblue.com/glossary/transportation-as-a-service-taas/> . Acesso em: 28 de Jun de 2024.

CONHEÇA CAMPINAS, **Construção da Torre do Castelo**. 484x600 pixels. Disponível em: <https://conheca.campinas.sp.gov.br/sobre>. Acesso em: 05 de Ago de 2024.

CONHEÇA CAMPINAS, **Sobre**. 2024. Disponível em: <https://conheca.campinas.sp.gov.br/sobre>. Acesso em: 05 de Ago de 2024.

CONHEÇA CAMPINAS. **As Sete Maravilhas de Campinas**. 2024. Disponível em: <https://conheca.campinas.sp.gov.br/tours/20>. Acesso em: 22 de out de 2024.

DANIELIS, Romeu et al. Compartilhamento de carros para turistas. ↑ **Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica** , v. 2, pág. 103-118, 2012. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Eva-Valeri/publication/236951038_Carsharing_for_tourists/links/0c96051a5de752d8df000000/Ca_rsharing-for-tourists.pdf. Acesso em:

FILHO, Emerson. SANT'ANNA, Carlos. **Efeitos do turismo e sua geração de carbono ao meio ambiente**. 2023. Disponível em: <https://revistaft.com.br/efeitos-do-turismo-e-sua-geracao-de-carbono-ao-meio-ambiente/#:~:text=No%20Brasil%2C%20o%20turismo%20tem,e%20a%20degrada%C3%A7%C3%A3o%20da%20paisagem> . Acesso em: 22 de Mar de 2024

FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. **Preço médio de veículos**. 2023. Disponível em: <https://veiculos.fipe.org.br/>. Acesso em: 06 de Abr de 2024.

GNOATTO, Pâmela. NECKEL, Alcindo. Análise do sistema car sharing e sua aplicabilidade numa cidade brasileira de médio porte. **XI Mostra de Iniciação Científica e Extensão Comunitária, X Mostra de Pesquisa de Pós-Graduação**. Disponível em: <https://soac.atitus.edu.br/index.php/mic/ximic/paper/view/638>. Acesso em: 16 de Mai de 2023.

HIDALTO JUNIOR, Jaime Massaguer. **Carsharing: Manual de boas práticas para implementação do sistema**. 1ª Edição. Curitiba - PR. Appris, 2020. Acesso em: 24 de Mar de 2024.

LUCHEZI, Tatiana de Freitas. O automóvel como símbolo da sociedade contemporânea. **Seminário de pesquisa em turismo do Mercosul**, v. 6, p. 1-16, 2010. Disponível em: https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/03/O%20Automovel%20como%20Simbolo%20da%20Sociedade%20Contemporanea.pdf. Acesso em: 22 de Mar de 2024.

MACIEL, Daniela. **Usecar Carsharing Cresceu mais de 300% em 2022**. Diário do Comércio. 2023. Disponível em: <https://diariodocomercio.com.br/negocios/usecar-carsharing-cresceu-mais-de-300-em-2022/> . Acesso em: 22 de Mai de 2023.

MAESTRELLI, José. ENZO, Cristiane. RIBEIRO, Maria. A sustentabilidade nas cidades inteligentes sustainability in smart cities. **A pesquisa e a Agenda 2030**, p. 19. Disponível em: <https://oficial.unimar.br/wp-content/uploads/2023/04/VOLUME-4-CADERNO-DE-RESUMOS-VII-FORPEX-ODS-11-AO-17.pdf#page=19>. Acesso em: 07 de Ago de 2024.

MARTINS, Valter. **Cidade-laboratório: Campinas e a febre amarela na aurora republicana**. História, Ciências, Saúde-Manguinhos, v. 22, n. 2, p. 507-524, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-59702015005000008>. Acesso em: 21 de out de 2024.

MATOS, Lorena. **99 e chinesa BYD fecham parceria para disponibilizar carros elétricos; entenda**. 2023. Disponível em: <https://www.moneytimes.com.br/99-e-chinesa-byd-fecham-parceria-para-disponibilizar-carros-eletricos-entenda/>. Acesso em: 20 de Ago de 2024.

