

Promovendo a bicicleta na empresa

Luis Claudio Brito Patricio

CELEPAR – Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná
Rua Mateus Leme, 1561 - Centro Cívico
80520-174 - Curitiba – PR
(41) 3200-5000
lcpatricio@gmail.com

RESENHA

Programa de incentivo ao uso da bicicleta para o trabalho numa empresa em Curitiba registrou um crescimento superior a 400% entre 2007 e 2014. As medidas concentram-se em intervenções comportamentais e psicológicas, sugerindo a importância das mesmas em políticas de promoção da bicicleta.

PALAVRAS-CHAVES: ciclomobilidade, deslocamento urbano, políticas institucionais

INTRODUÇÃO

Os trajetos casa-trabalho-casa representam uma parcela significativa dos deslocamentos urbanos. Em Curitiba, uma pesquisa realizada pela Brain Bureau de Inteligência Corporativa aponta o trabalho como motivo exclusivo de 71% do deslocamentos feitos na cidade, chegando a 86% se for um motivo combinado com estudo (TRISOTTO, 2014). Esses números parecem plausíveis levando em conta que, de acordo com dados do IBGE, a taxa de participação na força de trabalho, considerando pessoas entre 16 e 64 anos de idade, era de 75,3% na população brasileira e de 78,1% no Paraná em 2009. Considerando ainda que os hábitos de deslocamento para o trabalho afeta mesmo quem não trabalha (MCDONALD, 2008) verifica-se que boa parte da população é afetada pelo deslocamento casa-trabalho-casa. De acordo com Oliveira (2014), “o tempo de deslocamento ... foi, inclusive, incorporado ao conceito de trabalho decente, segundo relatórios da Organização Internacional do Trabalho (OIT). A entidade também chama a atenção para os custos financeiros dos longos deslocamentos. Há perdas diretas, expressas no valor das tarifas, e indiretas, caso das horas de trabalho, estudo, lazer ou mesmo de sono perdidas nos transportes. Vão pelo ralo produção, conhecimento, saúde e satisfação.” Essa preocupação já foi demonstrada anos anteriores num estudo feito pelo Citigroup onde “mostra que o brasileiro passa 2 horas e 36 minutos por dia no trânsito” (CABRAL, 2008, p. 2).

Segundo Medeiros (2012, p. 16) diferentes instituições internacionais atestam que “a bicicleta é um veículo importante no tratamento de problemas relacionados com a mobilidade urbana, tais como: congestionamentos crescentes, problemas de saúde relacionados à baixa qualidade do ar, degradação da paisagem urbana decorrente de intervenções que objetivam comportar mais carros, eficiência energética, finitude e custo dos combustíveis fósseis, aumento da parcela da população obesa, despesas e perdas econômicas com atendimento e afastamento de vítimas de acidentes, subutilização do espaço viário para trânsito de pessoas e as metas de redução na emissão de CO₂”. Numa pesquisa realizada em 2013 pelo IBGE, 31,9% dos brasileiros (quase 65 milhões) caminham ou pedalam por trinta minutos ou mais para ir e voltar do trabalho diariamente (CÉSAR, 2014). Com os problemas causados pelo excesso de motorização nas cidades, é necessário garantir condições adequadas para que essa parcela da população continue a caminhar ou pedalar. Além de desenvolver mecanismos para atrair ainda mais pessoas.

Segundo Bamberg (2011), as medidas para redução do uso do carro podem ser divididas em duas categorias gerais: medidas estruturais ou duras e medidas psicológicas ou suaves. As medidas duras envolvem melhorias na infraestrutura, gerenciamento do transporte público e incluem as restrições ao uso do veículo particular por meio de medidas como pedágio urbano ou rodízio de placas.

