

3.3 EIXO DESLOCAMENTO

Nesse eixo estão incluídas questões relacionadas ao deslocamento, tais como: mobilidade urbana, emissão de gás carbônico por veículos automotores e acessibilidade espacial.

3.3.1 Panorama Geral

A crescente expansão dos espaços urbanos aumenta a necessidade de realizar o deslocamento de pessoas e bens com eficiência, conforto e segurança, minimizando o impacto ambiental, visual e de poluição sonora e atmosférica dos meios de locomoção.

Hoje a mobilidade urbana tem sido o principal problema das grandes cidades. Em Florianópolis, onde está localizado o campus Sede da UFSC, os motoristas demoram em média 44 minutos no deslocamento do trabalho para a casa, uma das maiores médias brasileiras (SERVI, 2016).

No entorno do Campus Trindade observa-se congestionamentos frequentes, uso demasiado de veículos automotores individuais e falta de vagas nos estacionamentos. Há ainda, nas imediações da Instituição, escassez de ciclovias, ciclorrotas e ciclofaixas, ineficiência no transporte público e limitações de acessibilidade nos acessos de algumas calçadas do campus (DEBATIN NETO et al., 2002). No campus UFSC Trindade circulam diariamente cerca de 50 mil pessoas (UFSC, 2017), acarretando um adensamento populacional nas imediações o que cria uma situação complexa de gerenciar, reforçando a necessidade de melhorias. O mesmo acontece nos demais campi, mas em menor escala, pois tratam-se de infraestruturas mais recentes e com menos usuários.

Reiterando a importância da questão, em âmbito nacional foram criadas algumas legislações. Uma delas, de 2012, foi a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo melhorar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e cargas nos municípios e integrar os diferentes modos de transporte, instituindo a preferência pelos meios de transporte não motorizados e de serviço público coletivo, além da integração entre os modos e serviços de transporte urbano (BRASIL, 2012).

Já com relação à mitigação do gás carbônico, é consenso a necessidade de reduzir a emissão de gases do efeito estufa, que acabam por aumentar a temperatura do planeta, o que pode ocasionar diversos desastres ambientais. Nesse sentido, em 2016 o Brasil assinou

o Tratado de Paris, no qual se compromete a diminuir a emissão de CO₂ visando limitar o aumento da temperatura em 1,5°C (MMA, 2016). Estudos apontam que substancial parcela desse gás é emitida pelos veículos automotores, portanto, fundamental pensar em alternativas de locomoção mais sustentáveis.

A seguir, são apresentadas algumas informações relativas à UFSC relacionadas com o eixo “Deslocamento”, o que inclui mobilidade, emissão de CO₂ e acessibilidade.

- Deslocamentos

A sede da UFSC está localizada no eixo central de Florianópolis, ligada a importantes vias de acesso e abastecida por diversas linhas de ônibus. Contudo, mesmo assim, enfrenta diariamente grandes congestionamentos internos e no seu entorno. Uma pesquisa com sobre os deslocamentos da comunidade universitária do campus Trindade foi realizada em 2012 pelo Subcomitê do Plano Diretor Mobilidade (GOLDNER et al., 2012).

A referida pesquisa constatou que a maioria da comunidade universitária desloca-se através de veículo automotor individual, totalizando 57,91%, enquanto 23,13% utilizam meio de transporte coletivo e 17,22% locomovem-se a pé (Tabela 12). Observou-se também, diante da amostra pesquisada, que a bicicleta é um meio de locomoção pouco utilizado, com apenas 1,74%. Esse fato pode ter relação com a falta de infraestrutura viária na universidade e do entorno.

Tabela 12 - Meios de Locomoção Comunidade Universitária UFSC 2012

Meio de Locomoção	Total
Veículo Automotor Individual	57,91%
Transporte Coletivo	23,13%
Caminhada	17,22%
Bicicleta	1,74%
Total	100%

Fonte: Subcomitê de Mobilidade da UFSC – Plano Diretor Participativo (GOLDNER et al., 2012)

Quando se apura esses valores entre docentes, técnicos e alunos (Tabela 13). percebe-se que a categoria que mais utiliza o automóvel é a de “docente”, representando 84,70%; depois os “técnicos” com 60,94% e os “alunos de pós-graduação” com 58,33%. Já o transporte coletivo é o meio de transporte mais utilizado pelos “alunos de nível básico, fundamental e médio” e os “alunos de graduação”, com 64,29% e 39,66% respectivamente.