MELO BANDEIRA, Renata Albergaria; ARIOTTI, Paula; MARINS, Luciana Manhães. **Análise da qualidade de um serviço de transporte turístico: estudo empírico da linha turismo de Porto Alegre**. Turismo: Visão e Ação, v. 10, n. 2, p. 164-184, 2008. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/rtva/article/view/626>. Acesso em: 24 de Mar de 2024.

MOURA, André Luis Macedo. **Empresas de carsharing no Brasil: uma análise dos desafios do modelo de negócio e da continuidade no mercado**. 2023. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/items/eedab3b7-0218-4bfa-ae2-9014b4b01da6>. Acesso em: 24 de out de 2024.

MUSEU VIRTUAL DE CAMPINAS. **Imagem aérea do bairro Jardim Chapadão na atualidade**. 1024x768 pixels. Disponível em: <https://museuvirtualcampinas.com.br/torre-do-castelo/>. Acesso em: 05 de Ago de 2024.

MUSEU VIRTUAL DE CAMPINAS. **Imagem aérea do bairro Jardim. Chapadão na década de 1940**. 1024x770 pixels. Disponível em: <https://museuvirtualcampinas.com.br/torre-do-castelo/>. Acesso em: 05 de Ago de 2024.

NONATO, Livia. **Hidrogênio verde: o que é, as vantagens e onde é produzido?**. 2024. Disponível em: https://blog.aevo.com.br/hidrogenio-verde/?utm_term=&utm_campaign=%5BAEVO%5D+ToFu+-+Pmax+-+Produtos&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_acc=1836968060&hsa_cam=21137263918&hsa_grp=&hsa_ad=&hsa_src=x&hsa_tgt=&hsa_kw=&hsa_mt=&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gad_source=1&gclid=Cj0KCQjwlN6wBhCcARIsAKZvD5iYrPhBtw8_SM6J5KZVp7HY7j8TLN7y2WgrwqiHImLQeApOnJCrlOLaAq-pEALw_wcB. Acesso em: 15 de Mai de 2024.

ONU. **11 Cidades e Comunidades sustentáveis**. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>. Acesso em: 09 de Mai de 2024.

PALHARES, Guilherme. Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. **Análises globais e regionais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, p. 641-670, 2005. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Gui_Lohmann/publication/235969319_Transporte_para_Turistas_Conceitos_Estado_da_Arte_e_Topicos_Atuais/links/02e7e515b58f077710000000.pdf. Acesso em: 02 de Abr de 2024.

PEREIRA, Marco. A trajetória campineira [recurso eletrônico]: um olhar sobre a criação e implantação do Plano de Mobilidade Urbana do município de Campinas. **Repositório de Produção Científica e Intelectual da Unicamp**. 2021. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1237617>. Acesso em: 12 de Ago de 2024.

PREFEITURA DE CAMPINAS. **Sistema Rapidão Campinas vem chegando com a velocidade do BRT**. G1. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/especial-publicitario/prefeitura-de-campinas/iptu-o-melhor-amigo-da-cidade/noticia/2019/01/21/sistema-rapidao-campinas-vem-chegando-com-a-velocidade-do-brt.ghtml>. Acesso em: 08 de Out de 2024.

RODRIGUES, Fabíola. O plano “Prestes Maia” e a ideologia do planejamento urbano em Campinas: o poder e os limites das ideias de um urbanista. Urbana: **Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**. 2012. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8635154>. Acesso em: 05 de Ago de 2024.

RODRIGUES, Marcos. SORRATINI, José. A qualidade no transporte coletivo urbano. **Panorama nacional da pesquisa em transportes**, p. 1081-1092, 2008. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Jose-Sorratini/publication/267387600_A_QUALIDADE_NO_TRANSPORTE_COLETIVO_URBANO/links/549807360cf2c5a7e342874f/A-QUALIDADE-NO-TRANSPORTE-COLETIVO-URBANO.pdf. Acesso em: 10 de Set de 2024.