Entretanto, tem sido observado que as medidas duras não são suficientes para reduzir o uso do carro de forma eficiente (STOPHER, 2004; MCGROARTY, 2010). Essa constatação tem motivado o uso de campanhas educacionais, de apoio e de promoção dos meios de transporte alternativos

para fomentar a mudança para formas mais sustentáveis. Fujii et al (2009, p. 45) afirma inclusive que “medidas suaves são, na verdade, um ingrediente necessário em qualquer política pública de transporte voltada para mudança do uso do carro”. Isso também é válido no que se refere especificamente à bicicleta. Apesar da importância da infraestrutura cicloviária, existem indicações de que “mudanças somente no ambiente físico tem pouco impacto no uso da bicicleta como transporte.” (HANDY e XING, 2011, p. 108). Na verdade, medidas suaves podem ser justificáveis até mesmo sem a existência de uma infraestrutura cicloviária adequada. Um levantamento feito por Jacobsen (2003), analisando cruzamentos específicos, cidades ou países inteiros em extensos intervalos de tempo, demonstrou que o aumento do uso da bicicleta como meio de transporte invariavelmente resultava numa menor taxa de acidentes e colisões com ciclistas. Handy e Xing (2011) também afirmam que apesar de limitada, as evidências sugerem que este tipo de estratégia suave pode ter um impacto mensurável sobre a ciclomobilidade.

O Programa Transporte Livre consiste em um conjunto de medidas adotadas dentro do ambiente corporativo que se encaixa neste perfil de políticas de medidas suaves para incentivo do uso da bicicleta para se deslocar para o trabalho.

DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

A Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná – Celepar possui em torno de 1.200 funcionários e está espalhada por diversos endereços por Curitiba e pelo Paraná.

Entretanto, por conta de limitações logísticas, o foco do trabalho desenvolvido está voltado desde o início para sua sede que concentra mais de 70% do corpo funcional e fica localizada no Bairro Centro Cívico a 500m de um passeio compartilhado entre pedestres e ciclistas. Apesar de estar localizada a menos de 3km do centro (comercial e histórico) de Curitiba e portanto relativamente próxima de áreas de tráfego intenso, a Celepar está próxima também de bairros residenciais e possui várias rotas de acesso por ruas com tráfego moderado. Em relação ao perfil sociodemográfico, a média salarial fica em torno de cinco salários mínimos com funcionários de nível médio e superior, sendo boa parte deles em início de carreira.