Tabela 13 - Meios de Locomoção UFSC por categoria

Situação/Meio de Locomoção - Origem	Docente	Técnicos	Aluno Básico, Fundamental e Médio	Aluno Graduação	Aluno Pós-Graduação	Total
Veículo automotor individual (moto, carro)	84,70%	60,94%	35,71%	28,16%	58,33%	57,91%
Transporte coletivo	4,92%	22,92%	64,29%	39,66%	16,67%	23,13%
Caminhada	9,29%	14,58%	0,00%	29,31%	25,00%	17,22%
Bicicleta	1,09%	1,56%	0,00%	2,87%	0,00%	1,74%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Subcomitê de Mobilidade da UFSC – Plano Diretor Participativo (GOLDNER et al., 2012)

A mesma pesquisa revelou que na UFSC diariamente são realizadas 15.918 viagens por meio de automóveis e que em 77% delas há apenas um motorista. Quanto aos estacionamentos havia em 2012 na UFSC um total de 3.756 vagas, entre regulares e irregulares.

Pesquisa mais recente realizada pelo Observatório de Mobilidade (2016) constatou a existência de 25 linhas de ônibus que passam pela Universidade, contudo percebeu também que muitas dessas tinham baixa frequência e que havia um desequilíbrio de linhas entre os bairros adjacentes.

Os dados apresentados pelas duas pesquisas demonstram que muito pode ser feito a favor da mobilidade na UFSC como: incentivo à adoção de transportes alternativos, da carona solidária, da utilização de combustíveis renováveis e do uso de bicicletas. Para que isso ocorra, é necessário que a UFSC e o entorno tenham uma boa malha de transporte público, melhor dimensionada e com horários regulares, além de vias e ciclovias adequadas.



Figura 27 - Rótula da UFSC - Campus Trindade

Fonte: KREMER (2013) – foto de Rosane Lima

- Transporte alternativo: bicicletas

Com o objetivo de reunir informações sobre os bicicletários e os usuários de bicicletas da UFSC, o DPAE (Departamento de Projetos de Arquitetura e Engenharia da UFSC) realizou em 2016 uma pesquisa no campus Trindade (DPAE, 2016a). A compilação dos dados dessa pesquisa está em andamento e dará base para planejar novos bicicletários no referido campus.



Figura 28 - Pesquisa sobre bicicletários na UFSC (2016)
Fonte: UFSC/DPAE (2016a)

Nos últimos três anos foram instalados bicicletários em todos os Centros da Universidade (PACHECO, 2016), no entanto, ainda há alguns bicicletários inadequados em termos de segurança e local. Além disso, o PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável) prevê para os próximos anos a instalação de um bicicletário com duzentas vagas dentro do campus UFSC Trindade (SANTA CATARINA, 2016).

Quanto às ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, há alguns projetos que já foram elaborados anteriormente, como o projeto “Estação das Bicicletas”, de autoria do GIPEDU (Grupo Interdisciplinar de Pesquisa em Ecologia e Desenho Urbano), que prevê um bicicletário com vestiários e chuveiros perto da BU (Figura 29), e outro intitulado “Rede Cicloviária”, que surgiu em decorrência do trabalho de uma comissão formada por cinco professores de Engenharia Civil e uma professora de Arquitetura, além de dois estudantes,

que contratou e que deu as diretrizes para a Consultoria AH8 Arquitetura Humanística elaborar o projeto. Nesse projeto “Rede Ciclovária” foram planejadas as ciclovias e suas sinalizações.



Figura 29 - Projeto Estação das Bicicletas

Fonte: Estação das Bicicletas: Fachada Leste. Maquete: Caique Schatzmann (2011)

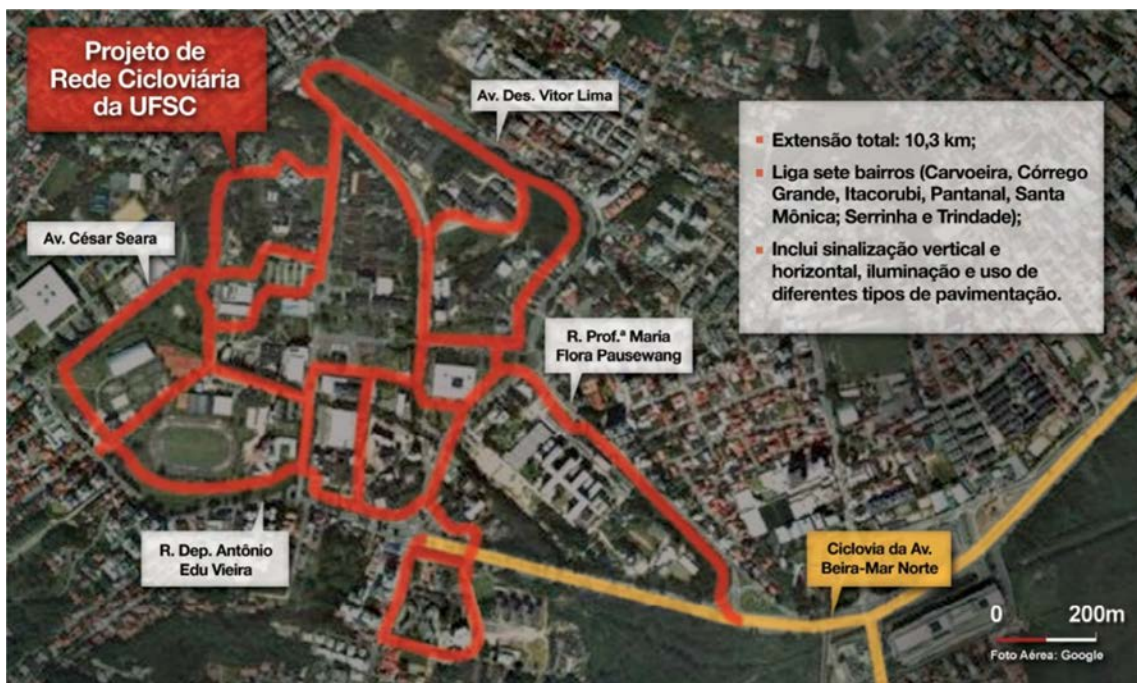


Figura 30 - Proposta da Rede Ciclovária UFSC

Fonte:UFSC/AGECOM (2013b) Projeto AMB

Para viabilização das ciclovias na UFSC a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) e a UFSC assinaram Protocolo de Intenções e o Termo de Cessão de Uso Onerosa, como

compensação da doação de parte de terreno da Universidade para a construção do Anel Viário do Pantanal. Nesse acordo cabe à PMF a construção de ciclovias ao longo de todo o trecho da obra da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, nas ruas de entorno e nas vias internas da UFSC, totalizando 10,3km. Cabe a UFSC fornecer os projetos executivos e a PMF tem prazo de 30 meses para executar (a partir de maio/2016) (UFSC/AGECOM, 2013a,b; 2016b).

Há ainda diversos grupos da UFSC que buscam incentivar a temática. Em 2016 um grupo de alunos do curso de Administração da UFSC realizou o Projeto Pedala UFSC, uma maneira de sensibilizar e incentivar a população quanto ao uso da bicicleta como forma de acesso à UFSC (UFSC SUSTENTÁVEL, 2016a). Foi promovida uma conversa de conscientização com Vinícius Calcoa, organizador da Bike Anjo Floripa e um “pedalaço” de mobilização nas redondezas da UFSC.

- Frota de Veículos da UFSC

Além dos veículos da comunidade universitária e dos bairros adjacentes que lotam diariamente seus estacionamentos, a UFSC possui uma frota própria para deslocamento de seus servidores e alunos em atividades laborais e acadêmicas. Conforme a Tabela 14, em 2015 a frota da UFSC era composta por 112 veículos com idade média de sete anos, sendo quatro deles considerados antieconômicos e/ou ociosos e sete avariados.

Tabela 14- Frota de Veículos UFSC

FROTA DE VEÍCULOS DA UFSC	
Transporte Externo	
Carros	38
Ônibus/Van	19
Caminhão/Caminhonete	37
Subtotal	94
Transporte Interno	
Carrinhos Elétricos	16 (somente 9 em funcionamento)
Tobatas	2
Subtotal	18
Total	112

Fonte: Informações fornecidas pela Divisão de Transportes (UFSC/DTR/PU) (2015)

Considerando todos os veículos da UFSC, os de uso externo e interno, apenas 14,2% deles são movidos à eletricidade, dos quais sete estão com problemas.

Em 2015 a Universidade teve um gasto total com combustível de R\$1.095.221,00, que foram utilizados para percorrer 527.290km, consumindo 136.585 litros de combustíveis, dos quais 92% eram de origem fóssil (UFSC/DTR/PU, 2015). Esses dados demonstram a necessidade da UFSC pensar em alternativas para ampliar o uso de veículos mais eficientes e que utilizam combustíveis mais sustentáveis e/ou fontes de energia alternativa.

- Acessibilidade¹⁰

A acessibilidade espacial estabelece conexão com o “eixo deslocamento” naquilo que diz respeito às condições com as quais ocorre o deslocamento em rotas de modo a possibilitar que qualquer pessoa movimente-se pelos percursos que tiver de realizar de modo independente, seguro e confortável, sem que haja barreiras físicas ao longo deste trajeto sendo possível chegar ao ambiente desejado (DISCHINGER; BINS ELY; PIARDI, 2012).

Na UFSC, o DPAE vem desenvolvendo projetos de adequações pontuais para diversas edificações existentes com o objetivo de melhorar a acessibilidade no Campus. As adequações podem ocorrer em áreas internas ou externas das edificações, como por exemplo: melhoria de acessos, instalação de elevadores, reserva de vagas de estacionamento para pessoas com deficiência, dentre outras adequações.

Ademais, as novas edificações construídas na UFSC passaram a contemplar diretrizes de acessibilidade, norteadas pelas NBR 9050 (2004 e revisada em 2015) e a NBR 16537 (2016), além de outras normas e legislações específicas (UFSC/DPAE, 2016b). Com relação às edificações antigas, aos poucos essas vêm sendo adaptadas. Contudo, sabe-se que, na UFSC, muitas adequações de acessibilidade ainda precisam ser realizadas e as políticas de ações afirmativas tornam essas adequações ainda mais urgentes. Abaixo, seguem imagens de exemplos de projetos (Figura 31) e de melhorias que foram realizadas (Figura 32).

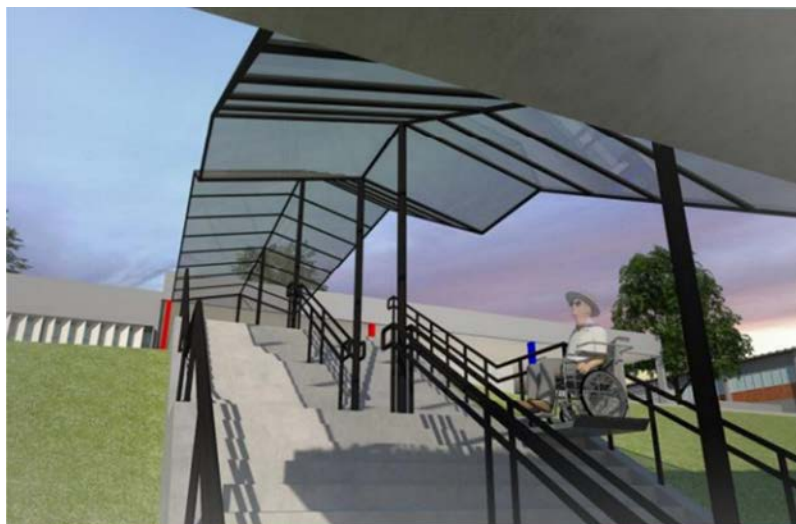


Figura 31 - Projeto de adequação de acessibilidade do Colégio Aplicação (Arq. Igor Tadeu Lombardi, 2016)
Fonte: UFSC/DPAE (2016b)



Figura 32 - Instalação de Piso Tátil e Rampa (Proj. Milena Mesquita Galvão, 2010)
Fonte: UFSC/DPAE (2016b)

Ainda com o objetivo de dar maior efetividade a essa questão, em 2016 foi criada a Secretaria de Ações Afirmativas e Diversidade (SAAD), da qual faz parte a Coordenadoria de Acessibilidade Educacional (CAE), esta que atuando junto à educação básica e aos cursos de graduação e pós-graduação, atende ao princípio da garantia dos direitos das pessoas com deficiência, mediante a equiparação de oportunidades, propiciando autonomia pessoal e acesso ao conhecimento.

- Infraestrutura

A UFSC possui em sua infraestrutura alguns setores que estão relacionados à questão dos deslocamentos, sendo os principais:

- Departamento de Projeto e Arquitetura e Engenharia (DPAE/SEOMA): atua no planejamento e projeto de infraestruturas.
- Coordenadoria de Planejamento e Espaço Físico (COPLAN/DPAE/SEOMA): Estabelecer parâmetros urbanísticos considerando os princípios de sustentabilidade, integração social, eficiência energética e conforto ambiental (direito ao sol, à luz natural, à paisagem cênica), para: uso e a ocupação do espaço físico e sua paisagem, mobilidade; comunicação visual; segurança pessoal e patrimonial; e propor e apreciar estudos de recuperação e revitalização de conjunto urbanístico edificado, áreas de convívio abertas, arborização do campus e vias de circulação.
- Secretaria de Ações Afirmativas e Diversidade (SAAD): criada em 2016 tem por objetivo, em parceria com outros departamentos, melhorar as questões relacionadas aos deficientes, o que inclui a acessibilidade. Há dentro dela a Coordenadoria de Acessibilidade Educacional que atua junto à educação básica e aos cursos de graduação e pós-graduação, para garantir os direitos das pessoas com deficiência, mediante a equiparação de oportunidades, propiciando autonomia pessoal e acesso ao conhecimento.
- Coordenadoria de Gestão Ambiental (CGA/GR): atua através de campanhas para conscientizar sobre os meios mais eficientes de transportes e tecnologias sociais para tornar mais eficiente os deslocamentos;
- Divisão de Transportes (DT/PU/SEOMA): responsável pela organização das viagens e gestão da frota universitária;
- Departamento de Manutenção Predial e de Infraestrutura (DMPI/SEOMA): responsável por realizar a manutenção dos passeios e equipamentos urbanos.

Todos esses setores buscam melhorar a qualidade dos deslocamentos na UFSC, o que inclui deslocamentos mais eficientes, seguros e sustentáveis.

3.3.2 Boas Práticas

Desde 2013, quando foi lançado o PLS UFSC 2013, algumas boas práticas já existentes mantiveram-se e outras foram iniciadas, surgindo tanto por iniciativa institucional, como por iniciativa de docentes, técnicos e alunos. A seguir, apresentamos as principais.

- Observatório de Mobilidade da UFSC

Em 2016 foi criado o Observatório de Mobilidade da UFSC, que é um importante elemento na elaboração de um caminho mais sustentável para a mobilidade urbana e a qualidade de vida na região metropolitana de Florianópolis, o que inclui a UFSC. É uma iniciativa acadêmica, coordenado pelo Professor Werner Kraus Junior, com participação do Governo do Estado de Santa Catarina (através da SUDERF – Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Florianópolis) e em colaboração com a Prefeitura Municipal de Florianópolis.

O Observatório tem buscado contribuir com políticas públicas na área de mobilidade urbana, tanto internamente (UFSC) quanto na região metropolitana de Florianópolis, através da promoção de estudos, pesquisas, debates e da elaboração de projetos sobre o tema. Entre outros, as pesquisas têm por objetivo realizar um levantamento da mobilidade da UFSC e seu entorno (OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE DA UFSC/UFSC 2016).

Na primeira pesquisa identificou-se o número de pontos de ônibus da UFSC, o tempo gasto e de que forma são realizados os deslocamentos entre UFSC e moradia. Os dados possibilitaram compreender melhor o perfil dos usuários, problemas enfrentados, gargalos e a movimentação no entorno do campus, o que proporcionará revisar as linhas de ônibus, localização dos pontos, além de ajudar a UFSC a conhecer as preferências e as dificuldades do usuário do transporte coletivo no campus. Ademais, no trecho da Rua Deputado Antônio Edu Vieira, o levantamento irá contribuir no dimensionamento e adequação das futuras estações de BRT (Bus Rapid Transit) (OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE DA UFSC, 2016; UFSC/AGECOM 2015b).

O observatório realizou também no ano de 2016 quatro seminários para discutir as questões da mobilidade na UFSC, sendo que um deles abordou a “Mobilidade Urbana na UFSC e no seu Entorno – Situação Atual e Alternativas de Melhorias”.



Figura 33 - Logo do Observatório de Mobilidade da UFSC
Fonte: OBSERVATÓRIO DE MOBILIDADE (2016)

- Veículos Elétricos

- Frota Interna de Carrinhos Elétricos

Dentro de sua frota interna a UFSC possui 16 carrinhos elétricos, além de duas tobatas (DTR/SEOMA/UFSC). A maioria dos deslocamentos internos, como mudanças e transportes de cargas e resíduos, são feitos com os carrinhos elétricos, o que contribui com a diminuição da emissão de CO₂ e dos ruídos ocasionados pelas tobatas.

- Ônibus Elétrico

A partir de março de 2017 um ônibus movido à energia elétrica gerada por energia solar começou a circular da UFSC até o Sapiens Parque, um trajeto de 50 km ida e volta, transportando alunos e servidores. O projeto foi realizado pela UFSC, Eletra – Empresa brasileira especializada em tração elétrica –, Marcopolo, WEG e Mercedes-Benz, sendo a fabricação do ônibus concluída em novembro de 2016. Segundo os pesquisadores, é o primeiro transporte coletivo desse tipo no Brasil (UFSC/AGECOM, 2016c; WENZEL, 2016; TORQUE, 2016).



Figura 34 - Ônibus Elétrico da UFSC
Fonte: Créditos imagem: Thiago Terzi

- Compartilhamento de Veículos

- Compartilhamento da Frota Própria da UFSC

A UFSC tem adotado medidas de compartilhamento dos veículos próprios destinados aos deslocamentos a trabalho de seus servidores. A Divisão de Transportes verifica se há no mesmo dia a solicitação de mais de um veículo para percorrer o mesmo percurso ou percurso semelhante. Em caso positivo, incentiva-se o compartilhamento da viagem entre os usuários.

- Projeto Estudantil de Compartilhamento de Veículos

Existem também algumas iniciativas de compartilhamento de carros praticadas pelos estudantes. Uma delas foi realizada em 2015 por um grupo de graduandos do curso de Administração, que disponibilizou na Universidade um carro de uso compartilhado para ser utilizado pela comunidade universitária (DAMACENO, 2015). Para viabilizar a ideia criou-se uma vaga exclusiva para esse veículo dentro da própria UFSC e um sistema de aplicativos para pagamento e monitoramento de uso. Atualmente, outro grupo da Universidade está desenvolvendo um projeto para a construção de carros elétricos que serão utilizados na modalidade de compartilhamento de veículos (UFSC/AGECOM, 2015a).



Figura 35 - Compartilhamento de Veículos - Projeto Estudantil
Fonte: COTIDIANO UFSC (2015)

- Instalação de tomadas para recarregamento de automóveis na UFSC

Desde janeiro de 2017 a UFSC possui um eletroposto para abastecer veículos e bicicletas elétricas, localizado no estacionamento da Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras (Certi). Segundo o Diário Catarinense (2017), o carregamento dos carros elétricos será gratuito por pelo menos dois anos e disponibilizado para toda a população. A iniciativa é parte de um projeto executado pela Fundação CERTI com recursos do Programa de Pesquisa e Desenvolvimento da Celesc (Centrais Elétricas de Santa Catarina) e da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica).



Figura 36 - Eletroposto UFSC
Fonte: CERTI (2017)

- Monitoramento dos combustíveis e manutenção dos automóveis

A Divisão de Transportes (DTR/PU/UFSC) acompanha e monitora o total de viagens terrestres realizadas, distâncias percorridas, consumo de combustível e emissão de CO₂ decorrentes de deslocamentos oficiais com sua frota. Esse acompanhamento é realizado desde 2014 através da contratação de uma empresa terceirizada que disponibiliza e atualiza os dados das frotas e deslocamentos da Instituição. Os dados estão disponíveis [aqui](#) e [aqui](#). Essas informações possibilitam analisar a necessidade de troca dos veículos, sua manutenção, entre outros, o que pode torná-los mais eficientes.

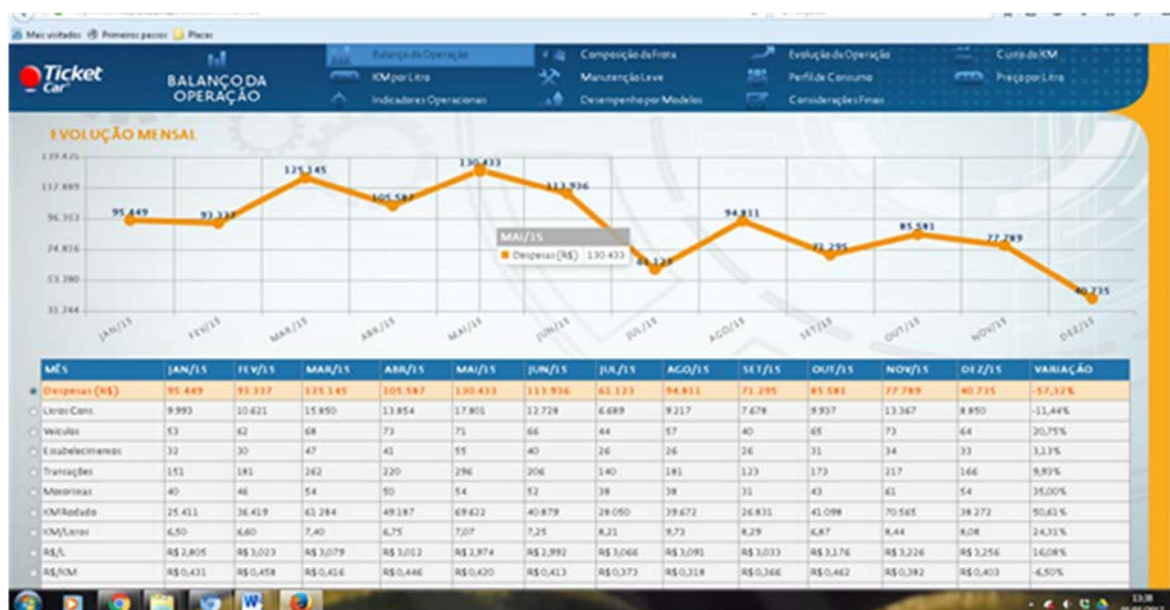


Figura 37 – Sistema de Monitoramento
 Fonte: Imagem fornecida pelo sistema do DTR/SEOMA/UFSC (2016)

- Sistema de Teleconferência e eventos com Internet

A UFSC oferece aos seus usuários o Conferência Web, um serviço de comunicao e colaborao que permite a realizao de teleconferências, promovendo encontros virtuais entre dois ou mais participantes que, mesmo distantes geograficamente, podem compartilhar, em tempo real, áudios, vídeos, textos, imagens, quadro branco e tela de computadores (UFSC/SeTIC, 2016). O Conferência Web está disponível [aqui](#). No entanto, mesmo a UFSC viabilizando esse recurso, ele ainda não  muito utilizado pela comunidade universitária.

Além disso, alguns dos eventos realizados pela UFSC já estão sendo transmitidos online, o que evita deslocamentos e permite acessibilidade e flexibilidade  aqueles que não podem estar no local do evento.

3.3.3 Avaliação do PLS UFSC 2013 – Eixo Deslocamento

A seguir, apresenta-se a tabela com as ações relacionadas ao eixo “Deslocamento” do PLS UFSC 2013, o que foi feito e as dificuldades e desafios encontrados, com base nas informações fornecidas pelos setores responsáveis pela sua execução.

Tabela 15 - Avaliação do PLS UFSC 2013 - Eixo Deslocamento
DESLOCAMENTO DE PESSOAL: FOCO REDUÇÃO DE GASTOS E EMISSÕES

Metas	Ações	Status	Responsáveis	Avaliação	Dificuldades e desafios
Introduzir no mínimo 3 critérios de sustentabilidade nas compras de veículos automotores e/ou sua manutenção.	1. Conceber e institucionalizar, através de portaria, critérios sustentáveis para compras de veículos pela Universidade Federal de Santa Catarina.	Parcialmente atingida. * Gabinete não respondeu.	GR/DCOM/DPL/DTR	As instruções adotadas foram às contidas na IN 03/2008, do MPOG.	Ausência de relatório específico, que deverá ser fornecido pela empresa fornecedora do sistema de gerenciamento da frota. PU avaliou como pertinente. DPL e DCOM indicaram que esta meta é relativa à PU. DCOM sugeriu que as frotas deveriam ser terceirizadas e a sustentabilidade exigida nas licitações.
	2. Criação de um banco de dados com as informações técnicas relativas à	Parcialmente atingida.	GR/DCOM/DPL/SeTIC / DTR	Esse mapeamento é gerado através de	Inexistência de equipamento de controle próprio e o

	frota.	* SeTIC não respondeu.		relatório emitido pela empresa contratada para executar o gerenciamento da frota.	despreparo dos usuários da frota. PU avaliou como pertinente. DPL e DCOM indicaram que esta meta é relativa à PU. DCOM sugeriu que as frotas deveriam ser terceirizadas e a sustentabilidade exigida nas licitações.
	3. Orientar a utilização dos critérios sustentáveis para compras e substituição de veículos estabelecidos institucionalmente nos projetos da UFSC (ensino, pesquisa e extensão).	Não atingida * (PROGRAD/ PROPG/ PROEX - não responderam).	PROGRAD/PROPG/ PROEX/PROPESQ		A PROPESQ entende que não tem relação com a compra de veículos automotores e sugere verificar a pertinência da PROPG e PROEX estarem como responsáveis.
	4. Inventariar as informações relacionadas às emissões com deslocamento de professores, servidores técnico-administrativos e alunos, e prover um banco de informações para acompanhamento e desenvolvimento de metas para redução.	Parcialmente atingida.	GA	O sistema de monitoramento apresenta as emissões de CO ² dos veículos da frota própria.	Setores consideram meta pertinente.
Aumentar em 5% a utilização de	5. Incentivar a prática da carona solidária e responsável entre a	Sem resposta dos setores responsáveis.			

transportes coletivos pela comunidade universitária	comunidade universitária.			
	6. Promover campanhas para incentivo ao uso de transportes alternativos e coletivos como forma de deslocamento até a Universidade, visando à melhoria da qualidade de vida e redução do fluxo de veículos na comunidade de entorno.	Sem resposta dos setores responsáveis.	GR/AGECOM	Pertinente.
	7. Equacionar junto com a prefeitura de Florianópolis a melhoria do transporte coletivo no que tange a frequência e qualidade do serviço.	Sem resposta dos setores responsáveis.	GR	
	8. Ampliar o uso do transporte elétrico interno.	Sem resposta dos setores responsáveis.		
	9. Aproximar a pesquisa e a extensão universitária aos desafios de mobilidade enfrentados pela esfera administrativa da UFSC, através do estímulo ao desenvolvimento de trabalhos científicos e tecnologias que abordem o tema.	Sem resposta dos setores responsáveis.	PROAD	

Fonte: Elaborado pela CGA com base nas informações recebidas pelos setores (2016)

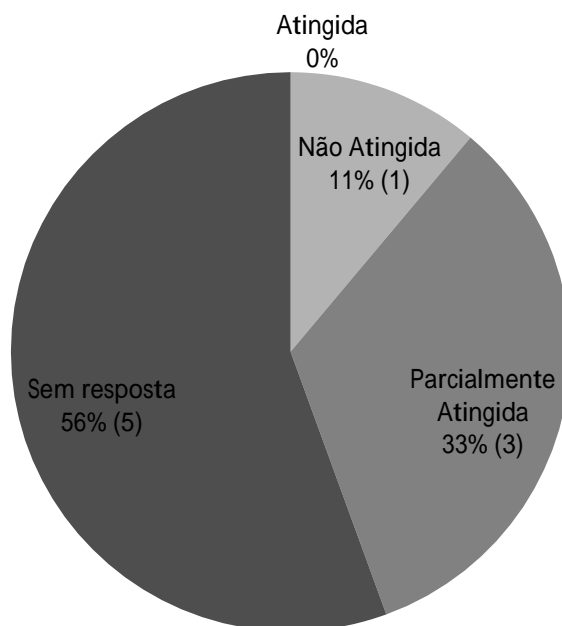


Figura 38 – Status das ações do Eixo Deslocamento PLS/2013
 Fonte: Elaborado própria (2016)

Na Figura 38 observa-se que, para a maior parte das ações, não houve resposta dos setores responsáveis, totalizando 56% do total. Das ações onde se obteve resposta, apenas uma foi considerada atingida. No preenchimento das “dificuldades e desafios” muitos setores consideraram que as ações não eram pertinentes aos seus setores ou que não haviam funcionários suficientes ou qualificados para exercê-los.

3.3.4 Metas PLS UFSC 2017 – Eixo Deslocamento

Com base nas respostas recebidas, reuniões realizadas pela Comissão Permanente de Sustentabilidade, benchmarking em outras instituições e contato com os setores relacionados, elaborou-se as novas metas para o eixo “Deslocamento” apresentadas a seguir:

Tabela 16 - Metas PLS UFSC 2017 – Eixo Deslocamento

Metas previstas para o período	Indicadores
Meta 1 - Aumentar em 5% a utilização de bicicletas pela comunidade da UFSC de forma segura e responsável.	Nº de usuários de bicicleta

Meta 2 - Diminuir em 5% a utilização de veículos automotores individuais por pessoa ¹¹ na UFSC.	% utilização de veículos automotores individuais por pessoa ⁶
Meta 3 - Diminuir em 2% a emissão de CO ₂ com deslocamentos da frota da UFSC.	% de redução de CO ₂
Meta 4- Aumentar em 5% a percepção da segurança viária e da qualidade dos deslocamentos dos pedestres da UFSC.	Nível de percepção de segurança e qualidade

Fonte: Elaborado pela Comissão Permanente de Sustentabilidade (2016)

O quadro completo com as ações referentes a cada meta do eixo “Deslocamento” podem ser conferidos [aqui](#).

¹¹ O número total de pessoas corresponde à soma dos servidores, discentes e terceirizados.