RODRIGUES, Paulo. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional** / Paulo Roberto Ambrosio Rodrigues. 4º ed rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007. Acesso em: 22 de Mar de 2024.

ROSANDISKI, Eliane Navarro. Estudo Temático: Oportunidades para a Economia do Turismo na Região Metropolitana de Campinas. **Observatório PUC-Campinas**. 2019. Disponível em: <https://observatorio.puc-campinas.edu.br/estudo-tematico-oportunidades-para-a-economia-do-turismo-na-regiao-metropolitana-de-campinas-3/>. Acesso em: 21 de out de 2024.

SÃO PAULO, Secretaria de Turismo e Viagens. **Conheça a Região Turística Bem Viver**. 2024. Disponível em: <https://www.turismo.sp.gov.br/conheca-a-regiao-turistica-bem-viver>. Acesso em: 21 de out de 2024.

SOUSA, Angélica Silva; OLIVEIRA, Guilherme Saramago; ALVES, Laís Hilário. **A pesquisa bibliográfica: princípios e fundamentos**. Cadernos da FUCAMP, v. 20, n. 43, 2021. Disponível em: <https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/cadernos/article/view/2336>. Acesso em: 21 de mar de 2024

UM SÓ PLANETA. **Queima de combustível fósseis representa 87% das emissões globais de CO2, diz relatório**. 2023. Disponível em: <https://umsoplaneta.globo.com/energia/noticia/2023/08/10/queima-de-combustiveis-fosseis-representa-87percent-das-emissoes-globais-de-co2-diz-relatorio.ghml>. Acesso em: 22 de Dez de 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas** / Eduardo Alcântara Vasconcellos. - 3. ed. - São Paulo; Annablume, 2000. Acesso em: 22 de Mar de 2024.

WWF. **O que é a camada de ozônio?**. 2024. Disponível em: https://www.wwf.org.br/natureza_brasileira/questoes_ambientais/camada_ozonio/. Acesso em: 18 de Set de 2024.

ZUL DIGITAL. **Zona Azul: Como funciona** 2022. Disponível em: <https://www.zuldigital.com.br/blog/zona-azul-como-funciona/#:~:text=A%20Zona%20Azul%20%C3%A9%20uma,um%20motorista%20ocupar%20determinada%20vaga>. Acesso em: 04 de out de 2024.

APÊNDICE A – Roteiro do questionário aplicado

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

Sistema *carsharing* como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

Me chamo Gabriel Guedes Ventura, estudante de Turismo na UNESP, estou realizando uma pesquisa sobre mobilidade.

Sua colaboração ao responder sobre seus hábitos de utilização de transporte urbano será de grande valia.

Informo que os dados serão utilizados apenas para fins acadêmicos.

Caso tenha dúvida ou queira saber mais, basta entrar em contato pelo e-mail:

gabriel.g.ventura@unesp.br

* Indica uma pergunta obrigatória

1. E-mail *

2. Quantos anos você tem? *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ 18 até 25
- ☐ 26 até 32
- ☐ 33 até 39
- ☐ 40 até 47
- ☐ 48 até 55
- ☐ 56 até 63
- ☐ Acima de 64

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

3. Gênero: *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Masculino
- ☐ Feminino
- ☐ Prefiro não dizer
- ☐ Outro: _____

4. Qual a sua renda salarial? ({caso seja autônomo marque a que mais se encaixa}{ 1 salário mínimo está valendo R\$1.412,00 em 2024}) *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Sem renda atualmente
- ☐ Até 1 salário mínimo
- ☐ 2 até 3 salários mínimos
- ☐ 4 até 5 salários mínimos
- ☐ 6 salários mínimos até +

5. Como você viaja na maioria das vezes? *
(características do grupo)*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sozinho
- ☐ Casal s/filhos
- ☐ Casal c/filhos
- ☐ Grupo familiar
- ☐ Amigos
- ☐ Colegas de trabalho

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

6. Quais elementos antes da viagem você se preocupa e planeja? *

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Meio de transporte
☐ Hospedagem
☐ Alimentação
☐ Entretenimento

7. Você é da cidade de Campinas? *

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Sim *Pular para a pergunta 8*
☐ Não *Pular para a pergunta 13*

Morador de Campinas

8. Já ouviu sobre o tipo de transporte Carsharing? *

Carsharing = um sistema que compartilha um carro para que as pessoas o utilizem individualmente, em um curto período de tempo, podendo ser em horas ou minutos e estacionando em pontos delimitados. (o sistema é semelhante ao aluguel e uso de patinete elétrico e bicicletas, nos grandes centros urbanos).

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Sim
☐ Não

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

9. Qual meio de transporte que você usa no dia a dia? (Pode marcar mais de uma opção) *

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Carsharing
- ☐ Ônibus
- ☐ Carro próprio
- ☐ Carro por assinatura
- ☐ Uber / transporte por aplicativo
- ☐ Taxi
- ☐ Fretado
- ☐ Moto própria
- ☐ Moto taxi
- ☐ Bicicleta
- ☐ Outro: _____

10. Quando você faz uma viagem, qual meio de transporte que utiliza no destino? *
(Pode marcar mais de uma opção)

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Carsharing
- ☐ Carro próprio
- ☐ Locação de carro
- ☐ Moto
- ☐ Moto-Taxi
- ☐ Taxi
- ☐ Uber / transporte por aplicativo
- ☐ Fretado
- ☐ Ônibus público
- ☐ Outro: _____

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

11. Você utilizaria o carsharing nas suas viagens? *
(baseado na definição)

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Sim
☐ Não
☐ Talvez

12. Se a resposta for "não" ou "talvez" justifique:

Visitante de outra cidade

13. Qual meio de transporte que você usa no dia a dia? (Pode marca mais de uma *
opção)

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Carsharing
☐ Ônibus
☐ Carro próprio
☐ Locação de carro
☐ Uber/ transporte por aplicativo
☐ Bicicleta
☐ Taxi
☐ Moto
☐ Moto-Taxi
☐ Outro: _____

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

14. Você já visitou cidade de Campinas? *

Marcar apenas uma oval.

☐ Sim

☐ Não

15. Já ouviu sobre esse tipo de meio de transporte? *

Carsharing = um sistema que compartilha um carro para que as pessoas o utilizem individualmente, em um curto período de tempo, podendo ser em horas ou minutos e estacionando em pontos delimitados. (o sistema é semelhante ao aluguel e uso de patinete elétrico e bicicletas, nos grandes centros urbanos).

Marcar apenas uma oval.

☐ Sim

☐ Não

16. Se sim, qual meio de transporte você utilizou na cidade?

Marque todas que se aplicam.

☐ Carsharing

☐ Carro próprio

☐ Locação de carro

☐ Moto

☐ Moto-Taxi

☐ Taxi

☐ Uber / transporte por aplicativo

☐ Fretado

☐ Ônibus público

☐ Outro: _____

23/10/2024, 09:21

Sistema carsharing como meio de transporte para o turista na cidade de Campinas-SP

17. Quando você faz uma viagem, qual meio de transporte que utiliza no destino? *
(Pode marcar mais de uma opção)

Marque todas que se aplicam.

- ☐ Carsharing
☐ Carro próprio
☐ Locação de carro
☐ Moto
☐ Moto-Taxi
☐ Taxi
☐ Uber / transporte por aplicativo
☐ Fretado
☐ Ônibus público
☐ Outro: _____

18. Você utilizaria o carsharing nas suas viagens? *
(baseado na definição)

Marcar apenas uma oval.

- ☐ Sim
☐ Não
☐ Talvez

19. Se a resposta for "não" ou "talvez" justifique:

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.