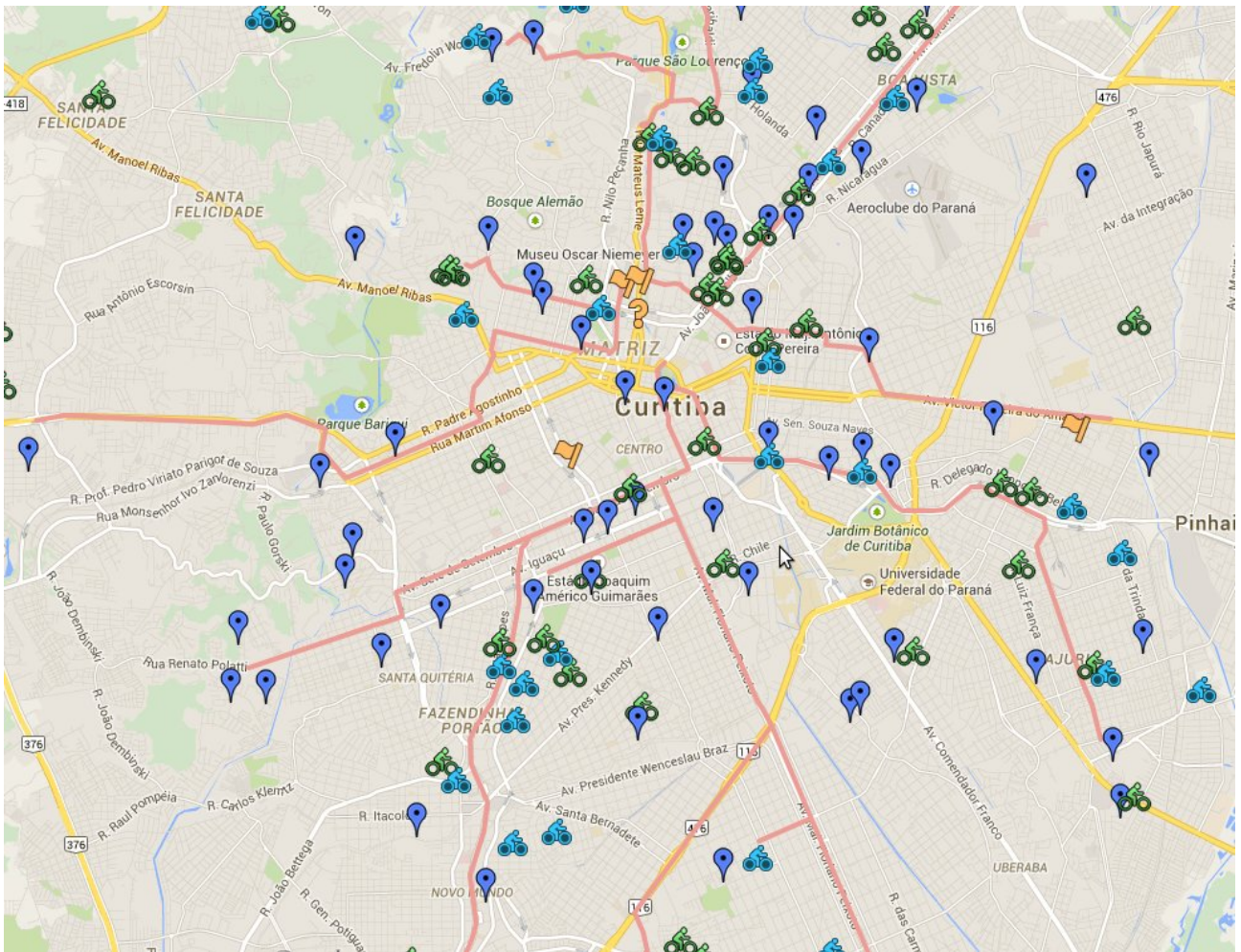


Figura 1. Mapa de funcionários que pedalam ou tem intenção de pedalar para o trabalho (atualizado em dez/2014).

O primeiro diagnóstico foi concluído em 2007 através de um questionário entre os funcionários. A pesquisa mostrou que mais de 70% dos participantes gostariam de pedalar para o trabalho pelo menos de vez em quando e mais de 90% declarou que apoia a criação de infraestrutura para incentivar o uso da bicicleta. A pesquisa também mostrou que aproximadamente 60% das pessoas moram a menos de 8km de distância do trabalho.

Com base nessa informação, um grupo de empregados começou a elaborar estratégias para promover o uso da bicicleta como transporte para o trabalho entre os seus colegas, apesar da falta de apoio financeiro. Entre as atividades realizadas estão: oficinas de mecânica básica e condução, acompanhamento e orientação junto aos iniciantes, palestras com especialistas, mapeamento de empregados ciclistas e interessados (ver Figura 1), exposições sobre bicicletas, identificação de rotas cicláveis para a empresa, criação de um grupo de discussão interno, gravação de vídeo-depoimentos com funcionários, passeios urbanos regulares, campanhas constantes para melhoria do estacionamento e eventos em datas especiais como o Dia Mundial Sem Carro e o Dia Nacional de Bike ao Trabalho.

Mais recentemente, em 2014 foram realizadas 67 contagens ao longo do ano. A média de funcionários que utilizaram a bicicleta foi de 17 ciclistas/dia. Considerando que as contagens consideraram apenas os funcionários que chegaram entre às sete e nove horas da manhã, a contagem pode ter sido subestimada. O Gráfico 1 apresenta as contagens individuais. Os picos coincidem com as datas onde foram realizadas eventos especiais. Apesar de não haver registros oficiais de contagens em anos anteriores, os registros fotográficos e depoimentos de ciclistas mais experientes mostram que em 2007, esse número raramente excedia 4 funcionários.

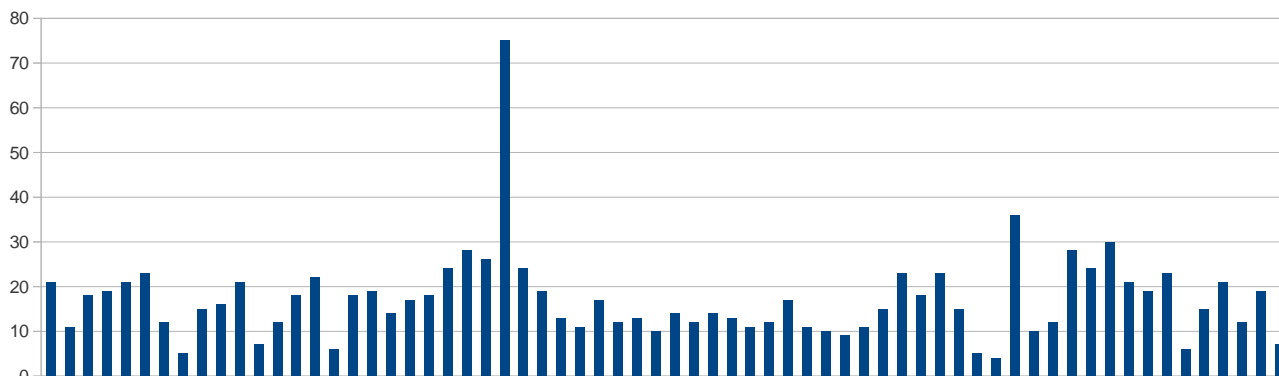


Gráfico 1. Quantidade de funcionários que foram de bicicleta para o trabalho durante 2014. Valores coletados em 67 dias ao longo do ano.

Uma ação que merece destaque, são os passeios ciclísticos promovidos pela Associação de Funcionários - FUNCEL. Desde 2013 é realizado um passeios por estação, totalizando quatro passeios com aproximadamente 400 participantes ano. Muitos deles iniciantes, incluindo funcionários, dependentes e convidados. Pessoas de todas as idades, inclusive crianças em cadeirinhas e bicicletas próprias que tiveram a oportunidade de experimentar a bicicleta como meio de transporte. Ações como essa, são importantes não apenas por familiarizar as pessoas com as pedaladas no trânsito. Ela também é importante porque mesmo os participantes que são motoristas no dia a dia se tornam mais conscientes e simpáticos à presença de ciclistas nas ruas. As avaliações dos participantes dos passeios ratificam essa percepção.

Com o intuito de direcionar as atividades do Programa Transporte Livre de forma mais eficiente, foi realizada uma pesquisa mais específica em dezembro de 2013. A Figura 2 apresenta o resultado desta pesquisa que buscou identificar as motivações e obstáculos em relação ao uso da bicicleta na Celepar. Os três principais obstáculos declarados foram o clima adverso(20%), a falta de incentivo da empresa(20%) e o perigo no trânsito(18%). Ao passo que a prática de atividade física(26%), a rapidez(17%) e a consciência ambiental(17%) são os principais motivadores declarados para se usar a bicicleta para ir ao trabalho na Celepar.



Figura2. Motivações e obstáculos para adoção da bicicleta entre funcionários da Celepar

Considerando a experiência acumulada nos últimos nove anos e os manuais de referência disponíveis, lista-se, por ordem de importância, as medidas a serem adotadas por empresas para promover a ciclomobilidade:

- a) Implantação de estacionamento adequado:
 - Localizado próximo à entrada e sinalizado, pelo menos tão próximo quanto a vaga de carro mais próxima da entrada. Demonstrando o respeito e o estímulo à prática.
 - Mobiliário protegido do sol e chuva para evitar o rápido desgaste de peças de tração e freio que podem tornar a pedalada mais perigosa e cansativa.

- Piso plano para facilitar acesso e fixação das bicicletas e evitando acidentes.
- Suporte estável (“U” invertido) permitindo apoio em diferentes pontos.
- Fácil circulação mesmo com as vagas ocupadas, permitindo que as bicicletas possam ser colocadas e retiradas sem esbarrar ou terem que ser carregadas.

b) Orientação e segurança

É importante, especialmente para os iniciantes, receber orientação sobre condução de bicicletas no trânsito, legislação e noções básicas de manutenção. Entretanto, mesmo ciclistas experientes podem se beneficiar de oficinas regulares de capacitação.

c) Acompanhamento do programa

Avaliar constantemente os ciclistas, suas motivações e dificuldades é essencial para poder oferecer condições cada vez mais adequadas para os mesmos. Dessa forma, é possível não apenas aumentar o número de pessoas pedalando para o trabalho, mas fazê-lo de forma mais segura e eficiente.

d) Oferta de incentivos adicionais

Existem inúmeras formas de atrair novos ciclistas. Mesmo medidas que precisem de pequenos investimentos diretos podem a médio e longo prazo trazer ganhos econômicos com a redução de outros gastos (estacionamento, afastamentos por problemas de saúde entre outros). Algumas medidas conhecidas são:

- Concessão de 15 minutos de abono para quem vier de bicicleta
- Vale bicicleta para subsidiar a compra de bicicleta por funcionários
- Disponibilização de bicicleta para empréstimo

e) Disponibilização de infraestrutura auxiliar

Quanto mais fácil, mais pessoas irão considerar a opção de pedalar para o trabalho.

- Chuveiros próximos ao bicicletário é um bom incentivo para aqueles que vem de mais longe e/ou transpiram bastante
- Armários para pertences pessoais como roupa limpa ou capa de chuva
- Oficina e/ou ferramentas para reparos básicos

f) Realização de eventos lúdicos e comemorativos

O reconhecimento da ciclomobilidade como algo positivo e bem visto pela empresa é um motivo a mais para que os funcionários continuem ou comecem a pedalar. Esses eventos podem assumir as mais variadas formas, podem ser passeios, palestras, premiações, encontros, exposições ou qualquer outra atividade adequada para o ambiente de trabalho. Algumas datas especiais podem ser instituídas no calendário da empresa para tais celebrações como o “Dia mundial sem carro” ou “Dia de bike ao trabalho”.

CONCLUSÕES

Durante as últimas décadas, o número de deslocamentos feitos de bicicleta em Curitiba se manteve estável entre 1% e 5%. Na Celepar, especificamente, haviam em torno de 3 funcionários-ciclistas em 2007 e atualmente são mais de 90 funcionários que pedalam para o trabalho. O que representa um aumento de 0.4% para 9% nos últimos 8 anos. Esta disparidade sugere que o crescimento anormal deve ter sido causado por fatores específicos ao contexto da empresa. A única mudança significativa na infraestrutura ocorreu apenas em 2014, quando um bicicletário coberto e permanente com 66 vagas foi instalado próximo a entrada (ver *Figura 3*). Isto sugere que a mudança neste caso específico pode ter sido gerada por fatores sociais e comportamentais. Isso indica que medidas suaves podem não apenas ajudar a aumentar as taxas de uso da bicicleta, como também motivar a implementação de estruturas físicas.



Figura 3. Bicicletário coberto com 66 vagas inaugurado em setembro de 2014.

Para identificar as causas do aumento do número de ciclistas na Celepar de forma mais detalhada, seria necessário ter coletado dados com mais rigor e em intervalos mais curtos. Apesar disso, é possível tirar algumas lições importantes dos dados disponíveis. Durante o período analisado (2007-2015) houve um significativo aumento do número de funcionários que utilizam a bicicleta para vir ao trabalho (mais de 400%) e existem evidências que levam a crer que o investimento em medidas suaves foram os responsáveis por esse incremento. Uma sugestão de trabalhos futuros é analisar de forma mais minuciosa as atividades e os impactos do Programa Transporte Livre e até mesmo identificar quais elementos desse modelo poderiam ser replicados em outros contextos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAMBERG, Sebastian; FUJII, Satoshi; FRIMAN, Margareta; GÄRLING, Tommy. Behaviour theory and soft transport policy measures. **Transport Policy** 18, n. 1, p. 228-235. 2011. Disponível em: <<http://repository.kulib.kyoto-u.ac.jp/dspace/bitstream/2433/131953/1/j.tranpol.2010.08.006.pdf>>. Acesso em: 31 out. 2014.

CABRAL, Themys. Por ano, brasileiro passa um mês inteiro no carro. **Gazeta do Povo**, Curitiba. 29 jun. 2008. Vida e Cidadania, p. 2-3.

CÉSAR, Yuriê B. Os brasileiros que caminham e pedalam para ir ao trabalho. **Bike é Legal**. 2014. Disponível em: <<http://www.bikeelegal.com/noticia/1935/os-brasileiros-que-caminham-e-pedalam-para-ir-ao-trabalho>>. Acesso em: 15 dez. 2014.

DETRAN-PR. **Anuário Estatístico**. 2010

DETRAN-PR. **Frota de Veículos Cadastrados**. 2013.

FUJII, Satoshi; BAMBERG, Sebastian; FRIMAN, Margareta; GÄRLING, Tommy. Are Effects of Travel Feedback Programs Correctly Assessed? **Transportmetrica**, 5, n. 1. p. 43-57. 2009.

Disponível em:

<http://www.rug.nl/gmw/psychology/research/onderzoek_summerschool/firststep/content/papers/4.1.pdf>. Acesso em: 30 out. 2014.

HANDY, Susan; XING, Yan. Factors Correlated with Bicycle Commuting: A Study in Six Small U.S. Cities, **International Journal of Sustainable Transportation**, v. 5, n. 2, p. 91-110. 2011.

Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1080/15568310903514789>> . Acesso em: 2 jun. 2014.

JACOBSEN, Peter L. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. **Injury Prevention**, v. 9, p. 205-209. 2003. Disponível em: <<http://dx.doi:10.1136/ip.9.3.205>> .

Acesso em: 10 abr. 2014.

MACHNIEVSCZ, R. **Resultado da Pesquisa do IPPUC**. 2008

MCDONALD, Noreen C. Household interactions and children's school travel: the effect of parental work patterns on walking and biking to school. **Journal of Transport Geography**, 16, p. 324–331. 2008.

MCGROARTY, Jessica. **Recurring and Non-Recurring Congestion: Causes, Impacts, and Solutions**. 2010. Disponível em:

<http://www.uc.edu/cdc/niehoff_studio/programs/great_streets/w10/reports/recurring_non-recurring.pdf>. Acesso em: 12 nov. 2014.

OLIVEIRA, Flavia. Redesenho do Trabalho. **O Globo**. Disponível em:

<<http://oglobo.globo.com/sociedade/redesenho-do-trabalho-12865072>>. Acesso em: 23 jul. 2014.

STOPHER, Peter. Reducing road congestion: a reality check. **Transport Policy**, v. 11, n. 2, p. 117-131. 2004.

Transporte Ativo, Mountain Bike BH. **De Bicicleta para o trabalho**. 2008.

TRISOTTO, Fernanda. ¼ dos curitibanos considera o carro indispensável. **Gazeta do Povo**, Curitiba. 19 out. 2014. Disponível em: