

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ADMINISTRATIVAS

Daniele Eckert

IDENTIFICAÇÃO DAS POLÍTICAS ORGANIZACIONAIS DE INCENTIVO  
AO USO DE BICICLETAS COMO MEIO DE MOBILIDADE URBANA  
EM PORTO ALEGRE/RS

Porto Alegre

2013

Daniele Eckert

IDENTIFICAÇÃO DAS POLÍTICAS ORGANIZACIONAIS DE INCENTIVO  
AO USO DE BICICLETAS COMO MEIO DE MOBILIDADE URBANA  
EM PORTO ALEGRE/RS

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Luís Felipe Machado do Nascimento

Porto Alegre

2013

Daniele Eckert

IDENTIFICAÇÃO DAS POLÍTICAS ORGANIZACIONAIS DE INCENTIVO  
AO USO DE BICICLETAS COMO MEIO DE MOBILIDADE URBANA  
EM PORTO ALEGRE/RS

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado ao Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração.

Orientador: Prof. Dr. Luís Felipe Machado do Nascimento

Conceito final: A

Aprovado em 10 de janeiro de 2013

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dra. Denise Lindstrom Bandeira - UFRGS

---

Orientador: Prof. Dr. Luís Felipe Machado do Nascimento - UFRGS

Porto Alegre

2013

## RESUMO

Este trabalho apresenta uma pesquisa sobre as políticas de incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte em organizações de Porto Alegre/RS. Visando compreender questões relacionadas ao tema, este estudo verifica também se os incentivos oferecidos pelas organizações são vinculados ao programa de gestão socioambiental e se influenciaram os usuários na decisão de utilizar a bicicleta para locomoção ao trabalho. Com base na teoria, buscou-se abordar questões como mobilidade urbana, bicicletas e gestão socioambiental. A pesquisa, realizada em oito organizações, constatou que bicicletários, vestiários, chuveiros, armários, kit de ferramentas e campanhas de promoção são alguns dos componentes das políticas de incentivo ao uso de bicicletas. Observou-se que a grande maioria das organizações estudadas não vincula suas políticas socioambientais ao uso de bicicletas como meio de locomoção ao trabalho. Em relação aos ciclistas, observou-se influência entre as políticas de incentivo das organizações e a decisão de pedalar para o trabalho. Por fim, foram discutidos os demais resultados obtidos e apresentadas as considerações finais.

Palavras-chave: bicicleta, mobilidade urbana, gestão socioambiental, sustentabilidade.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 - Frota de veículos em Porto Alegre no mês de setembro/2012.....	20
Quadro 2 - Vias de trânsito e recomendação ao uso de ciclovia ou ciclofaixa .....	26
Quadro 3 - Posturas empresariais para controle de poluição.....	48
Quadro 4 - Custos para implantação do Programa Bike to Work .....	52
Quadro 5 - Empregados, bicicletários e quantidade de ciclistas .....	62
Quadro 6 - Outros benefícios.....	73
Quadro 7 - Início e motivação para os incentivos .....	74
Quadro 8 - Estudos prévios, custo de implantação e manutenção.....	76
Quadro 9 - Ações de apoio ao ciclismo como um diferencial competitivo.....	81
Quadro 10 - Perfil dos usuários entrevistados .....	82
Quadro 11 - Distância percorrida X tempo .....	83
Quadro 12 - Tempo que utiliza a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho .....	84
Quadro 13 - Motivação para pedalar até o local de trabalho.....	85
Quadro 14 - Opinião acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre .....	87
Quadro 15 - Ações de incentivo .....	88
Quadro 16 - Perfil dos não usuários entrevistados .....	89
Quadro 17 - Distância percorrida, tempo e meio de locomoção .....	90
Quadro 18 - Ações de incentivo .....	93
Figura 1 - Meio de transporte utilizado para se locomover na cidade em que reside (em %)..	16
Figura 2 - Frota de automóveis em Porto Alegre – 2005 a 2012.....	16
Figura 3 - Frequência dos congestionamentos enfrentados no Brasil .....	18
Figura 4 - EPTC - Central de Controle e Monitoramento da Mobilidade da EPTC .....	21
Figura 5 - Placa de sinalização eletrônica em Shanghai.....	22
Figura 6 - Ciclovia Av. Ipiranga em Porto Alegre .....	24
Figura 7 - Ciclofaixa Av. Icaraí em Porto Alegre .....	25
Figura 8 - Semáforo para bicicletas na Ciclovia Av. Ipiranga .....	27
Figura 9 - Bicicletário no Bar Opinião – Porto Alegre/RS .....	29
Figura 10 - Bicicletário na Peking University – China .....	30

Figura 11 - Viagens realizadas X meio de locomoção em municípios brasileiros que possuem acima de 1 milhão de habitantes.....	32
Figura 12 - Meio de transporte mais utilizado por escolaridade no Brasil(%).....	33
Figura 13 - Fatores que atrapalham o uso da bicicleta .....	34
Figura 14 - Fatores que estimulariam o uso da bicicleta .....	35
Figura 15 - Sistema Bike Poa .....	38
Figura 16 - Viagens Bike Poa.....	39
Figura 17 - Massa Crítica mês de novembro/2012.....	40
Figura 18 - Panfleto para motoristas – Massa Crítica .....	41
Figura 19 - Pedalight - PedAlegre .....	42
Figura 20 - Porcentagem de Ciclistas sobre o total de empregados .....	63
Figura 21 - Quantidade de empregados por cada vaga do bicicletário.....	64
Figura 22 - Ocupação do Bicicletário.....	64
Figura 23 - Bicicletário da Emater/RS-Ascar.....	65
Figura 24 - Bicicletário do Banrisul .....	66
Figura 25 - Bicicletário do TJ/RS.....	68
Figura 26 - Bicicletário do TRT4 .....	69
Figura 27 - Bicicletário da OTAM .....	70
Figura 28 - Bicicletário da TMSA.....	71
Figura 29 - Bicicletário do HCPA .....	72
Figura 30 - Bicicletário da Taurus.....	73
Figura 31 - 1º Passeio Ciclístico da Emater/RS-Ascar.....	77
Figura 32 - Divulgação dos Incentivos.....	78
Figura 33 - Disposição a realizar mais iniciativas de apoio ao ciclismo.....	80
Figura 34 - Frequência que pedalam ao trabalho .....	84
Figura 35 - Estrutura oferecida pela organização e influência .....	86
Figura 36 - Estacionamento da Emater/RS-Ascar.....	91
Figura 37 - Posse e uso de bicicleta pelos entrevistados .....	91
Figura 38 - Motivo de não pedalar até o trabalho .....	92
Figura 39 - Se existe alguma ação que os faria pedalar até o trabalho.....	94

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 DEFINIÇÃO DO TEMA DE ESTUDO .....	10
3 JUSTIFICATIVA .....	11
4 OBJETIVOS.....	13
4.1 OBJETIVO GERAL.....	13
4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	13
5 REVISÃO TEÓRICA .....	15
5.1 MOBILIDADE URBANA.....	15
5.1.1 Veículos automotores .....	16
5.1.2 Poluição atmosférica.....	17
5.1.3 Congestionamento .....	18
5.1.4 Mobilidade Urbana Sustentável.....	18
5.1.5 Mobilidade em Porto Alegre .....	19
5.2 BICICLETAS .....	23
5.2.1 Ciclovias e Ciclofaixas .....	24
5.2.2 Bicletários .....	28
5.2.3 Benefícios que pedalar proporciona à saúde.....	30
5.2.4 Pedalando como meio de mobilidade urbana .....	31
5.2.5 Promoção ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em outros países .....	36
5.2.6 Promoção ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana no Brasil .....	37
5.2.7 Promoção ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em Porto Alegre .....	37
5.3 GESTÃO SOCIOAMBIENTAL.....	43

5.3.1 Sustentabilidade Empresarial.....	43
5.3.2 Responsabilidade Socioambiental Empresarial.....	44
5.3.3 Gestão Socioambiental Estratégica (GSE) .....	45
5.3.4 Educação Ambiental.....	48
5.3.5 Diretrizes para a promoção do incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana como ação de responsabilidade socioambiental .....	49
5.3.6 Fornos Jung – O Caso de uma empresa que faz do incentivo o uso de bicicletas uma ação de Responsabilidade Socioambiental.....	51
6 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	54
7 RESULTADOS – ENTREVISTA COM A ORGANIZAÇÃO .....	62
7.1 Resultados obtidos nas entrevistas com as organizações .....	62
7.2 Resultados obtidos nas entrevistas com os usuários (ciclistas) .....	82
7.3 Resultados obtidos nas entrevistas com os não ciclistas.....	89
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	95
8.1 Limitações e Sugestões de Estudos Futuros .....	99
REFERÊNCIAS .....	100

## 1 INTRODUÇÃO

A locomoção urbana em bicicleta é uma atitude saudável, que exercita o corpo, não polui o meio ambiente, de baixo custo e que auxilia na diminuição de congestionamentos no trânsito. Em alguns países, especialmente na Europa e na América do Norte, utilizar bicicleta para ir ao trabalho é uma prática comum. Nesses países há fortes políticas governamentais de incentivo, assim como grandes estruturas cicloviárias. A Holanda, por exemplo, é considerada a capital mundial da bicicleta, apresentando a maior densidade de bicicletas do mundo e possuindo cerca de 29.000 km de ciclovias. Outro fator determinante é a cultura de uma população: para os holandeses, pedalar em locomoções urbanas é uma prática que ocorre em todos os níveis sociais, como, por exemplo, o Primeiro Ministro e o Líder Parlamentar, que costumam ir ao trabalho de bicicleta, inclusive utilizando terno (THE TELEGRAPH, 2012).

No Brasil a situação é distinta, conforme o Ministério das Cidades (2007) o uso de bicicletas como meio de locomoção urbana é associado a situações de pobreza ou de impossibilidade de utilizar outros meios de transporte, uma vez que é forte a imagem de poder e prestígio social associada com a posse e o uso de automóveis, e o uso da bicicleta, na maioria das situações, restringe-se a atividades de lazer aos finais de semana.

Para promover o uso de bicicletas em Porto Alegre, desde 2008 algumas iniciativas do governo vêm sendo realizadas: foi aprovado o Plano Diretor Cicloviário de Porto Alegre, que prevê implantação de novas ciclovias e em 2012 teve início um sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas (EPTC, 2012). Além do governo, as organizações têm um papel importante, uma vez que também podem incentivar o uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana (HEINEN; MAAT; WEE, 2009). Isto posto, esta pesquisa busca averiguar quais são as políticas de incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte que as organizações em Porto Alegre estão realizando.

## 2 DEFINIÇÃO DO TEMA DE ESTUDO

A questão da mobilidade vem ganhando visibilidade em Porto Alegre nos últimos anos devido aos crescentes congestionamentos em horários e locais em que antes não ocorriam. Nos últimos dez anos a população da cidade aumentou 3,62%, enquanto que somente no período de 2005 a 2010 a frota de veículos aumentou 20,38% (MOBILIZE, 2011).

Além dos congestionamentos, outro problema agravado pelo aumento da circulação de veículos é a poluição do ar. Estatísticas da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2005) apontam que os transportes são responsáveis por 25% a 70% da poluição do ar urbano (dependendo da cidade) e que essa poluição cause no mundo cerca de 5% das mortes por doenças cardiopulmonares e de 1% das mortes por infecções respiratórias, sendo que no Brasil 23.723 mortes foram atribuídas à poluição de ar no ano de 2008. Como medidas para reduzir a poluição recomenda-se locomoções por transportes públicos, a pé ou de bicicleta em substituição aos automóveis (OMS, 2005)

Associado a esses fatores, há um aumento do sedentarismo no mundo. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2012), o sedentarismo é a quarta maior causa de mortes no mundo, bem como está associado a alguns tipos de câncer e de diabetes. Shinkle e Teigen (2008) e Hook (2003) sugerem que pessoas que andam ou utilizam bicicleta para trabalhar são muito menos propensas a ter excesso de peso ou obesidade.

A Política da Mobilidade no Brasil apresenta como alguns dos seus princípios a diminuição da necessidade de viagens motorizadas, o repensar do desenho urbano, o desenvolvimento de meios não motorizados de transporte e a redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006). Neste panorama, utilizar a bicicleta para deslocamentos urbanos aponta ser uma alternativa eficaz e que vem a contribuir para a redução de congestionamentos, da poluição do ar e para a prática esportiva.

### 3 JUSTIFICATIVA

Segundo o Ministério das Cidades (2007), apesar da bicicleta ser o veículo individual mais utilizado no Brasil, o seu uso se limita a cidades pequenas, sendo que naquelas que possuem acima de 1 milhão de habitantes, como Porto Alegre, apenas 1% das viagens são realizadas de bicicleta. E é justamente nas grandes cidades, que enfrentam de forma intensa problemas de mobilidade e de poluição atmosférica urbana, que o uso de bicicleta como meio de transporte deveria ser mais difundido.

Em Porto Alegre, é possível dizer que foi a partir de 2008 que esse tema começou a ganhar maior visibilidade, quando o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI, 2008) foi instituído, almejando promover a utilização de bicicletas como meio de mobilidade urbana. A municipalidade constatou que a construção de ciclovias e a instalação de bicicletários são formas de incentivo a esse tipo de transporte, e para tanto está realizando melhorias de infraestrutura de trânsito da cidade, a construção de ciclovias, bem como estão previstas campanhas de promoção ao ciclismo.

Heinen, Maat e Wee (2009) constataram que incentivos provenientes dos empregadores aumentam o número de ciclistas. Organizações que incentivam o uso de bicicletas estão realizando uma ação socioambiental, pois, conforme o Instituto Ethos (2012) a responsabilidade social ou socioambiental é uma forma de gestão em que há metas para impulsionar o desenvolvimento sustentável da sociedade, preservando, entre outros, os recursos ambientais.

Nos últimos anos alguns grupos de ciclismo e de cicloativismo se formaram e vêm se fortalecendo em Porto Alegre. Os sites de relacionamento sociais contribuíram para o sucesso desses grupos, uma vez que facilitam a comunicação e a interação entre indivíduos com mesmos objetivos. Diversos movimentos vêm sendo realizados em prol do uso de bicicleta como transporte urbano, com reivindicações por melhoria na infraestrutura, suporte aos novos usuários de bicicletas e campanhas pedindo respeito e cuidado com os ciclistas nas vias de rolamento. Além disso, em dezembro de 2011 foi fundada a Associação dos Ciclistas de Porto Alegre (ACPA), que trouxe maior força ao movimento.

Dado o panorama, este é o momento ideal para promover discussões e estudar como efetivar o uso da bicicleta como meio de locomoção urbana. Este trabalho mostra sua relevância pela necessidade de introduzir meios de transporte que promovam melhores condições de saúde física e mental à população, que ajudem a solucionar problemas de

mobilidade, como o tráfego de veículos, congestionamentos e o uso de espaços públicos, e que contribuam para a redução da emissão de poluentes atmosféricos.

Por fim, esse assunto é de interesse pessoal da autora, que utiliza a bicicleta como meio de mobilidade urbana em Porto Alegre e é cicloativista, tendo interesse em promover o uso da bicicleta e descobrir novas formas de incentivo ao seu uso.

## 4 OBJETIVOS

Para Collis e Hussey (2005, p. 16), o objetivo da pesquisa é o motivo pelo qual se está pesquisando e deve ser resumido da seguinte maneira:

“revisar e sintetizar o conhecimento existente; investigar alguma situação ou problema existente; fornecer soluções para um problema; analisar e explorar questões mais gerais; construir ou criar um novo procedimento ou sistema; explicar um novo fenômeno; gerar novo conhecimento; uma combinação de quaisquer dos itens acima.”

A fim de resolver o problema proposto, este trabalho busca atingir os seguintes objetivos:

### 4.1 OBJETIVO GERAL

Identificar a influência das políticas de incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte desenvolvidas por organizações em Porto Alegre.

### 4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Visando atingir o objetivo geral, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- I. Identificar organizações em Porto Alegre que incentivem o uso de bicicleta como meio de transporte;
- II. Verificar quais são os incentivos oferecidos por essas organizações;
- III. Obter o número médio de usuários em relação ao total de pessoas que frequentam a instalação da organização;
- IV. Averiguar se os incentivos oferecidos pela organização influenciaram os usuários na decisão de utilizar bicicleta para ir até o local de trabalho;

V. Verificar se as ações de incentivo ao uso de bicicleta são vinculadas ao programa de gestão socioambiental da organização.

## 5 REVISÃO TEÓRICA

Visando apoio à realização desta pesquisa serão revistos os conceitos acerca de mobilidade urbana, bicicletas e gestão socioambiental.

### 5.1 MOBILIDADE URBANA

A Lei n.º 12.587/2012 define mobilidade urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. O deslocamento das pessoas pode ocorrer por diversos motivos, como trabalho, estudos, saúde e lazer. Conforme dados do IPEA (2011a) a maioria dos deslocamentos no Brasil ocorre para o trabalho. E a escolha do tipo de locomoção para esses deslocamentos, como carro, motocicleta, bicicleta, ônibus, trem, entre outros, é influenciada por diversos fatores, como conforto, tempo de trajetória, segurança, custo e acessibilidade.

Os meios de locomoção e as estruturas utilizadas são questões de interesse no estudo da mobilidade. A Lei n.º 12.587/2012, no Art. 3º, §3º, elenca os componentes da infraestrutura da mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metro, ferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Segundo o IPEA (2011a), a região sul do Brasil é uma das regiões que mais utiliza automóvel como meio de locomoção e a que apresenta a menor porcentagem no uso de bicicleta (figura 1).

**Figura 1 - Meio de transporte utilizado para se locomover na cidade em que reside (em %)**

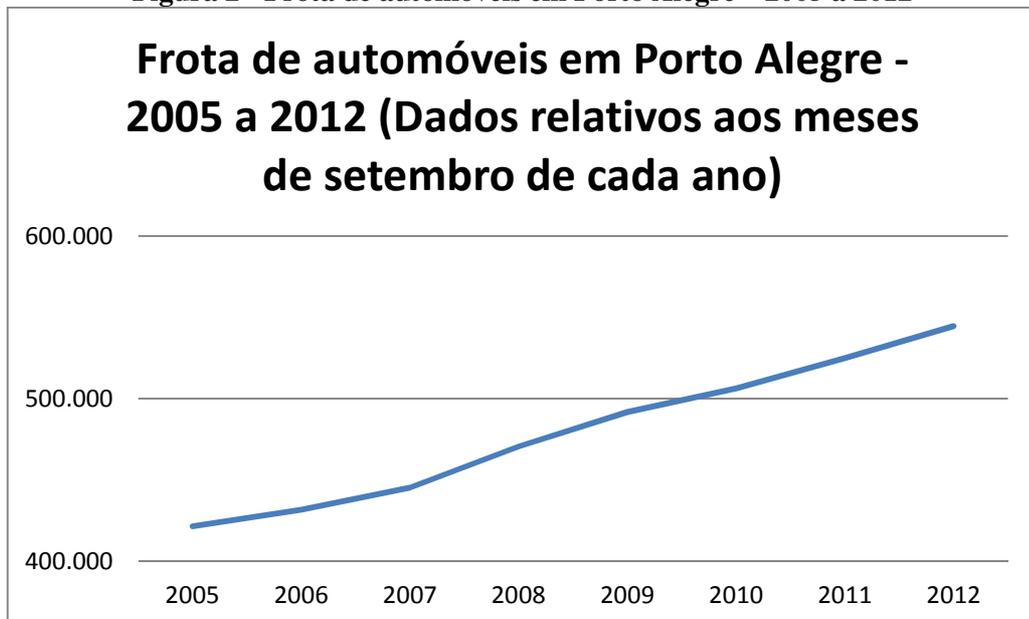
	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>Transporte Público</i>	44,3	46,3	50,7	39,6	37,5	40,3
<i>Carro</i>	23,8	31,7	25,6	36,5	13,0	17,6
<i>Moto</i>	12,6	12,4	11,6	6,5	19,4	8,2
<i>A pé</i>	12,3	7,6	8,3	13,7	18,8	16,1
<i>Bicicleta</i>	7,0	2,0	3,8	3,7	11,3	17,9

Fonte: Sips - 2010

Fonte: IPEA (2011a)

### 5.1.1 Veículos automotores

Informações do DENATRAN (2012) indicam que no período de setembro/2005 a setembro/2012 o número de automóveis em Porto Alegre aumentou constantemente, conforme pode ser verificado na figura 2.

**Figura 2 - Frota de automóveis em Porto Alegre – 2005 a 2012**

Fonte: Adaptado de DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação –SET/2005-2012

Na Pesquisa de Análise do Trânsito (DETRAN/RS, 2010) foi constatado que para homens e mulheres a posse de automóvel é associada a status e poder. Para Machado (2010),

ainda que a posse de um automóvel seja associada a status, não é possível dizer que ele promova uma melhoria na qualidade de vida, uma vez que decorre dele o aumento de poluição, congestionamentos e acidentes, situações que diminuem a qualidade de vida urbana.

O aumento da taxa de motorização também implica em maiores congestionamentos, no aumento dos níveis de poluição sonora e atmosférica. Em regiões congestionadas, o tráfego de veículos responde por cerca de 90% das emissões de CO, 80% de NOx, hidrocarbonetos e uma boa parcela de particulados, constituindo uma ameaça à saúde humana.  
(TEIXEIRA, 2008, apud MACHADO, 2009, p. 12)

Shinkle e Teigen (2008) apresentam dados da Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos relatando que as emissões dos automóveis representam 31% do dióxido de carbono total, 81% do monóxido de carbono e 49% dos óxidos de nitrogênio lançados nos Estados Unidos. E que o ar-condicionado desses veículos representa em torno de 25% dos CFCs (clorofluorcarbonetos), que são responsáveis por aproximadamente 14% do efeito estufa.

### **5.1.2 Poluição atmosférica**

Conforme Barbieri (2007) “poluentes são materiais ou energia que produzem algum tipo de problema indesejável devido às suas propriedades físico-químicas, às quantidades despejadas e à capacidade de assimilação do meio ambiente”.

Segundo o Relatório Geral de Mobilidade Urbana, realizado pela ANTP (2010), estima-se que a poluição urbana implique em um custo de 2 bilhões de reais para os transportes coletivos e de 3,4 bilhões de reais para transportes individuais (automóveis e motos) e informa que no ano de 2010, do total de 28,2 milhões de toneladas de poluentes, 25% provém de ônibus municipais, 10% de ônibus metropolitano, 60% de automóveis e 5% de motos.

A OMS (2005) recomenda locomoções por transportes públicos, a pé ou de bicicleta em substituição aos automóveis como uma das medidas para reduzir a poluição. O IPEA (2011,b) indica como algumas das estratégias para reduzir a poluição urbana veicular inspeções veiculares, pedágios urbanos e incentivo ao transporte não motorizado.

### 5.1.3 Congestionamento

O IPEA (1998) conceitua congestionamento relacionando a capacidade das vias aos seus níveis de serviço. Na qualidade do tráfego de veículos no que se refere à quantidade de paradas, a velocidade, ao tempo de viagem, à densidade do tráfego e aos custos operacionais dos veículos, sendo resultante dos congestionamentos o aumento do consumo de combustíveis, a emissão de poluentes, o impacto no sistema de ônibus (aumento da frota e do custo operacional), o tempo gasto pelos indivíduos e a má ocupação do espaço urbano.

“Note-se que os congestionamentos das vias urbanas nos horários de pico são prioritariamente causados pelos veículos particulares” (IPEA, 2011b). Em uma pesquisa realizada pelo IPEA (2011a), 21,9% dos entrevistados na região sul do Brasil enfrentam congestionamento mais de uma vez ao dia (figura 3):

**Figura 3 - Frequência dos congestionamentos enfrentados no Brasil**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
Mais de 1 vez por dia	20,5	21,9	21,6	20,8	14,1	26,2
1 vez por dia	16,0	14,0	15,5	16,3	16,2	19,7
2 ou 3 vezes por semana	11,6	12,3	12,2	11,1	12,0	8,6
1 vez por semana	9,1	7,7	10,8	6,3	7,5	11,5
De 15 em 15 dias	3,6	4,0	4,7	0,7	2,8	3,7
1 vez por mês	5,8	7,4	4,3	6,3	6,8	6,6
Nunca	31,0	26,5	29,7	34,4	39,3	22,5
Não sabe	0,2	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0
Não respondeu	2,1	6,3	1,1	2,4	1,3	1,2

Fonte: Sips – 2010

Fonte: IPEA (2011a)

### 5.1.4 Mobilidade Urbana Sustentável

Conforme Machado (2010), para realizar um gerenciamento da mobilidade sustentável é preciso reduzir congestionamentos, acidentes e poluição, sendo necessárias ações de desestímulo ao automóvel e de priorização ao transporte coletivo, aos pedestres e aos ciclistas. Hook (2003) observando que na maioria das cidades em desenvolvimento as distâncias

médias de locomoção são pequenas, muitas vezes mais de 60% são em distâncias menores do que 3 km, sugere que essas locomoções poderiam ser realizadas caminhando ou de bicicleta

Schmitt (2006) propõe algumas estratégias para gerenciar a demanda do trânsito, como a realização de melhorias para pedestres e ciclistas, a promoção de integração entre bicicleta e transporte coletivo, a redução de viagens dos trabalhadores (como trabalhar alguns dias em casa, horário flexível e escalonamento de horários). Em relação ao horário flexível, sugere que a alteração para 30 minutos antes do horário de entrada não gera melhorias no tráfego, mas que uma alteração para 15 minutos após o horário reduz em 22% o tempo em trânsito..

O Ministério das Cidades (2007) informa que o Governo Federal criou três comitês para trabalhar com as questões de desenvolvimento urbano: Comitê de Trânsito, de Transporte e de Mobilidade Urbana. Como resultado desses comitês existe o Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade, que é obrigatório em cidades com mais de 500 mil habitantes, situação de Porto Alegre. Alguns de seus princípios são a mobilidade no sistema viário, a priorização de modos de locomoção não motorizados e do transporte coletivo e o desenvolvimento de meios de transporte não motorizados, valorizando o uso da bicicleta.

### **5.1.5 Mobilidade em Porto Alegre**

O transporte e o trânsito em Porto Alegre/RS são regulados pela EPTC, Empresa Pública de Transporte e Circulação, que controla os modais ônibus, lotação, táxi, escolar, cicloviário, trânsito e hidroviário. Além disso, a cidade possui o modal trem, administrado pela Trensurb, Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.

O relatório do DENATRAN (2012) quantifica em 758.412 a frota total de veículos em Porto Alegre em setembro de 2012, sendo os principais (quadro 1):

**Quadro 1 - Frota de veículos em Porto Alegre no mês de setembro/2012**

<b>Veículo</b>	<b>Definição</b>	<b>Frota</b>
Automóvel	Veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, inclusive o condutor.	544.541
Caminhão	Veículo automotor destinado ao transporte de carga, com carroçaria, com peso bruto total superior a 3500 Kg.	15.464
Caminhonete	Veículo automotor destinado ao transporte de carga, com peso bruto total de até 3500 Kg.	35.595
Camioneta	Veículo automotor, misto, com quatro rodas, com carroçaria, destinado ao transporte simultâneo ou alternativo de pessoas e carga no mesmo compartimento.	37.118
Micro-ônibus	Veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até 20 passageiros.	2.213
Motocicleta	Veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido em posição montada.	78.933
Motoneta	Veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.	8.152
Ônibus	Veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 passageiros, ainda que, em virtude de adaptação com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.	4.689
Reboque	Veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.	15.451
Utilitário	Veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora da estrada.	8.094

Fonte: Adaptado de DENATRAN (2012). Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação - Set/2012

A EPTC realiza em Porto Alegre a gestão da mobilidade do tráfego através da Central de Controle e Monitoramento da Mobilidade (CECOMM), monitorando o trânsito em tempo real e 24 horas por dia durante todos os dias da semana. Conforme a EPTC (2012), a taxa de monitoramento do transporte coletivo é de 100% e da rede de semáforos é de 95% (figura 4).

**Figura 4 - EPTC - Central de Controle e Monitoramento da Mobilidade da EPTC**



Fonte: autora (em visita a EPTC em 07/12/12)

Nesse sentido, a cidade chinesa Shanghai possui um método integrado ao controle do trânsito que poderia ser utilizado em Porto Alegre. Algumas das placas de sinalização nas vias urbanas da cidade são eletrônicas e as possibilidades de rotas são iluminadas com diferentes cores, a fim de informar aos motoristas a situação do tráfego e lhes permitindo escolher vias menos congestionadas: cor verde se a via não está congestionada, amarela se está congestionada com lentidão e vermelha se a via está congestionada e com o trânsito parado (figura 5).

Figura 5 - Placa de sinalização eletrônica em Shanghai



Fonte: autora

Segundo a EPTC (2012), Porto Alegre possui projetos de melhoria na mobilidade com vistas a Copa do Mundo de 2014, tendo em vista que a cidade sediará jogos. Os projetos são de obras viárias, implantação de sistema de ônibus rápido e de alta capacidade, chamado de BRT – Bus Rapid Transport, ampliação do metrô e implantação de um aeromóvel.

## 5.2 BICICLETAS

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei n.º 9.503/1997) define bicicleta como um veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, diferente de motocicleta, motoneta e ciclomotor. Por ser conceituada como veículo, a bicicleta deve respeitar a integralidade da legislação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), devendo observar, por exemplo, o uso de equipamentos obrigatórios, o respeito à sinalização de trânsito e limites de velocidade. O Art. 105 do CTB define como equipamentos obrigatórios para as bicicletas: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. A Resolução n.º 46 de 21 de maio de 1998 do DENATRAN dispensa o uso do espelho retrovisor e da campainha nas bicicletas destinadas à prática esportiva.

A bicicleta deverá utilizar ciclovias e ciclofaixas. Na ausência dessas ou na impossibilidade de uso, e não havendo acostamento, deverá utilizar a pista de rolamento, junto aos demais veículos, em seu bordo e no mesmo sentido de circulação, tendo preferência sobre os veículos automotores. Quando o ciclista estiver desmontado da bicicleta é equiparado a pedestre, em direitos e deveres.

Em relação aos motoristas de veículos automotores, o CTB define que não lhes é permitido estacionar sobre ciclovias ou ciclofaixas, que ao fazerem conversões ou movimentos laterais devem observar se há ciclistas, que devem reduzir a velocidade ao ultrapassar ciclistas e observar uma distância lateral de um metro e cinquenta centímetros da bicicleta no momento da ultrapassagem, bem como certificar-se de não oferecer perigo antes de abrir a porta do veículo.

Segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO, 2012), o Brasil é o terceiro maior produtor de bicicletas do mundo (ficando atrás da China e da Índia) e é o quinto maior consumidor.

### 5.2.1 Ciclovias e Ciclofaixas

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (1997) ciclofaixa é a parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos [veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana] delimitada por sinalização específica; e ciclovia é pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

O Ministério das Cidades (2007) define ciclovia como um espaço separado da via, localizado no canteiro central ou junto às calçadas laterais, destinado somente à circulação de bicicletas, normalmente com um desnível mais elevado em relação à via de rolamento. Outra possibilidade é que a ciclovia seja junto à via de rolamento, mas separada por elementos de concreto ou grades (figura 6).

**Figura 6 - Ciclovia Av. Ipiranga em Porto Alegre**



Fonte: autora

Sobre ciclofaixas:

A ciclofaixa deve ser sempre unidirecional, objetivando garantir segurança elevada em toda sua extensão. Convém que a ciclofaixa, na aproximação dos cruzamentos, quando houver espaço, seja canalizada. Com tal procedimento, ela deixa a condição de ciclofaixa para ser uma ciclovia, pelo menos em pequena extensão.  
(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007)

Na figura 7 podemos ver um exemplo de ciclofaixa.

**Figura 7 - Ciclofaixa Av. Icaraí em Porto Alegre**



Fonte: autora

As vias de trânsito são classificadas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997) de acordo com a velocidade máxima permitida e outras características. Para cada tipo de via há indicação por parte do Ministério das Cidades (2007) acerca do uso de ciclovias ou ciclofaixas (quadro 2).

**Quadro 2 - Vias de trânsito e recomendação ao uso de ciclovia ou ciclofaixa**

<b>Via de trânsito</b>	<b>Velocidade Máxima</b>	<b>Via para bicicletas</b>	<b>Definição</b>
Via de trânsito rápido	80 Km/h	Ciclovia	Há acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível
Via arterial	60 Km/h	Ciclovia	Há interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
Via coletora	40 Km/h	Ciclofaixa	Destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
Via local	30 Km/h	Não há necessidade, a via pode ser compartilhada	Há interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas

Fonte: Adaptado de CTB (1997) e Ministério das Cidades (2007).

O Ministério das Cidades (2007) refere que uma estrutura cicloviária deve garantir segurança, boa visibilidade e atender a questões de redes, seções, cruzamentos e piso. Recomenda que as rotas sejam diretas e claras, sem obstáculos e desvios, com largura adequada, sinalização e piso regular e antideslizante (figura 8). Não existe consenso acerca da largura mínima. Indica o uso de semáforos específicos para ciclistas e também de arborização para sombrear e oferecer mais conforto à pedalada. Para Machado (2010) também deve ser avaliada a extensão em relação ao sistema viário.

**Figura 8 - Semáforo para bicicletas na Ciclovía Av. Ipiranga**



Fonte: autora

Em Porto Alegre alguns projetos do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI, 2008) estão em execução e visando a obtenção de informações atualizadas, foi realizada uma visita na EPTC e uma entrevista com Régulo Franquine Ferrari, Coordenador de Projetos de Mobilidade da EPTC. Atualmente, Porto Alegre possui 11.416 metros de extensão de ciclovias, o que corresponde a 2,31% da rede viária.

Estão concluídas as ciclovias da Av. Ipanema (1.250 metros), da Av. Diário de Notícias (2.100 metros), do Bairro Restinga (4.600 metros), e a ciclofaixa da Av. Icaraí (1.700 metros). Estão em fase de projeto ou em obras as seguintes ciclovias: da Av. Ipiranga (prevê 9.400 metros e atualmente está com 1.800 metros realizados), da Av. Sertório (12.000 metros), do Bairro Cidade Baixa (2.700 metros), da Av. Tronco (5.600 metros), da Av. Edvaldo Pereira Paiva (6.350 metros) e da Rua Voluntários da Pátria (3.500 metros). Outras ciclovias previstas são: da Av. Padre Cacique (trecho da orla), do Cais Mauá, da Av. Vicente Monteggia, da Av. Edgar Pires de Castro, da Av. Oscar Pereira e da Av. A.J. Renner.

Nesse sentido, ocorreu em Porto Alegre no dia 4 de dezembro de 2012 o Seminário Cidades Cicláveis, que discutiu a ampliação do uso de bicicletas como forma de melhorar a mobilidade urbana. Rio de Janeiro, Porto Alegre e Pelotas trocaram experiências sobre as

dificuldades enfrentadas na implantação de ciclovias, no que refere a questões culturais, não aceitação por grande parcela da sociedade, erros estruturais em projetos e atuais desafios.

Uma ação interessante que existe em Porto Alegre visando novas ciclovias é que nos projetos de construção dos chamados “grandes empreendimentos” devem ser realizados 200 metros de ciclovia a cada 100 vagas de estacionamento (PDCI, 2008). Informou o Coordenador de Projetos de Mobilidade da EPTC durante a entrevista que em resultado dessa estratégia já foi construída uma parte da ciclovia da Av. Ipiranga, os 1.400 metros em frente ao Shopping Praia de Belas, devido a sua ampliação, e há diversos projetos envolvendo o grupo Zaffari

### **5.2.2 Bicicletários**

Bicicletário é o local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas (CTB, 1997, ANEXO I, DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES). Segundo a ACBC (2012) no espaço de um automóvel podem ser inseridas até dez vagas de bicicleta e recomenda a inserção de bicicletários nas empresas como forma de estímulo ao uso de bicicleta como meio de locomoção, devendo estar localizados próximos a entrada, em local, sem impedimentos de acesso e com sinalização indicativa. A The International Bicycle Fund (2012) também recomenda que a instalação seja em um local iluminado, protegido do tempo com uma cobertura, telhado ou dentro de um edifício.

Na figura 9 podemos ver o exemplo de um bicicletário instalado em Porto Alegre, localizado no Bar Opinião, que de forma criativa indica que 8 bicicletas podem ser estacionadas no espaço ocupado por um automóvel.

**Figura 9 - Bicletário no Bar Opinião – Porto Alegre/RS**



Fonte: autora

O manual da ACBC (2012) recomenda que o piso do bicicletário seja plano, sem saliências ou cavidades, sendo permitido certo desnível. Se não houver telhado, o bicicletário deve ser desnivelado e dotado de canaletas para o escoamento da água. Em relação ao suporte, que é a estrutura de fixação de bicicletas, é necessário que seja possível prender o quadro da bicicleta, devendo ser parafusado ou chumbado no pavimento.

Não é recomendado o uso de suportes de encaixe de rodas, de guidão ou de pendurar, sendo o principal motivo que esses três tipos de suporte não permitem prender o quadro da bicicleta, que é o modo mais seguro de proteção. Além disso: o suporte de encaixe de rodas pode torcer, arranhar ou danificar o aro e raios da bicicleta, quebrar os refletores e sensores de velocidade (quando houver), não acomoda todos os tamanhos de bicicleta e não permite o estacionamento de bicicletas com freio a disco; o suporte de guidão danifica os conduítes e alavancas de marcha e freio da bicicleta, danifica o farol e velocímetro (quando houver), não acomoda bicicletas com cestinhas dianteiras e não equilibra corretamente a bicicleta; e o suporte de pendurar exige destreza e esforço físico do ciclista para erguer e acomodar a bicicleta e danifica o aro (ACBC, 2012).

Na figura 10 podemos ver um exemplo de um bicicletário na China.

**Figura 10 - Bicicletário na Peking University – China**



Fonte: autora

### **5.2.3 Benefícios que pedalar proporciona à saúde**

Segundo a World Health Organization (2003), dietas pouco saudáveis e sedentarismo são as principais causas de obesidade, doenças cardiovasculares, diabetes tipo 2, certos tipos de câncer, contribuindo substancialmente para outras doenças. A depressão é outro fator relacionado por Hook (2003). Para um indivíduo não ser considerado sedentário, a Organização Mundial de Saúde recomenda a prática de trinta a quarenta minutos de atividade física leve ou moderada, na frequência de três a cinco dias na semana, tanto no trabalho quanto no lazer.

A atividade física é um meio fundamental para melhorar a saúde física e mental dos indivíduos. Capozzoli (2010) relaciona a prática regular de atividade física com um melhor controle do estresse, o acréscimo de qualidade de vida e da sociabilidade, uma melhora da estética e do bem estar. Shinkle e Teigen (2008) e Hook (2003) sugerem que pessoas que andam ou utilizam bicicleta para trabalhar são muito menos propensos a ter excesso de peso ou obesidade.

Segundo o manual *The Cycle-Friendly Workplace* (BICYCLE VICTORIA, 2007) um estudo realizado em 2005, encomendado pela Medibank Private, constatou que os trabalhadores saudáveis são quase três vezes mais eficazes no trabalho do que os trabalhadores não saudáveis. Além disso, o mesmo manual apresenta o resultado da pesquisa de Watson Wyatt Worldwide, realizada em 2000, que advertiu que o absenteísmo e perda de produtividade associados é de aproximadamente 17% da folha de pagamento total.

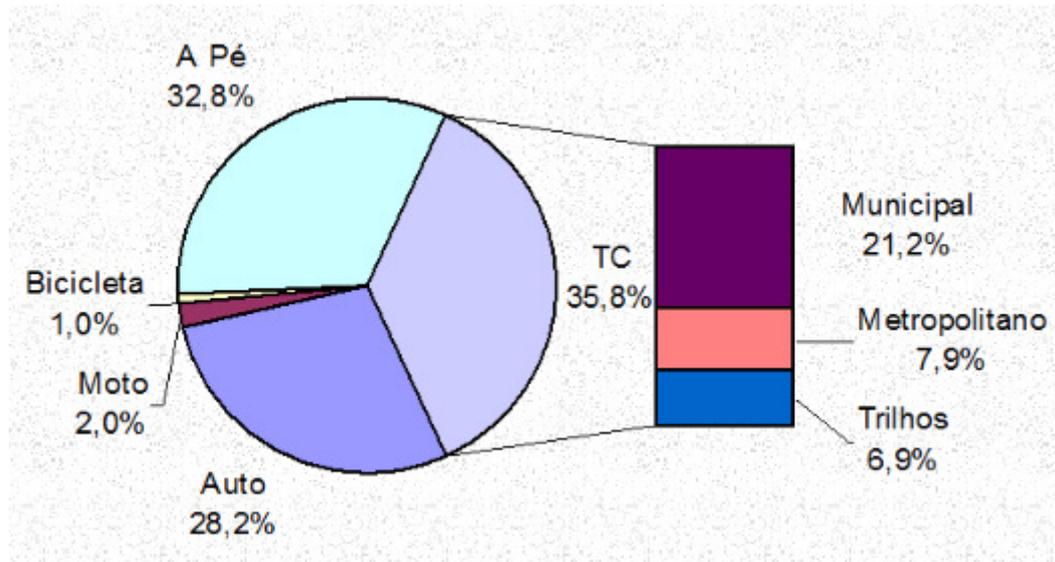
#### **5.2.4 Pedalando como meio de mobilidade urbana**

O uso de bicicletas como meio de locomoção apresenta diversos benefícios. Conforme o Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (Ministério das Cidades, 2007) esse é o veículo de transporte de menor custo de aquisição e manutenção, com grande eficiência energética, baixa perturbação ambiental, o impacto ambiental da bicicleta ocorre somente em sua fabricação, contribui à saúde física e mental, é de alta equidade, permite maior flexibilidade nos deslocamentos, como circular em locais não permitidos a outros veículos, exige menor necessidade de espaço público, tanto nas vias públicas quanto em estacionamentos e permite maior rapidez em deslocamentos de curtas e médias distâncias, considera que em distância de até 5 km a bicicleta é o meio mais rápido de locomoção em grandes cidades. Informa o manual *De Bicicleta para o Trabalho* (Associação Transporte Ativo, 2008) que para distâncias de até 6 km a bicicleta é mais rápida que um automóvel e para distâncias entre 6 km a 10 km os tempos de deslocamentos são equivalentes.

O Ministério das Cidades (2007) relata que a bicicleta é o veículo individual mais usado no Brasil, mas a sua predominância é nos pequenos centros urbanos, cidades com menos de 50 mil habitantes, que corresponde a 90% do total de cidades do país. A situação é contrária nas grandes cidades, onde há grande necessidade de resolução de problemas de

tráfego, como congestionamentos. Conforme o Relatório Geral de Mobilidade Urbana da ANTP (2010) em municípios brasileiros que possuem acima de 1 milhão de habitantes, como Porto Alegre, apenas 1% das viagens são realizadas em bicicletas, enquanto quase 30% das viagens são em automóveis (figura 11).

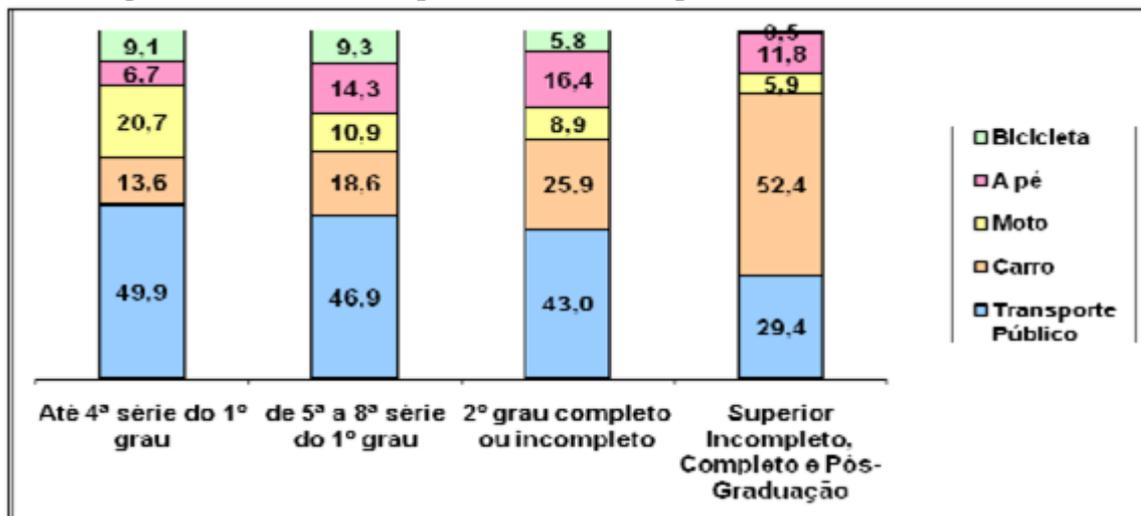
**Figura 11 - Viagens realizadas X meio de locomoção em municípios brasileiros que possuem acima de 1 milhão de habitantes**



Fonte: ANTP (2010)

Há também uma correlação negativa entre o aumento do nível escolar e o uso de bicicleta. No Sistema de Indicadores de Percepção Social sobre Mobilidade Urbana do IPEA (2011a) foi apontada uma tendência ao decréscimo na utilização de bicicletas à medida que aumenta o nível escolar, em detrimento ao uso de automóvel (figura 12).

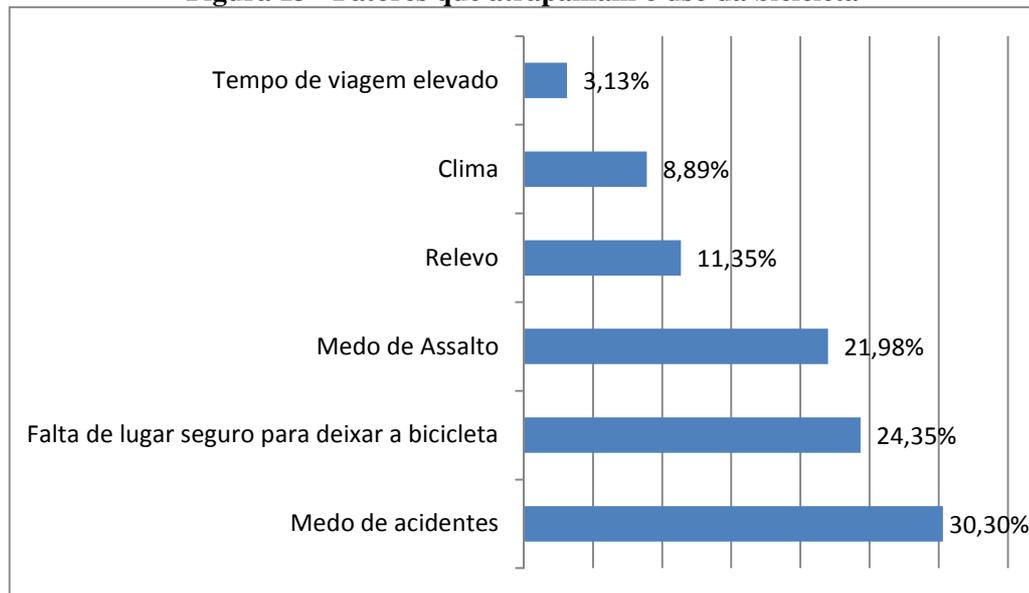
**Figura 12 - Meio de transporte mais utilizado por escolaridade no Brasil(%)**



Fonte: IPEA (2011a)

Em relação à escolha de utilizar a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, Heinen, Maat e Wee (2011) entendem que a análise convencional, que diz que as pessoas decidem em função de custos, considerando tempo e esforço, não é suficiente para explicar a escolha de utilizar a bicicleta, pois não explica por que os indivíduos de semelhantes situações e características socioeconômicas tomam decisões diferentes nesse sentido. Para os autores há que se levar em conta também a teoria do comportamento planejado, que leva em consideração as condições individuais e sociais, tais como atitudes, normas e hábitos. No seu estudo foi constatado que três fatores afetam diretamente a escolha por pedalar para o trabalho: segurança, benefícios diretos, em especial conforto, tempo e flexibilidade, e conscientização. Além disso, a escolha é influenciada por atitudes pessoais.

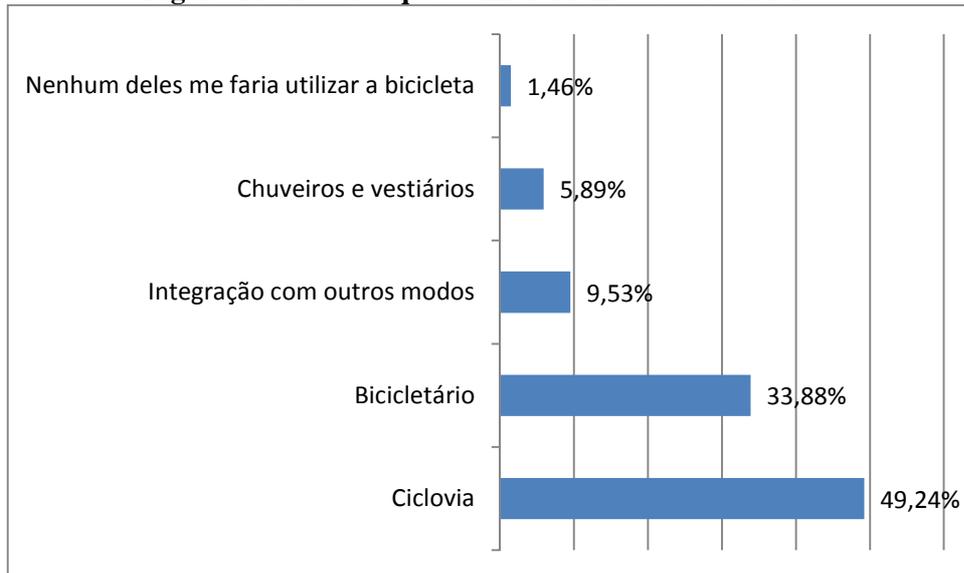
Em uma pesquisa de demanda manifesta realizada pela Prefeitura de Porto Alegre e divulgada no Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre (PDCI, 2008) foi constatado que os principais motivos para o não uso de bicicletas são o medo de acidentes e a falta de local seguro para deixar a bicicleta (figura 13).

**Figura 13 - Fatores que atrapalham o uso da bicicleta**

Fonte: Adaptado de PDCI (2008)

Ritta (2012), em uma pesquisa realizada com alunos da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre/RS identificou que o principal motivo de não utilização da bicicleta é a insegurança em trafegar nas vias de rolamento junto aos automóveis devido à carência de ciclovias na cidade. Além do fluxo de veículos, o Ministério das Cidades (2007) lista outro problema que pode influenciar negativamente a escolha pelo uso da bicicleta quando se faz necessário compartilhar a via de rolamento, que é a qualidade das vias: buracos e empecilhos podem causar desequilíbrios levando a quedas e colisões com outros veículos. Além disso, outros fatores citados no Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007) que podem influenciar negativamente são o fato de que o raio de ação das bicicletas é limitado, o que poderia ser melhorado com integração com transportes públicos, a sensibilidade às rampas, a vulnerabilidade física, a vulnerabilidade ao furto, a exposição à poluição e às intempéries tais como frio, vento, chuvas, sol forte e calor, que podem ser amenizados com arborização e vestimenta adequada.

Em relação às ações de incentivo ao uso de bicicleta (figura 14), o Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre (PDCI, 2008) indica que seriam fontes de estímulo a instalação de ciclovias, bicicletários, chuveiros e vestiários, bem como a integração com outros meios de transporte. Ritta (2012) identificou resultados da mesma ordem.

**Figura 14 - Fatores que estimulariam o uso da bicicleta**

Fonte: Adaptado de PDCI (2008)

O manual De Bicicleta para o Trabalho (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008), sobre a ausência de bicicletários nas empresas, sugere algumas opções como guardar a bicicleta em alguma peça disponível, como almoxarifado, usar bicicletários ou garagens de locais próximos ou estacionar na rua utilizando boas trancas. Além disso, trata de questões como chuvas, trânsito, longas distâncias, necessidade de banho e trajes formais. A necessidade de banho não é obrigatoriedade, pois há diferença entre pedalar esportivamente e pedalar como meio de locomoção, que é em um ritmo mais lento. Para aqueles que necessitam, sugere usar clubes ou academias das proximidades na ausência de estrutura na empresa. Sobre vestimentas, não há problemas em pedalar com trajes sociais, muitos ciclistas o fazem, mas há a opção de vestir roupas comuns ou de ciclismo e trocar-se no banheiro do trabalho. Para dias chuvosos, sendo chuva fraca, sugerem o uso de para-lamas e capas de chuva. Sobre questões de trânsito e segurança a sugestão é buscar rotas mais tranquilas, conversar com outros ciclistas mais experientes, obedecer às leis e aos sinais de trânsito.

Segundo Shinkle e Teigen (2008), educar os motoristas, ciclistas e pedestres sobre os seus direitos e responsabilidades na estrada pode efetivamente incentivar ciclismo e melhorar a segurança entre todos os usuários da estrada.

### 5.2.5 Promoção ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em outros países

Na Europa, há forte sentimento de que o uso da bicicleta deve ser estimulado, como forma de diminuir a gravidade dos problemas gerados pela poluição atmosférica criada a partir da emissão dos gases dos veículos motorizados. [...] Na Ásia, os destaques são China, Índia e Japão. [...]. Por sua vez, na América Latina o destaque fica com a Colômbia, mas especificamente com Bogotá, que construiu em menos de seis anos mais de 300 km de ciclovias. [...] Nos EUA e no Canadá, apenas recentemente algumas medidas vêm sendo empreendidas para o aumento do uso da bicicleta.

(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, P. 67)

No Canadá há a premiação Bicycle Friendly Business Award (Prêmio Empresa Amiga da Bicicleta), concedido às empresas com as melhores ações de incentivo ao uso de bicicletas, em seis categorias: estacionamento da bicicleta, empresas Suburbana, pequenas empresas, grandes empresas, melhor desenvolvimento de competências e melhor geral.

Em 2012 a empresa vencedora da categoria “melhor geral” foi a Patagonia Toronto. Os funcionários da loja participam de um programa chamado Drive-Less (Dirija Menos), que os apoia na escolha de meios alternativos de transporte para o trabalho, pagando dois dólares para cada viagem de bicicleta ao trabalho, até um montante de 500 dólares por ano. Esse programa também fornece cartas com a quantidade de dióxido de carbono poupados, viagens e dinheiro economizados.

Bicycle Victoria (2007) cita o caso da empresa farmacêutica CSL, em Melbourne, na Austrália, que para solucionar problemas de congestionamentos incentivou o ciclismo entre seus 900 funcionários. Foi criado um grupo para apoiar e incentivar as pessoas a andar e pedalar para o trabalho e depois de apenas um ano, o grupo contava com mais de 120 membros. Recomendam que a primeira ação seja a promoção de uma mudança cultural, mostrando que a empresa é favorável ao uso de bicicletas e que não menospreza quem chega utilizando roupas de ciclismo, e que também ofereça pequenos eventos ou premiações.

### **5.2.6 Promoção ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana no Brasil**

Visando à inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos, trabalho, estudo e lazer, o Brasil instituiu o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, que prevê ações voltadas à uma maior quantidade de ciclovias e ciclofaixas, a integração da bicicleta com os meios de transporte coletivos e a difusão do conceito de mobilidade urbana.

A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para a implementação do conceito de Mobilidade Urbana para cidades sustentáveis como forma de inclusão social, de redução e eliminação de agentes poluentes e melhoria da saúde da população.  
(MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, P. 13)

Em Pernambuco (2012), conforme informa em seu site, o governo lançou o Programa Pedala PE que prevê a construção e recuperação de ciclovias, a instalação de bicicletários e vestiários, bem como a realização de campanhas educativas. O governo está fornecendo 75% de desconto no ICMS no período de 2012 a 2024 para fábricas de bicicletas que se instalaram no Estado. Outra ação do programa é a instituição do selo Empresa Amiga da Bicicleta, oferecido às empresas que comprovarem possuir ou que instalarem bicicletários e vestiários.

Em São Paulo, foi sancionada a lei nº 15.649/2012 no dia 6 de dezembro de 2012, ainda não regulamentada, que prevê que os estacionamentos, de condomínios, supermercados, shoppings, entre outros, da capital paulista deverão reservar no mínimo 5% das vagas existentes para bicicletas.

### **5.2.7 Promoção ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana em Porto Alegre**

Porto Alegre instituiu o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI, 2008) através da Lei Complementar nº 626, de 15 de julho de 2009, que prevê ações de incentivo ao uso de bicicletas como mobilidade urbana. Em virtude do PDCI estão sendo executadas novas ciclovias e melhorias na infraestrutura de trânsito, estão previstas campanhas de promoção ao ciclismo e orientação a ciclistas e motoristas sobre questões de segurança. Em seu Art. 32,

§ 2º, regulamenta que no mínimo 20% do valor arrecadado com multas de trânsito deverão ser aplicados na construção de ciclovias e em programas educativos.

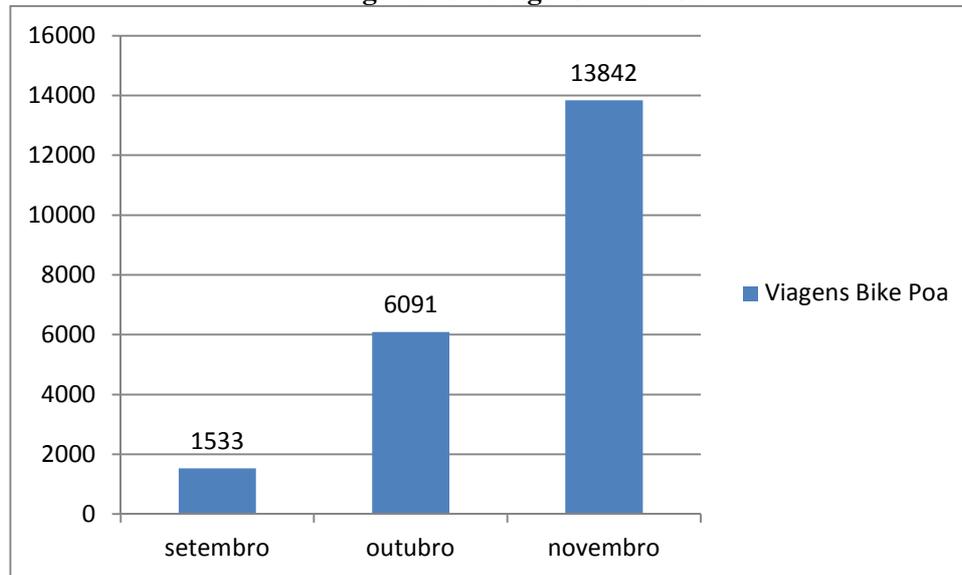
Em 22 de setembro de 2012 teve início na cidade o sistema de compartilhamento de bicicletas, chamado Bike Poa (figura 15), com o objetivo de promover mobilidade sustentável e saúde. A operação, conforme o Bike Poa (2012) iniciou com 5 estações e atualmente conta com 10 estações na cidade, com previsão de dobrar este número em alguns meses.

**Figura 15 - Sistema Bike Poa**



Fonte: autora

A locação custa 5 reais (passe diário) ou 10 reais (mensalidade). As bicicletas são liberadas pelo celular e podem ser utilizadas pelo período de 1 hora. Para permanecer mais tempo sem custo adicional é necessário realizar uma pausa de 15 minutos, depositando a bicicleta em qualquer estação, ou pode haver continuidade mediante o custo de 5 reais por hora excedente. Após o uso, as bicicletas podem ser devolvidas em qualquer estação. Nos três meses iniciais o Bike Poa teve grande aceitação e o número de viagens vem aumentando. Podemos ver na figura 16 o número de viagens realizadas com o sistema Bike Poa.

**Figura 16 - Viagens Bike Poa**

Fonte: Samba Transporte Sustentável - Sistema Bike Poa (2012)

No anexo 1 consta o relatório emitido pela empresa Samba Transporte Sustentável - Sistema Bike Poa (2012) e enviado à EPTC diariamente informando o número de viagens.

As iniciativas de cicloativismo na cidade estão aumentando e obtendo destaque. Porto Alegre possui mensalmente um evento em defesa do uso de bicicletas, chamado de Massa Crítica, na cidade há forte atuação de dois grupos de ciclismo, o PoaBikers e o Pedalegre, bem como de um grupo de apoio para aqueles que desejam iniciar a pedalar, o Bici Anjo).

O Massa Crítica (figuras 17 e 18) é um movimento em defesa ao uso de bicicletas que iniciou no ano de 1992 em São Francisco e atualmente ocorre em mais de 300 cidades no mundo. Não possui líderes. Em Porto Alegre, os encontros ocorrem em toda última sexta-feira de cada mês no final da tarde no Largo Zumbi do Palmares.

**Figura 17 - Massa Crítica mês de novembro/2012**



Fonte: Massa Crítica Porto Alegre – Grupo no Facebook (2012)

Figura 18 - Panfleto para motoristas – Massa Crítica

## Olá, amigo motorista, tudo bem?

Todos queremos um trânsito mais fluido e mais seguro, menos poluição, enfim, uma cidade mais agradável para vivermos. É por isso que a bicicleta é um veículo tão importante, pois não polui, é silenciosa, ocupa pouco espaço e é bem menos perigosa para os pedestres do que os veículos motorizados. Além disso é o transporte mais democrático de todos, por ser extremamente barato.



E para termos mais bicicletas circulando por aí, precisamos da sua ajuda, motorista! Respeite o ciclista, siga essas regras básicas que irão garantir que tenhamos um trânsito mais seguro para todos:

Ao ultrapassar uma bicicleta, por favor, diminua a velocidade, não buzine e passe a 1,5 metros de distância. Tudo isso é lei, mas não é por ser lei: é para não nos assustar, ou pior, nos machucar ou até matar. É, acima de tudo, para mostrar que você é um cidadão.

Nós, ciclistas, queremos nos transportar como todos, e estamos tentando melhorar a cidade com nossa presença amigável e divertida.

**Obrigado!**

P.S.: Se você também gostaria de andar de bicicleta pela cidade mas tem medo do trânsito, participe da Massa Crítica, uma celebração à bicicleta como meio de transporte. Toda última sexta-feira do mês com saída no Largo do Zumbi dos Palmares às 18:45 em ponto.

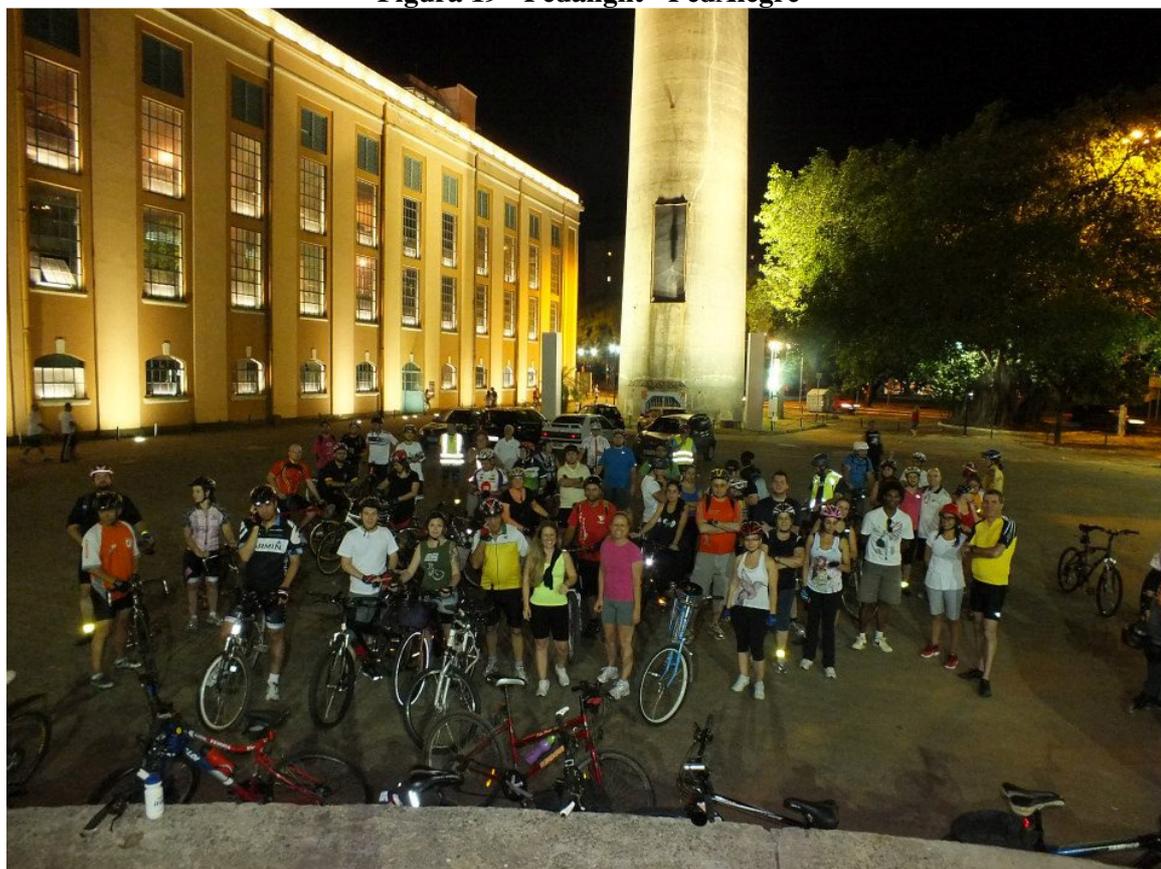
Fonte: Massa Crítica

O PoaBikers é um grupo mais focado no uso da bicicleta como modalidade esportiva. Possui grupos fixos de pedalada em diversos dias da semana, cujos eventos são divulgados em seu endereço na internet. Além disso, os integrantes do grupo se comunicam através da rede social Facebook, criando outros eventos e convidando os integrantes do grupo a participar, por exemplo, em passeios de bicicletas para outras cidades e competições.

O Pedalegre é um grupo que busca incentivar o uso da bicicleta e proporcionar a integração entre ciclistas, seu objetivo é “prazer em pedalar juntos” (PEDALEGRE, 2012). Quando o grupo foi criado (dezembro de 2011) pedalavam em média 10 pessoas e atualmente pedalam cerca de 50 pessoas por encontro. Os passeios em dias de semana ocorrem de noite,

sendo o mais tradicional o Pedalight (figura 19), indicado para iniciantes ou para desfrutar um passeio na cidade, pois é em ritmo lento e com percurso pequeno. Aos finais de semana há passeios para outras cidades ou outros tipos de eventos criados por integrantes do grupo.

**Figura 19 - Pedalight - PedAlegre**



Fonte: Pedalegre (2012)

O grupo Bici Anjo trabalha com o conceito de ciclistas urbanos voluntários que ajudam as pessoas a pedalar no trânsito com mais segurança. O grupo é presente em várias cidades do Brasil, dentre elas Porto Alegre. As solicitações de auxílio são feitas pelo site <http://bicianjo.wordpress.com> os Bici Anjos guiam ou acompanham o ciclista iniciante em pedaladas pela cidade, oferecem dicas de manutenção e equipamentos, ensinam sobre trajetos e como portar-se no trânsito na condição de ciclista.

Por fim, no ano de 2012, Porto Alegre sediou o 1º Fórum Mundial da Bicicleta com o título Pedalar para Transformar. Houve palestras e oficinas, abordando alguns temas como Mobilidade e Bicicleta: O Papel da Bicicleta nas Cidades Modernas, Mecânica Básica de Bicicletas, Trabalhando com Bicicleta – A Bicicleta Inserida na Economia, Cicloturismo, Condução Defensiva para Bicicletas, Treinamento para usar bicicletas como veículo, De Bicicleta para o Trabalho. Para fevereiro de 2013 está prevista a segunda edição do evento.

### 5.3 GESTÃO SOCIOAMBIENTAL

Neste capítulo são abordados os conceitos de sustentabilidade, gestão socioambiental empresarial, gestão socioambiental estratégica, educação ambiental, diretrizes para as organizações promoverem o incentivo ao uso de bicicleta e o exemplo de uma empresa no Estado de Santa Catarina que tem no incentivo ao uso de bicicletas como meio de locomoção ao trabalho uma ação de responsabilidade socioambiental.

#### 5.3.1 Sustentabilidade Empresarial

Segundo a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO, 2012), o período entre 2005 a 2014 foi declarado como a Década das Nações Unidas da Educação para o Desenvolvimento Sustentável. Para Silva, Rosini e Rodrigues (2009, p. 63) “a grande discussão entre os atores econômicos e sociais é como promover o crescimento econômico e a competitividade sem provocar danos ao meio ambiente e às futuras gerações”, e cabe não somente ao Estado, mas às empresas e aos consumidores o envolvimento em prol do desenvolvimento sustentável. Para Machado e Oliveira (2009) é ascendente o entendimento de que as empresas, além de resultados econômicos, devem ter atuação nos campos social e ambiental.

Barbosa e Rocha-Pinto (2009) conceituam a sustentabilidade empresarial como uma forma de gestão que, simultaneamente à obtenção de lucro, objetiva proteger os recursos sociais, ambientais e econômicos, utilizados como fatores de produção.

A Global Reporting Initiative (2006) relaciona a sustentabilidade a três dimensões: econômica, ambiental e social. A dimensão econômica se vincula aos clientes, fornecedores, funcionários, investidores e o setor público. A dimensão ambiental se vincula a alguns aspectos como energia, emissões e resíduos e transporte, enquanto alguns aspectos da dimensão social são a relação com os funcionários, saúde e segurança, comunidade e treinamento e educação.

### 5.3.2 Responsabilidade Socioambiental Empresarial

Conforme Nascimento, Lemos e Mello (2008), a responsabilidade social empresarial é associada ao engajamento visando o desenvolvimento sustentável, e no mundo das corporações é constantemente nomeado de sustentabilidade nos negócios.

A responsabilidade social ou responsabilidade socioambiental empresarial (RSE), termo que vem sendo mais utilizado, é o conjunto de ações socioambientais desenvolvidas por uma determinada empresa. Essas ações visam a identificar e minimizar os possíveis impactos negativos resultantes de sua atuação, bem como desenvolver ações para construir uma imagem positiva, fortalecendo as condições favoráveis aos negócios da empresa.

(NASCIMENTO; LEMOS; MELLO, 2008, p. 46)

Para o Instituto Ethos (2012), a Responsabilidade Social Empresarial é uma forma de gestão ética e transparente da empresa com todos os públicos de seu relacionamento e em que há metas para impulsionar o desenvolvimento sustentável da sociedade, preservando recursos ambientais e culturais, respeitando a diversidade e reduzindo as desigualdades sociais.

Machado e Oliveira (2009) elencam três aspectos que têm atuado em prol da gestão ambiental empresarial: exigência do mercado (gerada pela consciência ecológica e social), pressão da sociedade (consumidores, comunidades locais, ambientalistas, entre outros.) e regulamentação ambiental. Moraes Filho (2009) elenca cinco fatores: legislação, eficácia em custos, opinião pública, pressão dos movimentos ambientalistas e pensamento a longo prazo.

Simons (2006) relata que um exemplo de ação socioambiental é possuir no quadro da empresa a maior diversidade possível, englobando pessoas que normalmente sofrem com a exclusão no mercado de trabalho: mulheres, afrodescendentes, pessoas acima de 45 anos de idade, e portadores de necessidades especiais. Outros exemplos são fornecidos por Aligleri, Aligleri e Kruglianskas (2009): usar equipamentos que substituam a fonte de energia, reduzam ou otimizem o consumo, promover a educação ambiental de funcionários e da sociedade, promover a diminuição de resíduos e emissões, como, por exemplo, de poluentes atmosféricos, utilizar matéria-prima reciclada, citam que 1 tonelada de aço reciclado economiza 1.140 kg de minério de ferro e 155 kg de carvão, realizar a coleta seletiva de materiais, utilizar estação de tratamento e reúso da água, selecionar fornecedores locais com boa conduta ambiental e promover ações de saúde e segurança no trabalho.

Nascimento (2007) ressalta que não é possível separar a gestão ambiental da gestão social, visto que o impacto ambiental gera impactos sociais, exemplificando com a situação da

poluição em um rio, que mata peixes, prejudica o pescador que não terá sua renda, o banhista e a população servida por esse rio devido ao aumento de custos. Recomenda às empresas a unificação dessas gestões para obter ganho de eficiência.

Para Palmisano e Pereira (2009) as empresas ainda estão muito ligadas às exigências legais, visão compartilhada por Nascimento, Lemos e Mello (2008), que apesar de verem a responsabilidade social corporativa como uma importante tendência na administração, percebem que em muitas vezes as organizações reduzem suas ações à práticas de responsabilidade corporativa, atendendo a legislação.

Conforme Nascimento, Lemos e Mello (2008) há comprovação de que é possível desenvolver um sistema produtivo mais sustentável e ainda obter lucro. Silva, Rosini e Rodrigues (2009) entendem que a responsabilidade socioambiental pode vir a ser uma ferramenta competitiva para a empresa. Segundo Borger (2006) já é percepção de muitas organizações que ações de responsabilidade socioambiental são um investimento passível de benefícios futuros e de vantagem competitiva, inclusive declaram essas intenções em sua missão e política. Para Barbosa e Rocha-Pinto (2009) as empresas podem obter maior vantagem competitiva e retorno financeiro se conseguirem ligar benefícios ambientais e sociais com as demandas de mercado.

Em contrapartida, Barontini e Calado (2009) trazem à discussão a ideia de que as empresas não buscam resultados efetivos, e sim apenas almejam o aumento da competitividade no mercado. Comentam que, em muitos casos, as empresas gastam mais com ações de propaganda e marketing divulgando o que fizeram do que com a própria ação.

### **5.3.3 Gestão Socioambiental Estratégica (GSE)**

A Gestão Socioambiental Estratégica (GSE) de uma organização consiste na inserção da variável socioambiental ao longo de todo o processo gerencial de planejar, organizar, dirigir e controlar, utilizando-se das funções que compõem esse processo gerencial, bem como das interações que ocorrem no ecossistema do mercado, visando a atingir seus objetivos e metas de forma mais sustentável possível.

(NASCIMENTO; LEMOS; MELLO, 2008, p. 18)

Para Barbieri (2007), na GSE os problemas ambientais fazem parte da estratégia da empresa, que deve buscar uma situação vantajosa para o presente ou futuro de seu negócio.

Nascimento, Lemos e Mello (2008) propõem que ao realizar uma GSE a organização deve levar em conta o macroambiente, o microambiente e o ambiente interno. O macroambiente é composto de sete variáveis principais que podem afetar a organização gerando oportunidades ou ameaças: econômica, tecnológica, ambiente natural, demográfica, sociocultural, político-legal e competitiva. Sobre essas variáveis deve ser realizada uma análise das tendências, possíveis mudanças ambientais e discontinuidades, oportunidades, ameaças, forças e fraquezas. A variável econômica trata da economia geral, nível de emprego, renda, produção, consumo e inflação. A variável tecnológica se refere às inovações em bens e serviços, como a tendência à substituição de combustíveis fósseis por energias mais limpas. O ambiente natural se relaciona com os fatores de produção, que são a terra, o capital e o trabalho, englobando os recursos naturais renováveis e os não-renováveis. A variável demográfica diz respeito ao tamanho e crescimento da população, faixa etária, raça, sexo, entre outros, como a tendência ao envelhecimento da população. A variável sociocultural remete a cultura, comportamento e valores do ambiente em que a organização está inserida ou de seus clientes, como a maior preocupação com qualidade de vida. A variável político-legal envolve legislação, regulamentação e pressões políticas. Por fim, a variável competitiva diz respeito tanto aos concorrentes atuais quanto aos potenciais, sendo uma tendência por partes dos consumidores a escolha por produtos verdes.

Ainda sobre o macroambiente, Aligleri, Aligleri e Kruglianskas (2009) apontam que na variável político-legal uma tendência é o governo realizar as chamadas licitações verdes, priorizando realizar contratos com organizações responsáveis socioambientalmente, e na variável tecnológica há que se atentar para o ecodesign e a logística reversa.

O microambiente tem papel importante na GSE, segundo Nascimento, Lemos e Mello (2008), uma vez que visa obter melhor desempenho valendo-se, além da relação com seus clientes, também com seus fornecedores, intermediários (canais de distribuição, agências de marketing e financeiras), concorrentes e stakeholders (grupos de interesse, tais como acionistas, empregados, diretores, clientes, comunidade em que se insere, fornecedores, entre outros.). É necessário obter cooperação de todos os atores que interagem com a empresa e repassar os propósitos desejados para que a GSE tenha sucesso. Acerca dos fornecedores atentam para o impacto de atraso ou falta de mercadorias. Sobre os intermediários ressaltam a importância de otimizar a logística de entrega visando, por exemplo, reduzir emissão de CO<sub>2</sub>. Acerca dos concorrentes, é importante monitorar suas ações e buscar estar sempre à frente. Sobre os stakeholders, é importante considerar suas necessidades ao realizar a estratégia e

algumas sugestões a serem adotadas, por exemplo, são a eliminação de ruídos em horário noturno e a eliminação da emissão de gases poluentes.

Em relação ao microambiente Barbieri (2007) atenta que muitos investidores levam em conta questões ambientais ao tomar suas decisões, justamente por saber dos impactos que os passivos ambientais podem gerar. Aligleri, Aligleri e Kruglianskas (2009) lembram que qualquer ponto fraco da cadeia produtiva, desde a extração de matéria prima até as práticas de venda dos varejistas irá prejudicar a imagem responsável do produto.

Em relação ao ambiente interno, Nascimento, Lemos e Mello (2008) recomendam que a empresa deve avaliar suas forças e fraquezas através de uma auto-avaliação, analisar os aspectos e impactos ambientais e sociais, promover mudanças de atitudes e cuidar para continuamente promover melhorias, bem como é essencial promover o comprometimento da alta direção.

Barbieri (2007), utilizando como exemplo o controle da poluição, apresenta três possíveis posturas que a empresa pode adotar: controle de poluição, prevenção da poluição e postura estratégica (quadro 3).

**Quadro 3 - Posturas empresariais para controle de poluição**

Característica	Abordagens		
	Controle da poluição	Prevenção da Poluição	Estratégica
<b>Preocupação básica</b>	Cumprimento da legislação e respostas às pressões da comunidade.	Uso eficiente dos insumos.	Competitividade.
<b>Postura típica</b>	Reativa.	Reativa e proativa.	Reativa e proativa.
<b>Ações típicas</b>	Corretivas; Uso de tecnologias de remediação e de controle no final do processo; Aplicação de normas de segurança.	Corretivas e preventivas; Conservação e substituição de insumos; Uso de tecnologias limpas.	Corretivas, preventivas e antecipatórias; Antecipação de problemas e captura de oportunidades utilizando soluções de médio e longo prazos; Uso de tecnologias limpas.
<b>Percepção dos empresários e administradores</b>	Custo adicional.	Redução de custo e aumento de produtividade.	Vantagens competitivas.
<b>Envolvimento da alta administração</b>	Esporádico.	Periódico.	Permanente e sistemático.
<b>Áreas envolvidas</b>	Ações ambientais confinadas nas áreas geradoras de poluição.	Crescente envolvimento de outras áreas como produção, compras, desenvolvimento de produto e marketing.	Atividades ambientais disseminadas pela organização ; Ampliação das ações ambientais para toda a cadeia produtiva.

Fonte: Barbieri (2007, p. 119)

### 5.3.4 Educação Ambiental

No Brasil, a Lei nº 9795/1999 instituiu a política nacional de educação ambiental, incumbindo a responsabilidade de educação, entre outros, também às empresas e às instituições públicas e privadas. Em seu artigo 1º estabelece que:

Entendem-se por educação ambiental os processos por meio dos quais o indivíduo e a coletividade constroem valores sociais, conhecimentos, habilidades, atitudes e competências voltadas para a conservação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida e sua sustentabilidade.

Segundo Simons (2006) a educação ambiental no Brasil iniciou na década de 80, de forma simplória, relacionada a palestras informativas, e ganhou força a partir da década de 90, com a ISO 14001, norma que define o que deve ser feito para estabelecer um Sistema de

Gestão Ambiental. Para Nascimento, Lemos e Mello (2008) a educação ambiental é a base para a implantação de uma gestão socioambiental estratégica.

Para Simons (2006) a educação ambiental promove a melhoria de comunicação entre os empregados, o resgate de valores ambientais, a sensibilização, a motivação e a qualificação, podendo ocorrer de três formas: com ações pontuais (palestras para funcionários), ações com o público externo (palestras em escolas, gincanas, coleta seletiva) e, por fim, a que visa preparar para a implantação de um sistema de gestão ambiental. O problema é que essas iniciativas geralmente são pontuais e cessam após o alcance do objetivo, sendo que o propósito é de que a educação ambiental faça parte da cultura da empresa.

Para Palmisano e Pereira (2009) é necessária a criação de uma cultura voltada à sustentabilidade, sendo uma atividade conjunta entre diversos setores, como, por exemplo, Marketing e Recursos Humanos, visando a educação corporativa nesse sentido.

Por fim, Simons (2006) sugere que:

“Pensar em educação ambiental na empresa implica, então, não somente investir em informação e passiva transmissão de conhecimentos sobre questões ambientais ou sobre a política ambiental da empresa, mas sensibilizar; promover sentidos de coresponsabilidade, trabalhar pela valorização da vida em todas as suas formas de expressão, trabalhar com a descoberta de potencialidades em cada profissional em qualquer escalão hierárquico, criar espaços de diálogos e de percepção sistêmica da condição de interdisciplinaridade e intersetorialidade dos processos envolvidos, entender a estreita relação entre qualidade de vida e práticas sustentáveis não somente no ambiente da empresa, mas também fora dela.  
(SIMONS, 2006, p. 208)

### **5.3.5 Diretrizes para a promoção do incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana como ação de responsabilidade socioambiental**

Heinen, Maat e Wee (2009) realizaram uma pesquisa e constataram que incentivos provenientes dos empregadores aumentam o número de ciclistas. Além disso, apresentaram resultados de diversos outros pesquisadores sobre o que mais incentiva o uso de bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, em que foi constatado ser a existência de estacionamentos seguros, chuveiros, armários e vestiários. Uma dessas pesquisas, realizada por Hunt e Abraão em 2007, verificou que estacionamento seguro é o incentivo mais importante. Os autores Heinen, Maat e Wee (2009) recomendam que os governantes utilizem meios fiscais para incentivar o uso da bicicleta, desenvolvendo políticas voltadas ao

empregador, voluntária ou compulsória, tornando as empresas “amigas de bicicletas” e incentivadoras dessa prática.

Heinen, Maat e Wee (2009) apontam como resultados positivos que as empresas podem obter a redução do absenteísmo, funcionários mais saudáveis, redução de necessidade de espaço para estacionamento e menores custos de locomoção. O manual De Bicicleta para o Trabalho (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008) informa que é possível aumentar a qualidade no local de trabalho ao valorizar as pessoas preocupando-se com o seu bem estar, reduzir demanda por estacionamento, reduzir emissões de gases do efeito estufa e aumentar a produtividade com redução de absenteísmo e do estresse, visto que pedalar reduz a probabilidade de obesidade, doenças do coração, câncer, estresse, ansiedade e depressão e aumenta a disposição.

Quando a DuPont Corporation introduziu um programa de ginástica para seus funcionários, eles experimentaram uma diminuição de 14% do número de dias de faltas, que significou um ganho anual de 11.000 horas de trabalho (American Journal of Public Health, 1990). Pesquisadores suecos descobriram que trabalhadores saudáveis e em boa forma física erraram 27% menos que seus colegas fora de forma.

(ERGONOMICS, 1983, apud ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008, p. 29)

Para incentivar o uso de bicicletas como meio de locomoção urbana, uma das etapas sugeridas no manual De Bicicleta para o Trabalho (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008) é a melhoria da infraestrutura física, instalando bicicletários adequados e em locais seguros, recomenda uma vaga para cada vinte trabalhadores, e, se a organização dispuser de espaço, instalando vestiários e chuveiros. Além disso, o chuveiro pode incentivar outras práticas saudáveis (como caminhadas e corridas antes ou nos intervalos de trabalho). A recomendação é de um chuveiro para cada dez bicicletas. Também apresenta grande utilidade a instalação de armários ou estantes para guardar as roupas e itens de higiene. Outras facilidades que podem ser oferecidas secadores de cabelo, quadro de avisos e tábua e ferro de engomar e kit de ferramentas, como bomba de ar, câmaras de ar sobressalientes, kits para remendos de furos e conjuntos de chaves. A Bicycle Victoria (2007) indica que é possível oferecer protetores solares.

Do ponto de vista cultural, o manual De Bicicleta para o Trabalho (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008) enfatiza a necessidade do apoio da chefia e da direção, o que

pode ser através de eventos, premiações, convênios com lojas de bicicletas, para descontos em compras ou cursos, dos próprios chefes pedalarem, da flexibilidade com as vestimentas e com os horários de trabalho. Outra ação importante é utilizar a ajuda de funcionários ciclistas para auxiliar na disseminação dessa cultura, bem como criar grupos e utilizar as redes sociais. Pode haver empréstimo sem juros, adiantamento de salário, reembolso dos valores utilizados na compra de bicicletas, ou inclusive a organização pode fazer a doação do equipamento. É apresentado o caso de uma empresa no Reino Unido em que, a cada vez que o funcionário vai ao trabalho de bicicleta, acumula frações de horas para compensar atrasos ou faltas, indicado que para aqueles que pedalam regularmente o abono pode chegar a 3 dias de folga ao ano. Além disso, outra opção é acumular pontos e trocar por acessórios para bicicletas.

Algumas outras recomendações fornecidas pela The International Bicycle Fund (2012) são a realização de dias específicos para ir de bicicletas, palestras e oficinas sobre bicicletas, colunas na intranet ou em jornal/revistas da empresa, exibição de vídeos, cartazes e a organização de passeios e competições. Nas palestras e oficinas recomendam alguns assuntos que podem ser abordados, tal como introdução ao ciclismo, como comprar uma bicicleta, segurança, reparação e manutenção, cicloturismo, mulheres e ciclismo, cicloativismo, entre outros.

Por fim, o manual De Bicicleta para o Trabalho (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008) sugere que será benéfico à organização divulgar os incentivos que fornece e que é “amiga da bicicleta” em propagandas para os clientes, fornecedores e funcionários, o que pode ser através de jornal local, assessoria de imprensa e relatórios anuais. Também é possível, a um baixo custo, divulgar por email, intranet, memorandos, materiais de integração e orientação, de sinalização e cartazes, podendo indicar localização dos bicicletários e do vestiário ou incentivando a prática de exercícios.

### **5.3.6 Fornos Jung – O Caso de uma empresa que faz do incentivo o uso de bicicletas uma ação de Responsabilidade Socioambiental**

No Estado de Santa Catarina, a empresa Fornos Jung possui desde o ano 2000 um programa de incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana, chamado Bike to Work (De Bicicleta para o Trabalho), que é vinculado a sua gestão socioambiental,

conforme informou Elton Jung, diretor da empresa, em entrevista realizada por email (Jung, 2012).

A empresa oferece bicicletário, vestiários com chuveiro, armários com cadeado e uma pequena oficina com ferramentas e ar comprimido para encher pneu. Além disso, todo colaborador que quiser participar do programa recebe uma bicicleta já com equipamentos de segurança e, caso não tenha condições de adquirir os itens de segurança, estes também são custeados pela empresa. A bicicleta não precisa ser devolvida no desligamento.

O objetivo do projeto é estimular a participação dos empregados nas ações socioambientais, prevenir e reduzir a emissão de carbono, incentivar a prática de exercício, a melhoria da qualidade de vida e auxiliar na redução de veículos automotores no trânsito.

Antes de implantar o Programa Bike to Work, foi realizada uma pesquisa que envolveu troca de correspondências e visitas aos locais em que já estivesse em funcionamento algum programa semelhante, inclusive fora do Brasil. No processo de implantação, a primeira etapa foi a instalação da estrutura, que levou cerca de dois meses; a segunda etapa foi a divulgação sobre o funcionamento do programa e os benefícios através de cartazes, folders, entre outros, sendo que nesta etapa foi contratado o serviço de um designer) e teve a duração de 15 dias; a terceira etapa foi o levantamento dos interessados e a distribuição de bicicletas, com duração de 15 dias. O custo inicial do projeto, descontado o custo interno de seus colaboradores, foi de R\$ 4.515,00 reais, conforme segue detalhado no quadro 4:

**Quadro 4 - Custos para implantação do Programa Bike to Work**

<b>Atividade</b>	<b>Custo</b>
Criação de cartazes	R\$ 200,00
Impressão de cartazes	R\$ 200,00
Bicicletário	R\$ 650,00
3 chuveiros	R\$ 150,00
2 armários com tranca	R\$ 1000,00
Bico de ar comprimido	R\$ 15,00
10 bicicletas	R\$ 2300,00

Fonte: Jung (2012)

No Bike to Work são envolvidos (em tempo parcial) um empregado do setor de gestão de pessoas, para organizar e monitorar o programa, e um comprador para a aquisição das bicicletas. O custo estimado é de R\$ 250,00 para cada 30 horas de um empregado. Os novos colaboradores são informados sobre o Programa quando ingressam na empresa.

Atualmente, 28% dos colaboradores utilizam a bicicleta ao menos 3 vezes na semana para locomoção, sendo que as razões são redução de custos (29%), saúde (21%) e por ser o transporte mais rápido (21%).

Conforme informou o entrevistado Eldon Egon Jung, esta é uma das soluções de baixo investimento e rápida aplicação para o sedentarismo, o caos no trânsito urbano, a poluição do ar e sonora. Relata que algumas vantagens para as empresas são o aumento da produtividade, a redução do absenteísmo, a melhoria da imagem institucional, o aumento do espaço físico, menor necessidade de estacionamento.

Em função desse projeto a empresa Fornos Jung participou do Prêmio Sesi Qualidade no Trabalho e também foi contemplada em 2009 e 2010 com o certificado de Empresa Amiga do Meio-Ambiente.

## 6 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a coleta de informações, a técnica de amostragem escolhida foi a do tipo não probabilística ou amostragem por critério, que é a escolha da amostra de forma intencional. Conforme Gil (2009) na amostragem por critério a seleção é feita com base em um critério prévio, escolhido intencionalmente. O critério para a escolha das organizações a serem estudadas foi a busca por empresas ou órgãos públicos em Porto Alegre que disponibilizassem bicicletário para o uso de seus empregados ou servidores.

Foi utilizada a premissa de que a disponibilidade de um bicicletário torna a organização uma incentivadora do uso de bicicletas, baseando-se no resultado de uma pesquisa realizada por Hunt e Abraão em 2007 e relatada no trabalho de Heinen, Maat e Wee (2009), que constatou que estacionamento seguro é o incentivo mais importante que uma organização pode oferecer para o uso de bicicleta como meio de mobilidade urbana, posicionamento semelhante ao contido no manual De Bicicleta para o Trabalho (ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO, 2008). Além disso, a pesquisa de demanda manifesta realizada pela Prefeitura de Porto Alegre e divulgada no Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre (2008) constatou que bicicletário é a segunda ação mais incentivadora ao uso de bicicleta, com 38,88%, ficando atrás somente de ciclovias, e Ritta (2012) identificou resultados da mesma ordem.

A escolha por investigar organizações somente em Porto Alegre decorreu pela cidade ter a maior população do Estado e pelo entendimento da autora de que esta é a cidade mais problemática na região em questões de trânsito urbano, com congestionamentos cada vez maiores, e em poluição urbana se comparada às demais cidades do Rio Grande do Sul. Somado a isso, a percepção de que em cidades do interior é muito comum constatar o uso de bicicletas nas locomoções, principalmente para o trabalho, ao passo que em Porto Alegre é raro encontrar ciclistas nessa situação. Esse entendimento é corroborado pelo Ministério das Cidades (2007), que informa que, apesar da bicicleta ser o veículo mais utilizado no Brasil, o seu uso é mais difundido em cidades pequenas, e, nas cidades que possuem acima de 1 milhão de habitantes apenas 1% das viagens são realizadas de bicicleta.

A busca pelas organizações iniciou em outubro de 2012 e foi realizada através de contato com ciclistas, cicloativistas, sindicatos de categorias, a Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul, a Prefeitura Municipal de Porto Alegre, a EPTC, fabricantes de bicicletários, na rede social Facebook, no site de buscas Google e com grupos de convívio

social. Essa etapa apresentou uma dificuldade inesperada, quase inviabilizando a pesquisa pela dificuldade em encontrar empresas/órgãos com essa prática. Não se pode afirmar que seja uma raridade o incentivo ao uso de bicicletas em Porto Alegre pelas organizações, mas certamente esta prática é pouco divulgada.

Outrossim, não foi constatado estudo relacionando bicicletas e organizações em Porto Alegre ou no Rio Grande do Sul, para que pudesse auxiliar na procura, bem como são raros os estudos sobre o assunto no país e no exterior. Por conseguinte, esta pesquisa tem objetivo exploratório. Conforme Collis e Hussey (2005, p. 24):

“a pesquisa exploratória é realizada sobre um problema ou questão de pesquisa quando há poucos ou nenhum estudo anterior em que possamos buscar informações sobre a questão ou o problema. O objetivo desse estudo é procurar padrões, ideias ou hipóteses, em vez de testar ou confirmar uma hipótese”.

Segundo Selltiz et al. (1967 apud Gil, 2009, p. 3) um estudo exploratório “envolve geralmente a revisão de literatura, o estudo de experiências pessoais e a análise e exemplos que estimulam a compreensão”.

A busca pelas organizações resultou em onze resultados, dos quais foi possível realizar a pesquisa em oito deles. Dentre as três organizações excluídas: a primeira, uma empresa pública, foi em virtude de indisponibilidade e falta de interesse do gestor das políticas de incentivo em colaborar com o trabalho; a segunda, uma empresa privada, foi por localizar-se em rua de difícil acesso (sem circulação de transporte público) e de alto risco de assaltos (trabalhadores de empresas próximas recomendaram não realizar a visita); a terceira, um órgão público, pela dificuldade em manter contato com o administrador dos incentivos e posteriormente o órgão ter entrado em recesso. As oito organizações pesquisadas foram: Emater/RS-Ascar, Banrisul, Tribunal de Justiça/RS (TJ/RS), Tribunal Regional Federal da 4ª. Região/RS (TRF4), OTAM, TMSA – Tecnologia em Movimentação S/A, Hospital de Clínicas de Porto Alegre (HCPA) e Taurus.

Na coleta de dados foi utilizada a modalidade de entrevista estruturada, com questões compreendendo final fechado e outras final aberto. Collis e Hussey (2005) definem a entrevista estruturada como sendo uma entrevista com perguntas preparadas com antecedência, que conterà perguntas de final fechado quando o entrevistado tiver que selecionar alternativas predeterminadas em sua resposta, e conterà perguntas de final aberto quando o entrevistado puder responder como quiser e inclusive fornecer sua opinião.

As visitas nas organizações e as entrevistas ocorreram no período compreendido entre 18 a 27 de dezembro de 2012. Foi realizada uma visita em cada uma delas, a fim de conhecer o bicicletário e as demais estruturas de apoio aos ciclistas, quando fosse o caso, e foram executadas três entrevistas, todas transcritas em papel (o Banrisul foi exceção pois, além de ser transcrita, foi gravada): com a pessoa indicada como gestor da política de incentivos, com um usuário da bicicleta como meio de locomoção ao trabalho (que nesta pesquisa em algumas ocasiões também será denominado “ciclista”) e com um empregado ou servidor que não utiliza bicicleta como meio de locomoção ao trabalho (que será denominado de “não usuário” ou “não ciclista”). No decorrer desta pesquisa também será utilizado o termo “ciclismo” como sinônimo ao termo “uso de bicicletas para locomoção urbana”. O roteiro das entrevistas pode ser encontrado no anexo 2. Segue uma breve descrição das organizações e sobre as entrevistas.

A Emater/RS-Ascar de Porto Alegre localiza-se na Rua Botafogo, n.º 1051, no Bairro Menino Deus, sendo a união de duas entidades distintas (Emater/RS e Ascar), sociedades civis, de direito privado, sem fins lucrativos e que objetivam a execução da política de assistência técnica e extensão rural no Rio Grande do Sul, vinculadas ao Ministério da Agricultura. A organização trabalha para o fortalecimento das cadeias produtivas locais e regionais nas economias de sistemas de produção animal, de produção agrícola/florestal, sistemas de base ecológica/transição agroecológica e manejo do solo, agregação de valor/comercialização e serviços no meio rural, programas de apoio à gestão e aos sistemas de produção e também possui programas de enfrentamento das desigualdades rurais.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi quando, no início de dezembro, o grupo de ciclismo e cicloativismo Pedalegre, no qual a autora faz parte, foi convidado a participar de um passeio ciclístico promovido pela Emater/RS-Ascar para inaugurar o seu bicicletário.

O primeiro contato ocorreu por e-mail. A visita na organização ocorreu no dia 18 de dezembro, ocupando todo o turno da manhã. A entrevista foi com Cleusa Alves da Rocha, que é coordenadora do Grupo de Gestão Ambiental Interno, e a gestora das ações socioambientais, o que inclui as políticas de promoção ao ciclismo. A seguir, foi realizada uma visita às instalações da Emater/RS-Ascar para conhecer o bicicletário, os vestiários, os chuveiros e os armários. Em complemento à entrevista com Cleusa, foram realizados alguns questionamentos a Paulo Sérgio Mendes Filho, Assessor da Emater, que foi a pessoa que ajudou a construir a proposta das ações de incentivo ao uso de bicicletas, neste caso

posteriormente e por e-mail, tendo em vista estar ausente naquele momento. Os entrevistados (usuário e não usuário) foram indicados por Cleusa.

O Banrisul (Banco do Estado do Rio Grande do Sul) é uma instituição financeira, bancária, que atua como banco múltiplo nas carteiras comercial, crédito financiamento e investimento, crédito imobiliário, desenvolvimento, arrendamento mercantil e investimento. É uma sociedade de economia mista, constituída sob a forma de Sociedade Anônima, cujo foco de atuação é a região sul do Brasil. Seus clientes são pessoas físicas, micro, pequenas, médias e grandes empresas. O Banrisul está presente em 83,4% dos municípios gaúchos, atingindo 97,95% da população do Estado e conta com 441 agências, 9.762 colaboradores, 279 pontos de atendimento e 539 pontos eletrônicos. Além disso, a rede de atendimento se estende por mais 15 Estados no Brasil, em Nova Iorque e Grand Cayman. A sede administrativa localiza-se em Porto Alegre, na Rua Caldas Júnior, n° 108.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta ocorreu pelo site de buscas Google, sendo que essa foi a empresa mais mencionada pelas pessoas consultadas. Um integrante dos grupos de ciclismo frequentados pela autora é empregado do banco e indicou quem contatar na organização.

Os primeiros contatos ocorreram por e-mail. A visita na organização ocorreu no dia 19 de dezembro, ocupando todo o turno da manhã. O entrevistado foi Jorge Caon, Superintendente de TI, atualmente cedido ao Badesul (junto com o Banrisul compõe o sistema financeiro gaúcho), porém continua sendo o responsável pela gestão da política de incentivos ao uso de bicicletas. Isto posto, a entrevista ocorreu no Badesul, em Porto Alegre, na Rua General Andrade Neves, n.º 175, no bairro Centro. O Banrisul possui um programa chamado Banribike, no qual Jorge Caon foi o idealizador, o sistematizador e atualmente o administra de forma voluntária, em conjunto com as suas atribuições profissionais. Posteriormente foi realizada uma visita ao estacionamento em que se localiza o bicicletário e uma visita à academia conveniada com o banco, em que são utilizados os vestiários, armários e chuveiros. O entrevistado usuário foi o ciclista que integra o grupo no qual a autora participa, tendo coincidentemente também sido a pessoa indicada por Jorge Caon. O entrevistado que não é usuário de bicicletas para ir ao trabalho foi uma pessoa indicada pelo empregado que é usuário.

O TJ/RS (Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul) localiza-se em Porto Alegre na Av. Borges de Medeiros, n.º 1565, integra o poder judiciário brasileiro, cuja incumbência é defender os direitos individuais, interpretando as leis elaboradas pelo Legislativo e julgando os cidadãos que as deixam de cumprir. O TJ/RS possui 3.665.371

processos em andamento sendo julgados e sua estrutura conta com 6.237 servidores e 641 Juízes no 1º Grau e 2.030 servidores e 137 desembargadores no 2º Grau.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi através de uma pessoa do grupo de convívio social, que passou o contato de e-mail de um servidor que utiliza a bicicleta para ir trabalhar. O primeiro contato foi por e-mail, sendo que esse servidor aceitou ser entrevistado e indicou a pessoa de contato na organização responsável pela gestão dos incentivos.

A visita no TJ/RS ocorreu no dia 19 de dezembro, no turno da tarde, tendo uma duração total de 2 horas e 40 minutos. Foi realizada uma entrevista com Ângela Maria B. Knorr e com Sonia Maria P. J. de Oliveira, respectivamente coordenadora-adjunta e coordenadora do setor ECOJUS, órgão executor do sistema de gestão ambiental do TJ/RS. As entrevistadas são as responsáveis pela infraestrutura disponível para os ciclistas, gerindo as necessidades, bem como são as responsáveis pela execução de ações de promoção, como campanhas. Após a entrevista foi realizada uma visita ao local em que fica o bicicletário. O entrevistado que não é ciclista foi uma indicação do usuário de bicicletas.

O TRF4 (Tribunal Regional Federal da 4ª Região) localiza-se em Porto Alegre, na Rua Otávio Francisco Caruso da Rocha, n.º 300 e é um órgão de segundo grau do Poder Judiciário brasileiro, com jurisdição nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. A sua função é julgar recursos em processos que já foram julgados e sentenciados por juízes federais de primeiro grau, quando envolve a União Federal, autarquias e empresas públicas, bem como recursos de processos julgados e sentenciados por juízes de direito em causas de matéria previdenciária e em execuções fiscais. Além disso, tem competência para processar e julgar juízes federais da sua área de jurisdição, revisões criminais e as ações rescisórias, mandados de segurança e os habeas data contra ato do próprio Tribunal ou de juiz federal, habeas corpus quando a autoridade coatora for juiz federal e conflitos de competência entre juízes federais vinculados ao Tribunal.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi através de uma pessoa do grupo de convívio social, que é servidor na instituição, não é ciclista e aceitou ser entrevistado como representante desse grupo. Indicou a pessoa de contato na organização para realizar a entrevista e também indicou a pessoa que foi o entrevistado na condição de usuário, sendo um colega de setor.

O primeiro contato ocorreu por e-mail. A visita na organização ocorreu no dia 19 de dezembro, no turno da tarde, tendo uma duração total de 2 horas e 10 minutos. Inicialmente a entrevista foi com Marco Antonio Acosta Pinto, diretor de segurança, transporte e expedição,

que é responsável pelo bicicletário e responde por sua estrutura e segurança. Como seu conhecimento acerca da totalidade dos incentivos é limitada, ocorreu uma complementação da entrevista com Léo Maltchik, servidor do Setor de Ações Ambientais, que atua na gestão socioambiental, com campanhas relacionadas aos meios de locomoção do TRF4 e que, junto com o setor de segurança, transporte e expedição, tem responsabilidade de gerir as ações de apoio ao ciclismo. Todas as entrevistas foram transcritas em um bloco de anotações e igualmente houve visita às instalações.

OTAM é o nome fantasia da empresa S&P Brasil Ventilação Ltda., empresa privada fabricante de ventiladores industriais de alta tecnologia, com sedes em Porto Alegre/RS (local da visita, na Av. Francisco Silveira Bitencourt, n.º 1501) e em Mogi das Cruzes/SP. A empresa atua nos segmentos de ar condicionado industrial, ventilação e refrigeração, atendendo a indústria agrícola, naval, química, siderúrgica, de mineração, de papel e de equipamentos antipoluição.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi através de uma pessoa do grupo de convívio social, que trabalhou na OTAM, mas não soube informar como ocorre a gestão e quem seria a pessoa a tratar na empresa.

O primeiro contato ocorreu por telefone. A visita na organização ocorreu no dia 20 de dezembro, no turno da manhã, tendo uma duração total de 1 hora e 30 minutos. A entrevista foi com Hugo Machado, supervisor de Recursos Humanos, que trabalha com as demandas de gestão de pessoas, incluso as necessidades de manutenção e ampliação do bicicletário e vestiário, pois, ainda que a empresa possua gestão socioambiental, não há vínculo desse setor com as políticas de apoio aos ciclistas. As pessoas entrevistadas na condição de usuário de bicicleta e de não usuário foram indicadas por Hugo. Após as entrevistas ocorreu a visita à estrutura de apoio.

A TMSA – Tecnologia em Movimentação S/A, empresa privada, com matriz em Porto Alegre/RS (local da visita, na Avenida Bernardino Silveira Pastoriza, n.º 710) e filial em Belo Horizonte/MG. A TMSA volta a sua produção à movimentação e o processamento de granéis (transportadores tubulares, elevadores de caçambas, extratores para silos, moegas, raspadores e transportadores helicoidais), a máquinas especiais (carregadores de navios, empilhadeiras, recuperadores, guindastes e sugadores pneumáticos), ao controle ambiental (filtros compactos, filtros de mangas, supressores, entre outros), à engenharia elétrica e automação e à prestação de serviços de assistência técnica e peças de reposição para todos os equipamentos que fornece.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi através de um integrante do grupo de ciclismo em resposta ao questionamento feito na rede social Facebook para os integrantes do grupo, porém não soube fornecer mais dados.

O primeiro contato ocorreu por telefone. A visita na organização ocorreu no dia 20 de dezembro, o final da manhã até o início da tarde, tendo uma duração total de 2 horas. A primeira conversação ocorreu com Ananda Armani, do departamento de recursos humanos, que responde pelas necessidades relacionadas a transporte dos empregados. Informou que, apesar de oferecerem estrutura de apoio aos ciclistas e de disporem de um programa de gestão ambiental, não há qualquer vínculo. Em complemento a essa entrevista, foi realizada uma segunda com Cristiano da Silva, do setor de segurança, na busca de maiores informações sobre a ocupação do bicicletário. Após, foi realizada a visita à estrutura. O entrevistado que é usuário foi um empregado que estava chegando de bicicleta no momento da visita ao bicicletário e o entrevistado não usuário foi uma indicação do usuário da bicicleta.

O HCPA (Hospital de Clínicas de Porto Alegre) é uma empresa pública de direito privado, localizado em Porto Alegre, na Rua Ramiro Barcelos, n.º 2.350, que trabalha com assistência médica, ensino e pesquisa. É um hospital de assistência geral e universitária, com 60 especialidades médicas, atendendo, prioritariamente, pacientes do Sistema Único de Saúde (SUS). É vinculado academicamente à Universidade Federal do Rio Grande do Sul e integrante da rede de hospitais universitários do Ministério da Educação. Em 2011 o HCPA teve 32.354 internações, 586.283 consultas, 2.779.951 exames, 45.326 procedimentos cirúrgicos, 248.161 procedimentos ambulatoriais, 3.778 partos, 478 transplantes e 89695 sessões terapêuticas. A taxa de ocupação foi de 89,70%. Também realiza pesquisas biomédicas, clínicas e epidemiológica (1.451.119 projetos apoiados em 2011). O HCPA possui 5.546 funcionários, 290 docentes, 404 residentes médicos, 61 residentes multiprofissionais, 752 estagiários/alunos, 2.150 alunos de graduação, 570 alunos de mestrado e 429 alunos de doutorado.

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi por intermédio de uma integrante do grupo de ciclismo que trabalha na instituição e utiliza a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, tendo aceitado ser entrevistada e indicando a pessoa de contato na organização responsável pela gestão dos incentivos.

O primeiro contato foi por e-mail. A visita na organização ocorreu no dia 21 de dezembro, no turno da manhã, tendo a duração de 2 horas. O contato foi com Ademir Rama, chefe do Serviço de Logística e Segurança, que tem relação com os incentivos, especificamente os bicicletários, por ser o responsável pelo controle de acesso e segurança, e

que engloba a circulação viária externa e interna, sendo que o setor responde pelo gerenciamento dos bicicletários (planejamento, instalação e manutenção). Os vestiários, chuveiros e armários não são vinculados a uma política de promoção ao uso de bicicletas ou qualquer outra atividade física, uma vez que essa estrutura foi concebida e é mantida para uso profissional, em especial para uso em plantão ou após cirurgias. O entrevistado informou que, apesar de o HCPA possuir uma gestão socioambiental, a política de incentivo ao uso de bicicletas não é vinculada. A entrevistada não usuária de bicicleta é conhecida da autora e foi entrevistada em outro momento.

A Taurus Armas é uma empresa privada, do grupo Taurus, que produz revólveres, pistolas, metralhadoras e armas longas para as forças militares e policiais, bem como para o mercado civil, sendo a terceira maior fabricante de armas no mundo e a maior do Brasil, com mais de 70 anos no mercado e 4.800 funcionários (sendo 1.900 em Porto Alegre, local da visita, na Av. do Forte, n.º511).

A descoberta de que a organização possui políticas de incentivo ao uso de bicicleta foi através de uma pessoa do grupo de convívio social, que em questionamento a pessoas de seu círculo obteve essa informação, mas não soube informar quem contatar no local.

O primeiro contato foi por e-mail. A visita na organização ocorreu no dia 27 de dezembro, no turno da manhã, com duração total de 3 horas. A entrevista foi com Vinícius Benfica Dias, coordenador do setor de Segurança Patrimonial. Ainda que a empresa possua outras estruturas que a literatura considera incentivo, a gestão da Taurus vincula apenas o bicicletário, que é gerido por Vinícius no que concerne a sua estrutura e sua ampliação e não há vínculo com a gestão socioambiental, inclusive tendo autonomia para iniciar campanhas de incentivo.

Para análise dos dados optou-se pela metodologia qualitativa, valendo-se de análise de casos. Segundo Collis e Hussey (2005, p. 26) a metodologia qualitativa “é mais subjetiva e envolve examinar e refletir as percepções para obter um entendimento de atividades sociais e humanas”. Conforme Gil (2009) análise de casos é um dos procedimentos fundamentais usado em estudos exploratórios, em que os casos são tomados como exemplos que estimulam a compreensão de um fenômeno, em conjunto com outras estratégias, como estudo da literatura e entrevistas.

## 7 RESULTADOS – ENTREVISTA COM A ORGANIZAÇÃO

Os resultados das entrevistas foram agrupados em três categorias: organizações, usuários de bicicleta para locomoção ao trabalho e não usuários. Utilizando esses resultados como embasamento, em alguns pontos inferências foram realizadas, mas convém ressaltar que a amostra é muito pequena em relação ao universo (em especial para usuários e não usuários de bicicleta), o que não permite que essas inferências sejam generalizadas.

### 7.1 Resultados obtidos nas entrevistas com as organizações

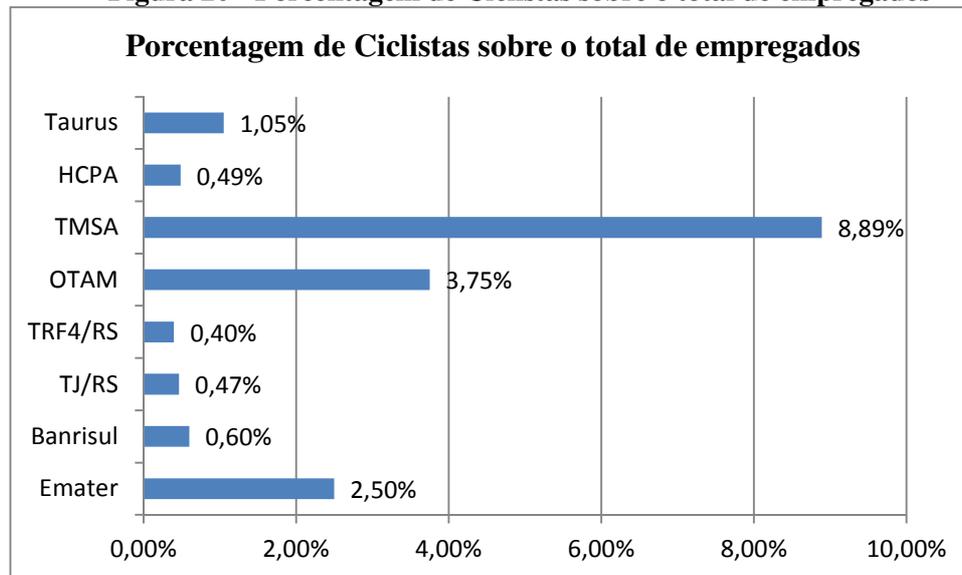
Em relação à quantidade média de empregados no prédio, ao número de vaga(s) no(s) bicicletário(s) e à quantidade média de ciclistas, foram obtidos os resultados demonstrados no quadro:

**Quadro 5 - Empregados, bicicletários e quantidade de ciclistas**

<b>Organização</b>	<b>Quantidade média de empregados no prédio</b>	<b>Número de vagas no(s) bicicletário(s)</b>	<b>Quantidade média de ciclistas por dia</b>
Emater/RS-Ascar	200	10	5
Banrisul	3000	23	18
TJ-RS	3000	24	14
TRF4/RS	1000	8	4
OTAM	320	20	12
TMSA	450	70	40
HCPA	8000	39	39
Taurus	1900	22	20

Fonte: Autora

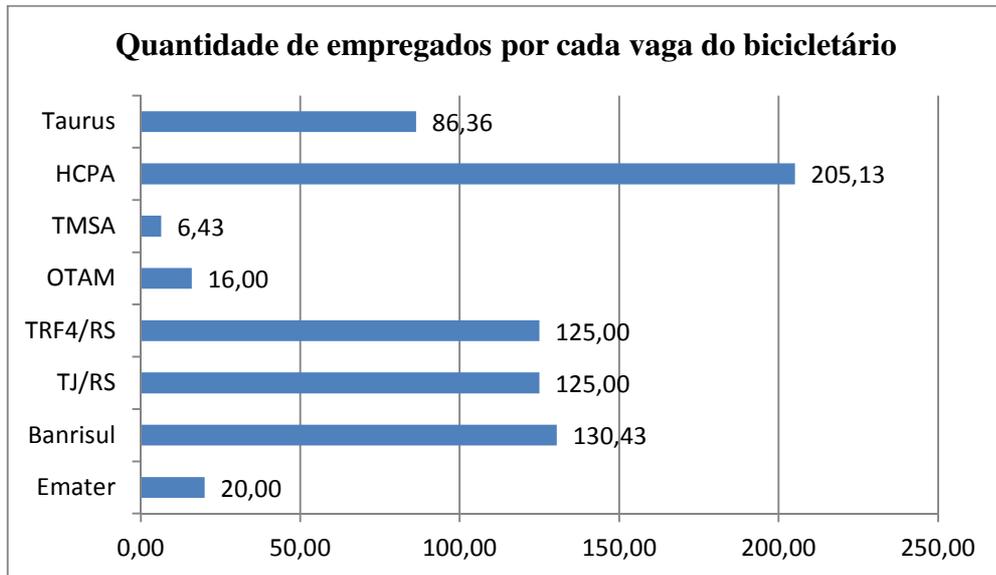
As organizações que têm maior quantidade de ciclistas são a TMSA, o HCPA e a Taurus. As que têm maior quantidade de ciclistas em relação ao total de funcionários do prédio são a TMSA e a OTAM, sendo que o Banrisul, o TJ/RS, o TRF/RS e o HCPA não alcançaram 1% (figura 20). Não foram encontrados estudos indicando metas a serem alcançadas ou níveis desejados.

**Figura 20 - Porcentagem de Ciclistas sobre o total de empregados**

Fonte: autora

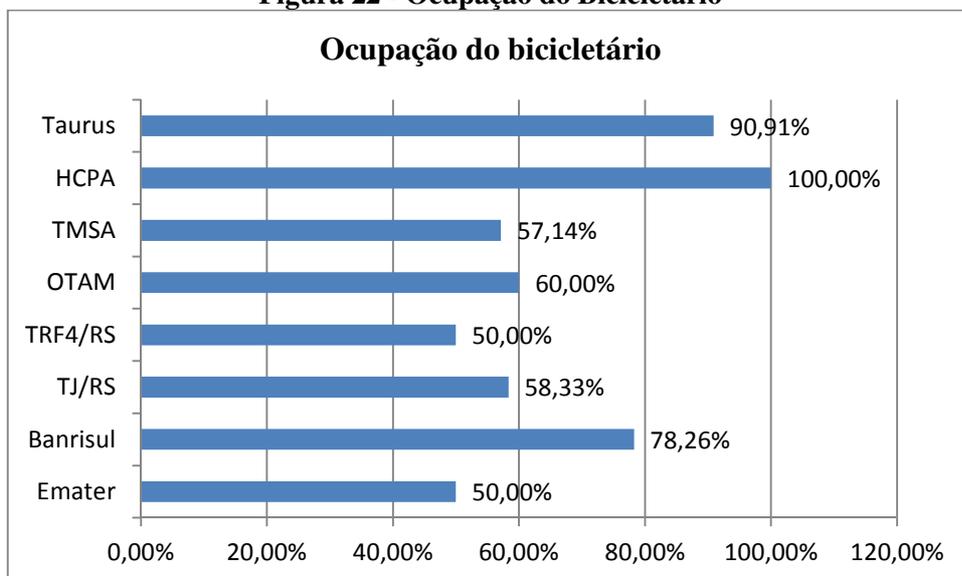
As organizações foram agrupadas conforme suas localizações: como zona central foram considerados o HCPA, o TRF4, o TJ/RS, o Banrisul e a Emater/RS-Ascar; e como zona periférica foram consideradas a Taurus, a TMSA e a Otam. As localizadas em zona central apresentaram uma média menor de ciclistas em relação ao total de empregados (0,89%) se comparadas às de zona periférica (4,56%). Alguns motivos que poderiam influenciar são o trânsito de veículos automotores e de ônibus ser mais intenso na zona central ou que na zona central todas as organizações são da área de serviços, enquanto na zona periférica todas são indústrias.

Em relação ao bicicletário, três das organizações investigadas (TMSA, OTAM e Emater/RS-Ascar) atendem a recomendação da Associação Transporte Ativo (2008) de haver uma vaga para cada 20 trabalhadores. O pior índice foi apresentado pelo HCPA (figura 21).

**Figura 21 - Quantidade de empregados por cada vaga do bicicletário**

Fonte: autora

Em relação à capacidade do(s) bicicletário(s), verifica-se que o HCPA está com a sua capacidade esgotada e que a Taurus encontra-se com 90% de sua capacidade (figura 22). O entrevistado do HCPA comentou que tem sido comum ver a presença de bicicletas estacionadas junto ao gradil do hospital.

**Figura 22 - Ocupação do Bicicletário**

Fonte: autora

Todas as organizações investigadas oferecem segurança nos seus bicicletários, alguns se situam no interior do prédio da empresa, enquanto outros em estacionamentos controlados

por vigias. A segurança nos bicicletários é um fator de estímulo ao uso de bicicletas, conforme é indicado no Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre (PDCI, 2008).

O bicicletário da Emater/RS-Ascar (figura 23) localiza-se no pátio da empresa, junto ao estacionamento de veículos, separado da rua por um gradil e com o acesso controlado por um segurança. Cumpre quase a totalidade das recomendações apresentadas nesta pesquisa, a da The International Bicycle Fund (2012) de estar em um local iluminado, protegido do tempo com uma cobertura, telhado ou dentro de um edifício, e da ACBC (2012) de estar próximo à entrada, em local sem impedimentos de acesso e inclusive com sinalização indicativa (que não está na foto), do piso ser sem saliências e apenas o suporte da bicicleta poderia ser maior para permitir prender o quadro (que, no caso, só é possível para aqueles ciclistas que tiverem corrente com cadeado mais longa).

**Figura 23 - Bicicletário da Emater/RS-Ascar**



Fonte: autora

No Banrisul (figura 24) não havia espaço físico para a instalação do bicicletário dentro do seu prédio, então foi realizada uma busca nas imediações e foi verificado que havia a possibilidade de usar o espaço de um muro junto à divisa do edifício da Ugapoci. Em cima

desse espaço, foi desenhado e projetado o bicicletário. Houve um acordo que não seria pago aluguel em troca de ceder três espaços no bicicletário para a Ugapoci, que, posteriormente, por não haver interessados em pedalar devolveu ao Banrisul. Esse bicicletário fica em um estacionamento, que é vigiado por um segurança e que possui uma planilha de controle de entrada e de saída diária, marcando inclusive a hora em que o ciclista chegou e a hora em que saiu. Este controle, além de promover segurança, visa acompanhar os ciclistas e saber se de fato tem pedalado e sua frequência, para melhor controle de uso e distribuição das vagas. Esse controle é repassado ao administrador do programa de incentivos ao uso das bicicletas, que faz estatísticas de uso, relatando que, inclusive a ocupação do bicicletário está menor atualmente, pois algumas pessoas que não estavam utilizando foram cortadas do programa. O bicicletário não cumpre a recomendação da The International Bicycle Fund (2012) de ser protegido do tempo com uma cobertura, telhado ou dentro de um edifício, bem como a recomendação da ACBC (2012) de não utilizar suportes de encaixe de rodas, mas há que se levar em conta a solução criativa em frente ao empecilho de ausência de espaço.

**Figura 24 - Bicicletário do Banrisul**



Fonte: autora

Inclusive, dentre as organizações investigadas, merece destaque o programa de incentivo ao uso de bicicletas do Banrisul, por ser o programa mais consolidado: o Banribike. O programa existe na agência central do Banrisul, foi idealizado e é administrado de forma voluntária pelo entrevistado, que também utiliza a bicicleta para locomoção até o trabalho.

Ao longo do Banribike já se inscreveram cerca de 80 pessoas, nem todas chegaram a participar (em torno de 50 a 60 pessoas já participaram). O programa prevê o uso da bicicleta como um veículo, que deve respeitar as leis de trânsito, devendo andar na via pública e nas ciclovias e ciclofaixas, respeitando o sinal, os pedestres e os automóveis. Além disso, prevê o uso de capacetes, de sinalizadores e de roupas adequadas para pedalar, inclusive com fitas refletivas, para que torne a bicicleta mais segura e visível no trânsito.

Para participar do Banribike existe uma sistemática desde o seu início e que permanece atualmente: é necessário preencher uma ficha de inscrição (anexo 3), em que o interessado indica há quanto tempo pedala, se utiliza equipamentos de segurança, a distância de sua casa até o local de trabalho, se já possui experiência em pedalar em ambiente urbano, qual a frequência que pretende ir pedalando, entre outros. Antes de iniciar no programa são realizados exames médicos, é fornecido um manual do ciclista (anexo 4), que trata de temas como segurança viária, condicionamento físico, segurança contra roubo, manutenção, primeiros socorros, legislação e sobre responsabilidade civil do empregador.

No TJ/RS, o bicicletário (figura 25) situa-se no interior do prédio, no seu subsolo, com acesso pela lateral, permitido somente a servidores e controlado por seguranças. Atende a quase todas as recomendações da Bicycle Fund (2012) e da ACBC (2012), uma vez que está em local iluminado, protegido do tempo dentro do edifício, localizado próximo da entrada, em local sem impedimento de acesso, com sinalização, piso plano, canaletas para o escoamento de água, apenas o suporte da bicicleta poderia ser maior para permitir prender o quadro.

**Figura 25 - Bicletário do TJ/RS**

Fonte: autora

O bicicletário do TRT4 (figura 26) situa-se no subsolo do prédio, junto ao estacionamento de veículos, em local controlado por segurança e acesso permitido somente a servidores. Um ponto interessante é que no dia da visita nenhuma bicicleta estava cadeada, aparentando que o bicicletário é considerado muito seguro pelos usuários. A única recomendação não atendida é a da ACBC (2012) no que diz respeito ao seu suporte permitir prender o quadro da bicicleta.

**Figura 26 - Bicletário do TRT4**

Fonte: autora

Na OTAM (figura 27), o bicicletário localiza-se no pátio interno da empresa, junto à guarida de segurança. Cumpre parcialmente com as recomendações da The International Bicycle Fund (2012) uma vez que o bicicletário não possui iluminação e que, apesar de possuir uma cobertura de proteção do tempo, seu tamanho é pequeno. Em relação às recomendações da ACBC (2012), somente deixa de cumprir a que refere à estrutura de fixação de bicicletas, de que seja possível prender o seu quadro (o sistema da Otam é o que prende a roda dianteira).

**Figura 27 - Bicletário da OTAM**

Fonte: autora

Na TMSA (figura 28), o bicicletário situa-se no pátio da empresa, ao lado da guarida de segurança, em um espaço iluminado e coberto. Cumpre quase a totalidade das recomendações em relação à estrutura, com a exceção de que as bicicletas são penduradas, contrário à sugestão da ACBC (2012) de não utilizar suportes de encaixe de rodas, de guidão ou de pendurar.

**Figura 28 - Bicletário da TMSA**

Fonte: autora

O HCPA possui três bicicletários, localizados nos seguintes pontos: portaria principal (com 26 vagas), prédio do centro de pesquisas (com 8 vagas) e Unidade Básica de Saúde (com 5 vagas). Em atenção a pedidos dos empregados, há um ano foi realizada uma nova estrutura, em que os antigos bicicletários foram substituídos e a quantidade de vagas foi ampliada. Relata o administrador que todos os bicicletários ficam lotados diariamente. Além disso, nas imediações do hospital (uma quadra) há um bicicletário público, porém sem segurança e recentemente foi instalado um ponto de aluguel de bicicletas do sistema BikePoa. Salienta-se que no dia da visita chovia, o que pode justificar a não ocupação do bicicletário na integralidade. O HCPA é a única das empresas estudadas que cumpriu todas as recomendações contidas nesta pesquisa em relação à estrutura do bicicletário, tanto as da The International Bicycle Fund (2012) quanto às da ACBC (2012). Na figura 29 podemos ver o bicicletário da portaria principal:

**Figura 29 - Bicletário do HCPA**

Fonte: autora

O bicicletário da Taurus (figura 30) localiza-se no pátio interno da empresa, que possui a entrada controlada por segurança, inclusive com revistas pessoais em função do seu ramo de atuação. Não cumpre as recomendações da The International Bicycle Fund (2012) de estar protegido do tempo com uma cobertura, telhado ou dentro de um edifício, bem como a da ACBC (2012) de que o suporte permita prender o quadro da bicicleta.

**Figura 30 - Bicletário da Taurus**



Fonte: autora

Verificou-se que seis das organizações investigadas oferecem vestiário e sete delas oferecem chuveiros (quadro 6), fatores incentivadores ao uso de bicicletas segundo informa o Plano Diretor Ciclovitário Integrado de Porto Alegre (PDCI, 2008). Além disso, seis das organizações oferecem armários e apenas uma organização oferece kit de ferramentas, que são algumas das recomendações contidas em manuais de uso de bicicletas como meio de mobilidade.

**Quadro 6 - Outros benefícios**

<b>Organização</b>	<b>Há vestiário(s)?</b>	<b>Há chuveiro(s)?</b>	<b>Há armários(s)?</b>	<b>Há disponibilização de ferramentas?</b>
Emater/RS-Ascar	sim	sim	sim	não
Banrisul	sim	sim	sim	não
TJ/RS	não	não	não	não
TRF4	não	sim	não	não
OTAM	sim	sim	sim	não
TMSA	sim	sim	sim	sim
HCPA	sim	sim	sim	não
Taurus	sim	sim	sim	não

Fonte: autora

O Banrisul, por não dispor de espaço físico, realizou um contrato com uma academia situada em frente ao prédio, prevendo o uso do vestiário, chuveiro e armário, pagando um preço inferior ao de uma mensalidade. O contrato prevê 23 banhos diários, não sendo vinculado ao nome dos ciclistas, pois o bicicletário também é compartilhado entre empregados que pedalam em dias alternados.

No Tribunal de Justiça não há estrutura com vestiário, chuveiro e armário por falta de espaço. Atualmente, para aqueles que necessitam, a opção disponível é utilizar o vestiário do Foro Central, prédio nas imediações do Tribunal de Justiça.

Tendo por motivação a pesquisa de Schmitt (2006) a qual sugere que no uso de horários flexíveis é possível enfrentar menos tráfego, esse questionamento foi realizado e verificou-se que três das organizações oferecem a possibilidade de horários flexíveis para ir trabalhar (Banrisul, TRF4 e HCPA).

Foi questionado o ano de início dos incentivos (em relação à estrutura dos bicicletários) e se foram iniciativa das organizações ou fruto de reivindicações dos empregados. Apenas em duas organizações (TJ/RS e Taurus) a iniciativa de apoiar o uso de bicicleta partiu da organização (quadro 7).

**Quadro 7 - Início e motivação para os incentivos**

<b>Organização</b>	<b>Data marco ao início do apoio aos ciclistas (ex: instalação do bicicletário)</b>	<b>O apoio deu-se por iniciativa da organização ou por solicitação dos empregados?</b>
Emater/RS-Ascar	2012	empregados
Banrisul	2011	empregados
TJ/RS	2007	organização
TRF4	2010	empregados
OTAM	1980	empregados
TMSA	2007, no mínimo	empregados
HCPA	1994, no mínimo	empregados
Taurus	1972, no mínimo	organização

Fonte: autora

No Banrisul, durante diversas gestões, desde 2000, foi encaminhado o projeto à diretoria e esse foi negado, sendo aceito somente na quarta administração após o pedido inicial. No início do programa se inscreveram cerca de quarenta pessoas para as vinte vagas, sendo realizada uma triagem, em que se utilizou como critérios de preferência a experiência, o número de dias que o inscrito pretendia pedalar e a maior distância de casa até o trabalho.

No caso do TJ/RS, na época havia um servidor esportista que praticava triátlon. Ele utilizava a bicicleta para ir ao trabalho e a preocupação começou por saberem que ele deixava sua bicicleta solta no estacionamento, sem segurança, sendo que se tratava de um equipamento caro e equipado para competições. Então, instalou-se um primeiro bicicletário, na época com 4 ou 6 vagas. Atualmente, está havendo uma maior consciência ambiental, inclusive com a criação do setor ECOJUS, realizada em 2008, e as ações em promoção ao uso de bicicletas têm caráter mais ambiental.

Na OTAM, o entrevistado ressaltou que muitos dos empregados do ambiente fabril possuem baixo poder aquisitivo e que a grande maioria utiliza a bicicleta para locomoção ao trabalho por necessidades econômicas, sem qualquer vínculo com preocupações ambientais ou por questões de saúde, afirmando que por experiência de convivência percebe que estes empregados, na medida em que incrementam seu salário, passam a utilizar moto ou carro para sua locomoção.

Apenas a Emater/RS-Ascar e o Banrisul realizaram uma pesquisa acerca da aceitação antes do início da política de incentivos (quadro 8). Em relação aos custos de implantação, apenas o Banrisul possui esse registro disponível, as demais organizações ou haviam instalado há muito tempo ou sequer sabiam quem poderia ter essa informação. Os custos de manutenção foram considerados irrisórios por quatro organizações, três delas não disponibilizaram esta informação, enquanto o entrevistado do Banrisul considera o custo de manutenção atual elevado, mas necessário pela falta de espaço para vestiários e das atuais prioridades do banco.

**Quadro 8 - Estudos prévios, custo de implantação e manutenção**

<b>Organização</b>	<b>Houve alguma pesquisa ou estudo prévio sobre a utilidade e aceitação?</b>	<b>Custo de implantação</b>	<b>Custo de manutenção</b>
Emater/RS-Ascar	sim	não foi disponibilizado	irrisório
Banrisul	sim	R\$ 7000,00	R\$ 1000,00 mês
TJ/RS	não	não foi disponibilizado	não foi disponibilizado
TRF4	não	não foi disponibilizado	não foi disponibilizado
OTAM	não	não há registro	irrisório, está dentro do escopo de manutenção predial.
TMSA	não	não há registro	não há manutenção
HCPA	não	não foi disponibilizado	irrisório
Taurus	não	não há registro	irrisório

Fonte: autora

Antes de iniciar o seu programa de incentivo ao uso de bicicletas, a Emater realizou uma reunião entre o grupo gestor e os ciclistas. É importante salientar que na organização já havia banheiros, sendo então necessário instalar chuveiros, armários e o bicicletário.

Foi constatado que apenas o Banrisul controla a distância que os usuários pedalam. Em relação a acidentes, não existe controle formal em nenhuma das organizações estudadas, todas as respostas foram fornecidas baseadas na recordação dos administradores das políticas de incentivo. Apenas na TMSA há lembrança de um acidente recente com ciclista, com ferimentos leves, nas demais organizações não. Não existe recomendação na literatura acerca de manter controles de distâncias percorridas e da existência de acidentes.

Os incentivos financeiros são algumas das possibilidades de incentivo contidas no manual De Bicicleta para o Trabalho (Associação Transporte Ativo, 2008) e também foram verificados casos práticos, como a empresa catarinense e empresas no exterior, porém nenhuma das organizações investigadas possui esse tipo de prática.

Levando em conta o posicionamento da Associação Transporte Ativo (2008) da importância da realização de campanhas de incentivo, foi identificado que a metade das organizações realizam campanhas (Emater/RS-Ascar, Banrisul, TJ/RS e HCPA). Merece destaque a Emater/RS-Ascar, que realiza palestras para seus empregados, e no dia 16 de dezembro de 2012 realizou o seu 1º passeio ciclístico em Porto Alegre (figura 31), tendo

participação de muitos empregados e cicloativistas. No anexo 5 pode ser visto o cartaz de divulgação do passeio ciclístico.

**Figura 31 - 1º Passeio Ciclístico da Emater/RS-Ascar**

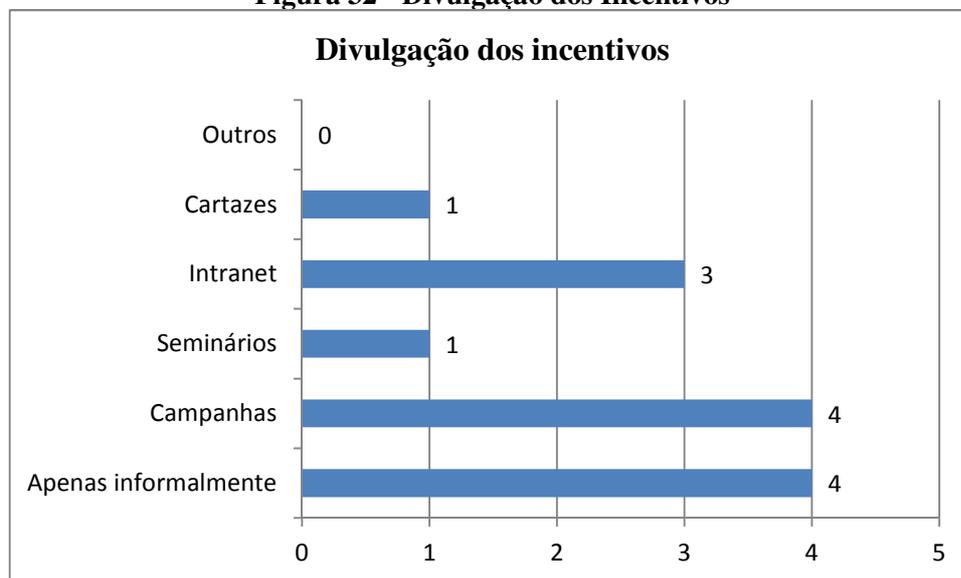


Fonte: Emater/RS-Ascar (2012)

No TJ/RS houve uma campanha intensa em 2011 incentivando o uso de transportes alternativos, como bicicletas, ônibus, motos, carona solidária e caminhar para o trabalho.

No HCPA quando instalaram os novos bicicletários realizaram campanhas de incentivo através de cartazes e da intranet e há previsão de realizar nova campanha em 2013.

A divulgação dos programas dos incentivos entre os empregados é uma prática bastante recomendada na literatura, como, por exemplo, em *The International Bicycle Fund* (2012) e em *Bicicleta para o Trabalho* (2008) que fornece inclusive algumas possibilidades de divulgação de baixo custo. Foi verificado que quatro organizações divulgam apenas informalmente (TRF4, OTAM, TMSA e Taurus). Em relação à divulgação entre os empregados, a Emater/RS-Ascar trabalha com campanhas e seminários, o Banrisul com campanhas e intranet, o TJ/RS com campanhas e intranet e o HCPA com campanhas e intranet (figura 32).

**Figura 32 - Divulgação dos Incentivos**

Fonte: autora

Questionadas sobre a pretensão em realizar novas ações e campanhas de incentivo, a OTAM e a TMSA responderam não terem essa intenção, ao menos em curto prazo. O TRF4 respondeu que provavelmente sim, relatando que recentemente realizaram uma campanha para ir ao trabalho de carona com colegas, que pedalar pode ser uma alternativa interessante para uma próxima campanha. Por fim, cinco organizações responderam que pretendem realizar novas ações de incentivo ao uso de bicicletas (Emater/RS-Ascar, Banrisul, TJ/RS, HCPA e Taurus). Na Emater/RS-Ascar objetivam realizar uma nova campanha e um novo seminário, bem como organizar o segundo passeio ciclístico; e no Banrisul o entrevistado informou que inclusive está trabalhando para implantar o Banribike na primeira agência fora de Porto Alegre, em Novo Hamburgo.

Em relação a novas demandas, metade das organizações relataram não terem novos pedidos (Emater/RS-Ascar, TRF4, OTAM e TMSA). A Emater, apesar de não ter novas demandas, tem a expectativa de que em breve seja solicitada a ampliação do bicicletário.

Dentre as organizações que têm novas demandas, o Banrisul necessita trocar de academia, pela necessidade de mais chuveiros, pois a academia teve aumento no número de clientes e algumas vezes há espera pelo uso do chuveiro; o TJ/RS tem demanda por vestiários e chuveiros, o HCPA por novas vagas no bicicletário e a Taurus de que o bicicletário tenha

um teto de proteção. Todas as organizações pretendem atender as novas demandas: o Banrisul já está trabalhando na busca de uma nova academia; no TJ/RS está sendo construído um novo prédio, anexo ao atual, em que há previsão da estrutura de vestiário e chuveiro para os ciclistas; no HCPA, além de estarem estudando o espaço para a colocação dos novos bicicletários, haverá a ampliação de 70% do espaço do hospital em área física e toda sua estrutura de apoio, inclusive bicicletários; na Taurus a nova demanda foi descoberta apenas na entrevista com o empregado ciclista e o administrador relatou que considera uma boa ideia e que pretende colocá-la em prática.

Tendo em vista a existência de estudos relacionando o incentivo ao uso de bicicletas e redução de custos com transporte, saúde e menor absenteísmo, como *The Cycle-Friendly Workplace* (Bicycle Victoria, 2007) que relaciona absenteísmo e perda de produtividade associados a aproximadamente 17% da folha de pagamento total; Heinen, Maat e Wee (2009) que apontam como resultados positivos do incentivo ao ciclismo a redução do absenteísmo, funcionários mais saudáveis, redução de necessidade de espaço para estacionamento e menores custos de locomoção; e o manual *De Bicicleta para o Trabalho* (Associação Transporte Ativo, 2008) que trata do aumento de produtividade com redução de absenteísmo e do estresse, foi questionado às organizações se de alguma forma possuem medição de resultados (formais ou informais) sobre redução de custos, absenteísmo e satisfação dos usuários, sendo que apenas a Emater/RS-Ascar e o Banrisul responderam que possuem relatos de resultados informais, enquanto as demais não possuem qualquer tipo de medição.

Na Emater/RS-Ascar os empregados ciclistas relatam muita satisfação com a estrutura e tem sido percebido um aumento de usuários. No Banrisul os resultados informais são de algumas pessoas que iniciaram no Banribike e emagreceram relataram sentirem-se mais saudáveis e reduziram índices de colesterol. O entrevistado ressaltou que com os dados que dispõe até seria possível medir os resultados, mas tendo em vista que a administração do grupo é um trabalho voluntário que realiza, não teve tempo para tabular estas informações.

Em relação ao reconhecimento e premiações de organizações que incentivam o uso de bicicletas, há relatos de casos de premiação, como o *Bicycle Friendly Business Award* (Prêmio Empresa Amiga da Bicicleta) no Canadá, concedido às empresas com as melhores ações de incentivo ao uso de bicicletas, e também do selo *Empresa Amiga da Bicicleta*, concedida a empresas em Pernambuco que tenham estrutura de apoio ao ciclismo, porém nenhuma das organizações entrevistadas obteve algum prêmio ou reconhecimento. Relata o entrevistado do Banrisul que, ainda assim, essa prática tem permitido certa visibilidade ao

banco, uma vez que já foram realizadas diversas reportagens em jornais locais, regionais e especializados em bicicleta sobre o BanriBike.

Na literatura há recomendação de que os governantes utilizem meios fiscais para incentivar o uso da bicicleta, desenvolvendo políticas voltadas ao empregador de forma voluntária ou compulsória (HEINEN; MAAT; WEE, 2009), bem como há relato de ações efetivas, como o governo de Pernambuco que oferece o selo Empresa Amiga da Bicicleta. Foi questionado se as organizações recebem algum incentivo do governo para promover o apoio ao uso de bicicletas entre seus funcionários, como, por exemplo, redução de impostos, e todas as organizações responderam de forma negativa.

Quando questionadas que se caso recebessem incentivos do governo estariam dispostas a realizar mais iniciativas de apoio ao uso de bicicletas (figura 33), seis das organizações se mostraram favoráveis (Banrisul, TJ/RS, TRF4, OTAM, HCPA e Taurus). O entrevistado do Banrisul ressaltou que inclusive uma das sugestões que foi encaminhada a diretoria é a possibilidade de fazer financiamento de bicicletas através do banco. A Emater/RS-Ascar acredita que mesmo com incentivos do governo não ampliaria seu programa de incentivos e a TMSA ficou em dúvida, respondeu o entrevistado que haveria necessidade de estudo da diretoria.

**Figura 33 - Disposição a realizar mais iniciativas de apoio ao ciclismo**



Fonte: autora

Tendo em vista que Machado e Oliveira (2009) elencam que exigências de mercado e pressão da sociedade são aspectos que têm atuado em prol da gestão ambiental empresarial e que o incentivo ao uso de bicicletas trata-se de uma ação de gestão socioambiental, foi

questionado às empresas se algum fornecedor ou cliente já exigiu como requisito para negociação a existência de ações de gestão socioambiental, a qual apenas a Taurus respondeu que sim, que inclusive mantém a Fundação Taurus visando atender essa necessidade.

Porém, há que se ressaltar que três das organizações possuem uma condição especial, na busca por negociar com fornecedores ou clientes que tenham tais práticas. O TJ/RS informou que existe a Recomendação nº 11, de 22 de maio de 2007, do Conselho Nacional de Justiça para adotar políticas de proteção ao meio ambiente e de conscientização dos servidores e jurisdicionados. Em 2010, o Conselho Nacional de Justiça lançou a meta número 6, em que os tribunais deveriam reduzir 2% do consumo de energia, água, combustível e telefonia, situação em que se encaixa a promoção ao uso de bicicletas e a negociação com fornecedores socialmente responsáveis. No Banrisul há um viés ambiental na preferência por adquirir produtos e serviços que respeitem o meio ambiente, inclusive exige para liberação de financiamentos algumas ações e requisitos ambientais de algumas empresas. No HCPA, há recomendação do governo federal de que em editais de contratação com fornecedores existam cláusulas que exijam ações de sustentabilidade, como economia de materiais e energia.

Considerando que autores como Borger (2006) relatam que já é percepção de muitas organizações que ações de responsabilidade socioambiental são um investimento passível de benefícios futuros e de vantagem competitiva, foi questionado às organizações se consideram as ações de apoio ao ciclismo entre os funcionários como um diferencial competitivo, e apenas duas responderam que sim, Banrisul e Taurus (quadro 9).

**Quadro 9 - Ações de apoio ao ciclismo como um diferencial competitivo**

<b>Organização</b>	<b>No entendimento do entrevistado, a organização considera as ações de apoio ao ciclismo entre os funcionários como um diferencial competitivo?</b>
Emater/RS-Ascar	não
Banrisul	sim
TJ/RS	não considera diferencial competitivo, mas entende haver uma melhora da imagem institucional junto à população e aos servidores e magistrados
TRF4	não
OTAM	não
TMSA	não
HCPA	não, pois o atendimento particular representa 10 % do total e o hospital não realiza campanhas de chamada por pacientes.
Taurus	sim

Fonte: autora

Questionadas se possuem programa de gestão socioambiental, todas as organizações responderam que sim. E quando questionadas se as ações de apoio ao ciclismo são vinculadas ao programa de gestão socioambiental, apenas três das organizações responderam que sim, sendo a Emater/RS-Ascar, o Banrisul e o TJ/RS.

## 7.2 Resultados obtidos nas entrevistas com os usuários (ciclistas)

Segue quadro 10 com o perfil dos entrevistados.

**Quadro 10 - Perfil dos usuários entrevistados**

<b>Organização</b>	<b>Idade</b>	<b>Cargo/Função</b>
Emater/RS-Ascar	30	jornalista
Banrisul	38	analista de sistemas
TJ/RS	23	secretário de desembargador
TRF4	21	estagiário
OTAM	39	técnico comercial
TMSA	45	caldeiro
HCPA	36	mestranda bolsista no PPG no Serviço de Endocrinologia
Taurus	37	afiador de ferramentaria I

Fonte: autora

Questionados se possuem carro ou moto, cinco usuários possuem carro (TJ/RS, TRF4, OTAM, TMSA e Taurus), nenhum possui moto e três não possuem automóvel nem moto (Emater/RS-Ascar, Banrisul e HCPA). O usuário da Emater/RS-Ascar relatou ter vendido sua moto após começar a pedalar e deixar de utilizá-la, e o do Banrisul respondeu que tem à sua disponibilidade o carro dos pais para quando precisa, como em dias de chuva.

Também foi questionado aos entrevistados qual é a distância percorrida de sua residência até o local de trabalho por trecho, podendo ser observado que há ciclistas que percorrem uma distância diária total de 30 km. Em relação ao tempo médio em que percorrem esta distância, nem todos os entrevistados puderam oferecer comparações da bicicleta em relação a outros meios, mas é importante observar que em três organizações os ciclistas percorrem o trajeto mais rápido de bicicleta do que com outros meios (Banrisul, TJ/RS e HCPA) e em outras 3 situações no mesmo tempo do que com outros meios (Banrisul, HCPA e Taurus). No caso do entrevistado do Banrisul, a bicicleta se mostrou mais rápida para ir ao

trabalho do que o modal ônibus e de mesmo tempo que a locomoção com automóvel. A entrevistada do HCPA percorre o trajeto até o local de trabalho no mesmo tempo utilizando tanto bicicleta quanto ônibus, e de forma mais rápida com a bicicleta do que com automóvel.

Levando em conta a informação do manual De Bicicleta para o Trabalho (2008) de que para distâncias de até 6 km a bicicleta é mais rápida que um automóvel e para distâncias entre 6km a 10 km os tempos de deslocamentos são equivalentes, foi realizada uma pequena comparação e verificado que: no TJ/RS o ciclista percorre de forma mais rápida com a bicicleta do que de carro uma distância de 1 km; no Banrisul o ciclista leva 25 minutos para percorrer 10 km, tanto se for de bicicleta como de carro; e na Taurus, uma distância de 11 km é percorrida em 30 minutos de bicicleta enquanto é em 17 minutos de carro. Esses três resultados apresentados parecem estar de acordo com o informado no manual De Bicicleta para o Trabalho (2008). A exceção ocorreu no HCPA, em que para uma distância maior do que 10 km a bicicleta ainda se mostrou mais rápida, e averiguando com a entrevista o trajeto percorrido percebeu-se que é uma via bastante congestionada em horários de pico (Av. Protásio Alves). Ver quadro 11.

**Quadro 11 - Distância percorrida X tempo**

<b>Organização</b>	<b>Qual é a distância percorrida de sua residência até o local de trabalho (por trecho)?</b>	<b>Em quanto tempo percorre esta distância (média)?</b>
Emater/RS-Ascar	5 km	25 minutos de bicicleta e 15 minutos de moto
Banrisul	10 km	25 minutos, tanto se for percorrido de bicicleta como de carro. De ônibus, em torno de 50 minutos.
TJ/RS	1 km	7 minutos de bicicleta e 10 minutos de carro
TRF4	2 km	15 minutos de bicicleta
OTAM	15 km	40 minutos de bicicleta
TMSA	1 km	5 minutos de bicicleta
HCPA	12 km	15 minutos de bicicleta, 15 minutos de ônibus e 30 minutos de carro
Taurus	11 km	30 minutos de bicicleta, 17 minutos de carro e 30 minutos de ônibus

Fonte: autora

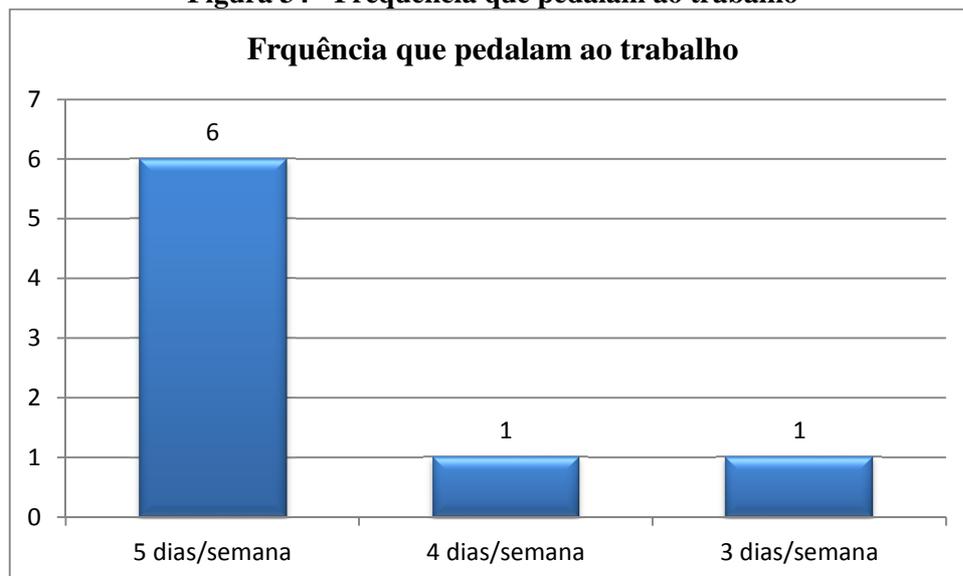
Entre os usuários entrevistados, todos utilizam a bicicleta (considerando lazer) desde a infância e, ao questionamento desde quando pedalam como meio de locomoção ao trabalho, três dos ciclistas respondem que desde a década de 1990 (quadro 12).

**Quadro 12 - Tempo que utiliza a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho**

<b>Organização</b>	<b>Desde quando pedala como meio de locomoção ao trabalho?</b>
Emater/RS-Ascar	abril/2012
Banrisul	agosto/2011
TJ/RS	julho/2011, quando iniciou no Tribunal
TRF4	março/2012
OTAM	2006
TMSA	1990
HCPA	1994
Taurus	1992

Fonte: autora

Acerca da frequência que pedalam até o local de trabalho seis dos entrevistados pedalam cinco dias por semana (Emater/RS-Ascar, Bansirul, TJ/RS, OTAM, TMSA e Taurus), sendo que por todos foi ressaltado que a exceção é em dias chuvosos. No HCPA a frequência é de quatro dias por semana e no TRF4 de três dias por semana. Nenhum dos entrevistados selecionou a opção esporadicamente, no verão ou outros. Levando em consideração a recomendação da World Health Organization (2003) para a prática de trinta a quarenta minutos de atividade física leve ou moderada, na frequência de três a cinco dias na semana, tanto no trabalho quando no lazer, poderia se dizer que todos os usuários estão dentro da frequência recomendada de exercícios físicos, considerando unicamente a mobilidade ao trabalho. Ver figura 34:

**Figura 34 - Frequência que pedalam ao trabalho**

Fonte: autora

Quando questionados qual seria a motivação para pedalar até o local de trabalho, os entrevistados apresentaram a respostas contidas no quadro 13.

**Quadro 13 - Motivação para pedalar até o local de trabalho**

<b>Organização</b>	<b>Qual é motivação para pedalar até o local de trabalho</b>
Emater/RS-Ascar	Economia financeira, economia de tempo e para manter a saúde.
Banrisul	Para fazer atividade física e por achar mais divertido do que usar ônibus.
TJ/RS	Por ser mais barato e rápido do que se fosse trabalhar de automóvel.
TRF4	Por praticidade.
OTAM	Por ser um hábito pedalar para todas as suas atividades, uma maneira de se divertir e para economizar dinheiro. Não considera um exercício. Definiu o ato de pedalar para o trabalho como o “prazer do seu dia”
TMSA	Por praticidade, pois a rapidez lhe permite inclusive almoçar em casa diariamente.
HCPA	Aproveitar o tempo de deslocamento para realizar atividade física, economia financeira e por ser o meio de transporte mais rápido para esse trajeto.
Taurus	Pela sensação de liberdade, rapidez e por poder ter melhor previsão do tempo de locomoção

Fonte: autora

Quando questionados se a estrutura oferecida pela organização teve influência na sua decisão de pedalar, apenas o servidor do TJ/RS respondeu que não, informando que quando começou a pedalar haviam somente três vagas no bicicletário, o que atualmente foi expandido. O empregado da Emater/RS-Ascar respondeu que a estrutura influenciou de forma parcial, pois quando começou a pedalar ao trabalho ainda não havia o bicicletário, mas que teve certa influência o estacionamento ser em local cercado e monitorado por vigias.

Em relação aos usuários que responderam sim, o do TRF4 ressaltou que o principal fator foi a presença do bicicletário; o da OTAM ressaltou que a estrutura que a empresa oferece foi decisiva e elencou em ordem de prioridades, em primeiro lugar o bicicletário e em segundo lugar o vestiário; o da TMSA respondeu que o principal fator foi a presença bicicletário, pois não precisa de chuveiro pela proximidade de sua casa.

Por fim, o ciclista do Banrisul relatou que tentou cerca de três vezes ir de bicicleta antes da implementação do programa Banribike, quando deixava a bicicleta em um condomínio próximo e tomava banho na casa de seu irmão, mas que dispensava muito tempo e não era prático. Depois que entrou no programa “ficou excelente”, pois agora possui local próximo e de fácil acesso para utilizar a bicicleta (figura 35).

**Figura 35 - Estrutura oferecida pela organização e influência**

Fonte: autora

Em relação à satisfação, todos os ciclistas estão satisfeitos com a estrutura oferecida pelas suas organizações. O ciclista da TMSA disse que “para melhorar” irá fazer um pedido de instalação de bico de ar, para poder calibrar os pneus.

Em relação ao sentimento de segurança no trânsito enquanto ciclistas, seis dos usuários têm medo de pedalar no trânsito de Porto Alegre, principalmente em função da violência e falta de respeito para com as bicicletas. Sobre a opinião acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre, foi unânime a resposta de que são insuficientes e de que há necessidade de ampliação. Os entrevistados das organizações localizadas na Zona Norte reclamaram que naquela região não há ciclovias. Também foi criticada a estrutura das atuais (quadro 14).

**Quadro 14 - Opinião acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre**

<b>Organização</b>	<b>O que acha das atuais ciclovias de Porto Alegre?</b>
Emater/RS-Ascar	Não existem ciclovias em Porto Alegre, inclusive atrasou a compra da atual bicicleta por falta de estrutura.
Banrisul	Porto Alegre tem poucas ciclovias/ciclofaixas. A sinalização nas faixas de trânsito para as bicicletas (as ciclorotas) é inexistentes. Ainda está voltado para lazer o uso da bicicleta. Em seu entendimento, a ciclovia da Ipiranga não foi bem elaborada e, ao invés de facilitar, irá aumentar os acidentes com ciclistas.
TJ/RS	“Absolutamente” insuficientes.
TRF4	Ainda é incipiente, mas é um bom começo.
OTAM	Não existem ciclovias em Porto Alegre. Considera que a da Zonal Sul não é ciclovia, e sim uma pista de passeio por entrar na calçada e ter pessoas utilizando para caminhadas. E na Zona Norte, não há ciclovias.
TMSA	Não existem ciclovias na Zona Norte, o que faz os ciclistas andarem nas vias. Não seria problema se houvesse mais respeito no trânsito.
HCPA	Considera as ciclovias em Porto Alegre poucas, pequenas e sem qualidade (exemplificou sua opinião com a ciclovia da Diário de Notícias, que tem piso inadequado, falta de espaço para pedestres e termina em um trecho de chão batido).
Taurus	Poucas e precárias, sendo que na Zona Norte não existem.

Fonte: autora

Questionados sobre quais ações a organização poderia realizar de forma a incentivar os demais funcionários a pedalarem, os ciclistas ressaltaram a importância de bicicletários e chuveiros e sugeriram principalmente campanhas de incentivo e apoio aos ciclistas.

Sobre sugestões do que pode ser realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre, foram sugeridas em maior quantidade a implantação e a ampliação de ciclovias, a instalação de bicicletários, campanhas educativas e maior sinalização voltada às bicicletas (ver quadro 15).

Quadro 15 - Ações de incentivo

<b>Organização</b>	<b>Que ações a organização poderia realizar de forma a incentivar os demais funcionários a pedalarem?</b>	<b>O que sugere que seja realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre?</b>
Emater/RS-Ascar	Proporcionar estrutura adequada (bicicletários, local para banho e guardar materiais), bem como dar continuidade nos passeios para incentivar os colegas.	Construção de ciclovias, bicicletários, continuidade no sistema de aluguel de bicicleta, reduzir imposto de compra e fazer ações de promoção ao uso de bicicletas. Por fim, educar os motoristas.
Banrisul	O mínimo é fornecer bicicletário e chuveiro; realizar campanhas para mostrar as vantagens para a saúde, bem como oferecer alguma ajuda inicial (caso o trabalhador não saiba pedalar no trânsito). Por fim, retirar a barreira do medo de pedalar no trânsito.	Campanhas educativas para os motoristas, redução de velocidade das vias e maior sinalização voltada às bicicletas.
TJ/RS	Não tem opinião a respeito.	Implantação de mais ciclovias.
TRF4	Aumentar o bicicletário e divulgar nos gabinetes.	Criação de mais ciclovias, melhoria das atuais e mais ações de divulgação.
OTAM	Sempre ter disponibilidade nas vagas do bicicletário, executar políticas de propaganda que incentivem o uso de bicicletas e contar com o apoio dos empregados ciclistas na disseminação cultural.	Política de educação no trânsito, para motoristas ficarem mais conscientes de que bicicleta é um meio de transporte. Em seu entendimento, a única necessidade é educação, pois seria possível compartilhar a mesma via. Além disso, disseminar a ideia da bicicleta como meio de locomoção, ampliando a ideia vigente atual, vinculada unicamente a lazer.
TMSA	Pensa que para quem mora longe não há estímulos, pois considera inviável. Entende por longe, distâncias maiores de 10 km. Para quem reside a pequenas ou médias distâncias, recomenda campanhas de incentivo.	Aumentar as ciclovias e campanhas de respeito aos ciclistas.
HCPA	Oferecer bicicletários, vestiário, armário e segurança, realizar campanhas educativas sobre os benefícios do uso da bicicleta como meio de transporte, tanto físicos como ambientais e comparar o tempo nos percursos realizado entre outros meios de transporte e de bicicleta. Por fim, sugere passeios ciclísticos anuais com funcionários e famílias.	Criar estratégias para desenvolver a mudança no estilo de vida da população, construir ciclovias e ciclofaixa adequadas, bicicletários seguros e promover a educação no trânsito desde a escola.
Taurus	Palestras sobre comportamento no trânsito.	Educação no trânsito nas escolas e a curto prazo palestras.

Fonte: autora

### 7.3 Resultados obtidos nas entrevistas com os não ciclistas

Segue quadro 16 com o perfil dos entrevistados.

**Quadro 16 - Perfil dos não usuários entrevistados**

<b>Organização</b>	<b>Idade</b>	<b>Cargo/Função</b>
Emater/RS-Ascar	49	assistente técnico administrativo I
Banrisul	44	analista de sistemas
TJ/RS	25	assessor de desembargador
TRF4	33	técnico judiciário
OTAM	40	técnico comercial
TMSA	31	operador de comando numérico computadorizado
HCPA	29	médica residente
Taurus	36	vigilante

Fonte: autora

A média de idade dos entrevistados não ciclistas entrevistados é de 38,9 anos, com variação entre 29 a 49 anos, sendo que os entrevistados usuários de bicicleta apresentaram uma média de idade de 33,7 anos, com variação entre 21 a 45 anos.

Foi questionado aos entrevistados qual é a distância percorrida de sua residência até o local de trabalho por trecho, em quanto tempo percorrem essa distância e com qual meio de locomoção (quadro 17), sendo que sete deles responderam que utilizam o automóvel, em distâncias que variam de 1 km até 18 km o trecho. Ainda que se trate de uma amostra muito pequena para fazer generalizações, foi realizada uma comparação entre as distâncias e foi possível observar que não há muita diferença entre os usuários, em que a média por trecho é de 7,12 km, em relação aos não usuários, em que a média por trecho é 8,25 km. Isso pode vir ao encontro do proposto por Heinen, Maat e Wee (2011) sobre a análise convencional (decisão unicamente por custos, considerando tempo e esforço) não ser suficiente para explicar a escolha de utilizar a bicicleta, pois não explica por que os indivíduos de semelhantes situações e características socioeconômicas tomam decisões diferentes nesse sentido.

**Quadro 17 - Distância percorrida, tempo e meio de locomoção**

<b>Organização</b>	<b>Qual é a distância percorrida de sua residência até o local de trabalho (por trecho)?</b>	<b>Em quanto tempo percorre esta distância?</b>	<b>Com que meio se locomove até o trabalho?</b>
Emater/RS-Ascar	1 km	10 minutos de carro e 15 minutos caminhando	automóvel
Banrisul	6 km	15 minutos	automóvel
TJ/RS	12 km	20 minutos	automóvel
TRF4	18 km	30 minutos (sem congestionamento) e 1 hora se congestionado	automóvel
OTAM	7 km	20 minutos a 30 minutos	carona com colega ou de ônibus
TMSA	10 km	15 minutos	automóvel
HCPA	4 km	10 minutos se não estiver congestionado e 30 minutos em congestionamento	automóvel
Taurus	8 km	De carro em 20 minutos e de ônibus 30 minutos	automóvel

Fonte: autora

Além disso, é possível comparar o tempo de locomoção quando os entrevistados usuários de bicicleta e os não usuários percorrem uma mesma distância, ainda que utilizem diferentes vias. O entrevistado do TJ/RS que utiliza a bicicleta para ir ao trabalho percorre 1 km em 7 minutos, enquanto a entrevistada da Emater/RS-Ascar não ciclista percorre 1 km em 10 minutos. A entrevistada do HCPA usuária de bicicleta percorre 12 km em 15 minutos, enquanto o entrevistado do TJ/RS não ciclista percorre 12 km em 20 minutos. Por fim, quando a bicicleta se mostrou menos veloz, o entrevistado do Banrisul usuário de bicicleta para ir ao trabalho percorre a distância de 10 km em 25 minutos, enquanto o entrevistado da TMSA não ciclista percorre a distância de 10 km em 15 minutos.

Sobre o que acham dos colegas que pedalam para ir ao trabalho, todos os entrevistados têm um posicionamento positivo e favorável. Pela entrevistada da Emater/RS-Ascar foi dito que admira por ser atitude ecologicamente correta, que diminui a ocupação do estacionamento e que melhora o condicionamento físico, inclusive ressaltou que há dias em que precisa sair mais cedo de casa para conseguir uma vaga no estacionamento, que está sempre lotado (figura 36).

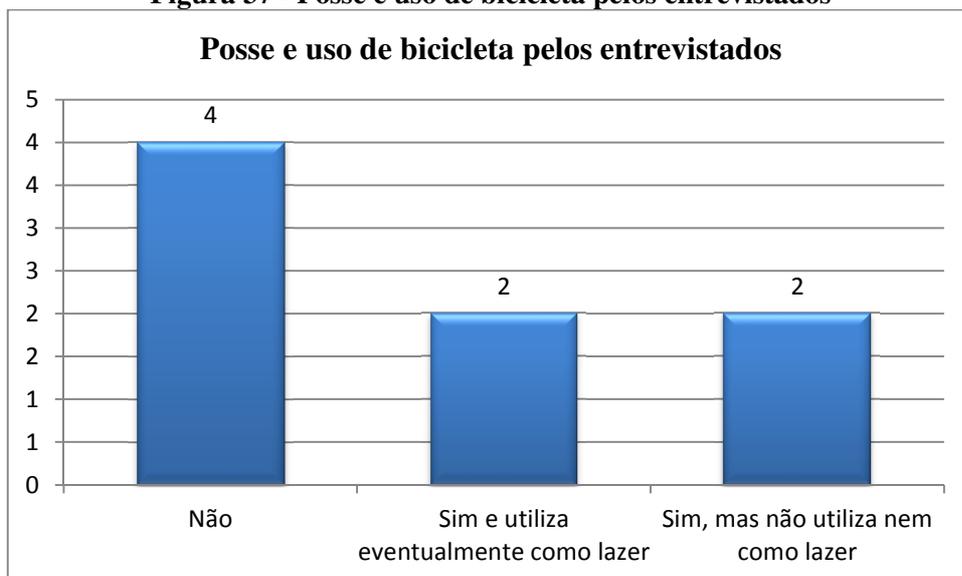
**Figura 36 - Estacionamento da Emater/RS-Ascar**



Fonte: autora

Questionados se possuem bicicletas e se a utilizam, a resposta obtida foi a seguinte (figura 37).

**Figura 37 - Posse e uso de bicicleta pelos entrevistados**

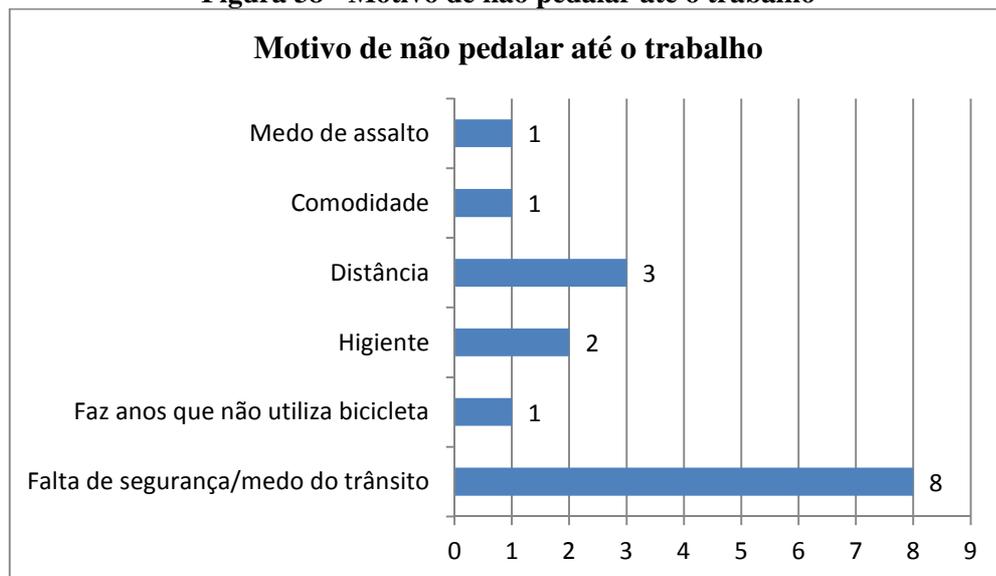


Fonte: autora

A entrevistada da Emater comentou que não tem bicicleta, mas que é esportista usualmente (corre 10 km de quatro a cinco vezes/semana) e percebe não ser saudável nem benéfico ao meio ambiente utilizar o carro para ir ao trabalho em distâncias pequenas (1 km, no seu caso), e que pretende voltar a ir caminhando ao trabalho, mas não de bicicleta.

Questionados sobre o motivo de não pedalar até o trabalho (figura 38), todos os entrevistados citaram a falta de segurança/medo do trânsito. Aqueles que responderam “distância” (TJ/RS, TRF4 e Taurus), percorrem, respectivamente, 12 km, 18 km e 8 km. Ainda assim, tanto o entrevistado do TRF4 quanto a entrevistada da Taurus comentaram que se houvessem ciclovias a distância não seria um fator relevante. Aqueles que responderam “higiene” (TJ e HCPA), percorrem, respectivamente, 12 km e 4 km, sendo que no TJ ainda não há chuveiros e o HCPA dispõe de ampla estrutura.

**Figura 38 - Motivo de não pedalar até o trabalho**



Fonte: autora

Sobre a opinião acerca do(s) incentivo(s) fornecido(s) pela organização àqueles que pedalam até o trabalho, todos os entrevistados vem de forma positiva e utilizaram adjetivos como “adequados, muito bons e louváveis” em suas falas.

Sobre a opinião acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre, assim como ocorreu com os ciclistas, foi unânime a resposta de que são insuficientes e de que há necessidade de ampliação. Os entrevistados das organizações na Zona Norte também reclamaram sobre a ausência de ciclovias naquela região. Sobre ter medo de pedalar no trânsito de Porto Alegre,

todos os entrevistados responderam que teriam medo de utilizar a bicicleta como meio de locomoção urbana.

Questionados sobre quais ações a organização poderia realizar de forma a incentivar os demais funcionários a pedalar, a maioria das respostas refere a campanhas de educação e motivação.

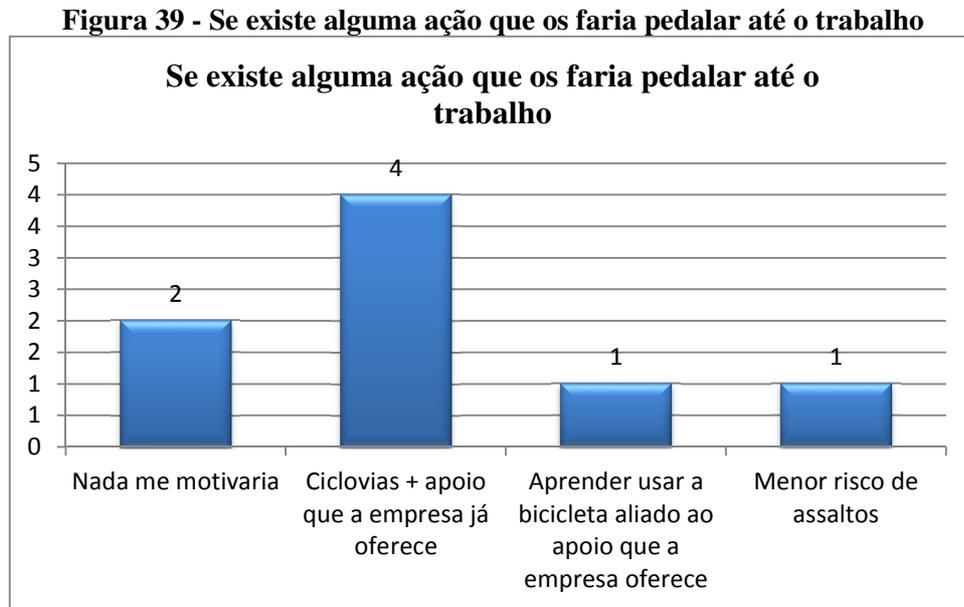
Sobre sugestões do que pode ser realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre, pelos entrevistados foi sugerida principalmente a implantação de ciclovias e campanhas de educação no trânsito e incentivo ao uso de bicicletas (quadro 18).

**Quadro 18 - Ações de incentivo**

<b>Organização</b>	<b>Que iniciativas a organização poderia realizar de forma a incentivar os funcionários a pedalar?</b>	<b>O que sugere que seja realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre?</b>
Emater/RS-Ascar	Trazer profissionais que falem sobre os benefícios de pedalar para a saúde e para o meio ambiente.	Ampliar as ciclovias e melhorar a segurança, promover campanhas publicitárias (usar multimeios) para promover o uso de bicicleta e a prefeitura deveria realizar mais eventos e competições, para atrair a atenção das pessoas.
Banrisul	Apoio à segurança, pública e viária. Motivar os empregados.	Aumentar a segurança, realizando mais ciclovias e instalando bicicletários.
TJ/RS	Não pode oferecer sugestões à organização por pensar que as dificuldades enfrentadas pelos ciclistas são inerentes à estrutura urbana, e não ao trabalho em si.	Ampliar as ciclovias e promover uma cultura voltada ao ciclismo.
TRF4	Deveria haver mais divulgação da estrutura oferecida e motivar os servidores a irem ao trabalho de bicicleta, com campanhas e cursos.	Mais obras visando o aumento da segurança dos ciclistas.
OTAM	Bicicletários, chuveiros e ações de incentivo, mas não são suficientes sem segurança nas vias.	Implantação de ciclovias seguras e organizadas.
TMSA	Bicicletário e chuveiro, mas teria que ser em local sem perigo de assaltos.	Ciclovias e educação, tanto dos motoristas quanto de quem pedala.
HCPA	Promover mais espaço para guardar bicicletas.	Mais ciclovias, mais respeito por parte dos motoristas e mais policiamento pela EPTC.
Taurus	Campanhas de educação.	Implantação de ciclovias, em especial na zona norte.

Fonte: autora

Por fim, questionados se existe alguma ação que os faria pedalar até o trabalho (tanto da empresa quanto do governo), a metade dos entrevistados respondeu que se novas ciclovias forem implantadas, aliado ao apoio que a empresa fornece, estariam dispostos a pedalar (figura 39).



Fonte: autora

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo principal identificar quais são as políticas de incentivo ao uso de bicicleta como meio de transporte que as organizações em Porto Alegre estão realizando.

O critério para a escolha das organizações a serem estudadas foi a busca por empresas ou órgãos públicos em Porto Alegre que disponibilizassem bicicletário para o uso de seus empregados ou servidores, pois, conforme exposto na revisão teórica, um estacionamento seguro é o incentivo mais importante que uma organização pode oferecer para o uso da bicicleta como meio de mobilidade urbana. Foram identificadas dez organizações em Porto Alegre, sendo possível realizar a pesquisa em oito delas: Emater/RS-Ascar, Banrisul, Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJ/RS), Tribunal Regional Federal da 4ª. Região/RS (TRF4), OTAM, TMSA, Hospital de Clínicas de Porto Alegre (HCPA) e Taurus.

As organizações que têm maior quantidade de ciclistas são a TMSA, o HCPA e a Taurus. As que têm maior quantidade de ciclistas em relação ao total de funcionários do prédio são a TMSA e a OTAM, sendo que o Banrisul, o TJ/RS, o TRF/RS e o HCPA não alcançaram 1%.

Todas as organizações investigadas oferecem segurança nos seus bicicletários, seis delas vestiário, em sete são disponibilizados chuveiros, seis oferecem armários e apenas uma oferece kit de ferramentas. Quatro das organizações possuem novas demandas em relação à sua estrutura e todas pretendem atendê-las. Do ponto de vista cultural, quatro das organizações estudadas realizam campanhas de incentivo ao uso de bicicleta, sendo a mais recente um passeio ciclístico que ocorreu em dezembro de 2012 e cinco delas pretendem realizar ações no futuro. A divulgação das políticas de incentivo das organizações junto aos empregados é realizada informalmente por quatro delas, em campanhas de incentivo ao ciclismo por quatro, em seminários por uma, na intranet por três e com cartazes por uma delas. Três organizações oferecem a possibilidade de horários flexíveis para ir trabalhar.

Apenas em duas organizações o início das políticas de apoio ao uso de bicicleta foi iniciativa da própria organização, nas seis restantes ocorreu em atendimento à reivindicação dos empregados. Em relação aos custos de implantação, apenas uma delas possuía o registro, as outras sete ou haviam instalado há muitos anos ou não souberam informar. Os custos de manutenção foram considerados irrisórios por quatro das organizações, três delas não

disponibilizaram esta informação, enquanto uma considera o custo de manutenção atual elevado, mas necessário em função das atuais políticas e prioridades da empresa.

Nenhuma das organizações oferece incentivos financeiros aos empregados. Nenhuma delas possui medição de resultados formais sobre redução de custos, absenteísmo e satisfação dos ciclistas. Nenhuma delas recebeu qualquer prêmio ou reconhecimento. Apenas para uma organização algum fornecedor ou cliente já exigiu como requisito para negociação a existência de ações de gestão socioambiental, porém há que se ressaltar que essa mesma organização não vincula suas políticas de incentivo ao uso de bicicleta à gestão socioambiental. Nenhuma das oito organizações recebe qualquer incentivo no governo para apoiar o uso de bicicletas como meio de locomoção ao trabalho, sendo que seis delas afirmaram estar dispostas a realizar mais iniciativas caso recebam algum incentivo.

Apesar de todas as organizações estudadas possuírem gestão socioambiental, somente em três delas as políticas de incentivo ao uso de bicicletas como meio de locomoção ao trabalho são vinculadas à gestão socioambiental. Por fim, apenas duas das organizações consideram as ações de incentivo ao uso de bicicleta entre os funcionários como um diferencial competitivo.

Em relação aos usuários de bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, seis deles afirmaram que as políticas de incentivo da organização tiveram influência na sua decisão. A distância percorrida diariamente de casa até o local de trabalho varia de 1 km até 15 km por trecho, portanto, há ciclistas que percorrem uma distância diária total de 30 km, sendo que seis deles pedalam com a frequência de cinco dias por semana, um pedala quatro dias por semana e um pedala três dias por semana. Em relação ao tempo médio em que percorrem essas distâncias, nem todos os entrevistados puderam oferecer comparações da bicicleta em relação a outros meios, mas é importante observar que em três organizações os ciclistas percorrem o trajeto mais rápido de bicicleta do que com outros meios e em outras três situações no mesmo tempo do que com outros meios de locomoção, corrobora o exposto na revisão teórica acerca da bicicleta ser o meio de locomoção mais rápido para pequenas distâncias.

Todos os usuários respondentes estão satisfeitos com a estrutura oferecida pela organização. Em relação ao sentimento de segurança no trânsito enquanto ciclistas, seis dos usuários têm medo de pedalar no trânsito de Porto Alegre, principalmente em função da violência e falta de respeito para com as bicicletas. Sobre a opinião acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre, foi unânime a resposta de que são insuficientes e de que há necessidade de ampliação.

Questionados sobre quais ações a organização poderia realizar de forma a incentivar os demais funcionários a pedalar, os usuários ressaltaram a importância de bicicletários e chuveiros e sugeriram principalmente campanhas de incentivo e apoio aos ciclistas. Sobre sugestões do que pode ser realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre, foram sugeridas em maior quantidade a implantação e a ampliação de ciclovias, a instalação de bicicletários, campanhas educativas e maior sinalização voltada às bicicletas.

Sobre os entrevistados não usuários, em relação à distância percorrida de sua residência até o local de trabalho, sete deles responderam que utilizam o automóvel, em distâncias que variam de 1 km até 18 km o trecho. Ainda que se trate de uma amostra muito pequena para fazer generalizações, foi realizada uma comparação entre as distâncias percorridas e foi possível observar que não há muita diferença entre os usuários (média por trecho de 7,12 km) em relação aos não usuários (média por trecho é 8,25 km).

Os principais motivos que levam os não usuários a não utilizar a bicicleta para ir ao trabalho são a falta de segurança/medo do trânsito, distância e questões de higiene. Sobre a opinião acerca das atuais ciclovias em Porto Alegre, assim como ocorreu com os ciclistas, foi unânime a resposta de que são insuficientes e de que há necessidade de ampliação.

Por fim, questionados se existe alguma ação que os faria pedalar até o trabalho (tanto da empresa quanto do governo), a metade dos entrevistados respondeu que se novas ciclovias forem implantadas, aliado ao apoio que a empresa fornece, estariam dispostos a pedalar.

Uma das observações deste estudo é que de fato políticas de incentivo ao uso de bicicletas têm resultados positivos na escolha desse meio como locomoção urbana, uma vez que seis dos oito ciclistas entrevistados responderam que a estrutura fornecida pela empresa foi decisiva para ir trabalhar de bicicleta.

Dentre as organizações investigadas, a maioria delas já possui uma boa infraestrutura física de incentivo ao uso de bicicletas como meio de mobilidade urbana, mas essa questão parece não ser percebida com a devida importância. A impressão que se teve em alguns casos é de que a infraestrutura foi montada em atendimento a reivindicações dos empregados e ficou esquecida. Além disso, na maioria das organizações a questão do uso de bicicleta como meio de mobilidade urbana parece não percebida como sendo concernente às áreas ambiental e social, e isso foi percebido uma vez que todas têm gestão socioambiental, mas apenas três a vinculam com as suas políticas de incentivos ao uso das bicicletas.

É preciso vincular a imagem de bicicletas como meio de transporte e como uma das soluções para as questões ambientais de poluição e de tráfego de veículos nas grandes cidades, dessa forma, talvez seja interessante uma maior intervenção do governo, seja

promovendo campanhas de esclarecimento, seja executando políticas de incentivo às empresas, conforme recomendação de alguns autores no referencial teórico e conforme já pode ser visto em prática em alguns países, inclusive no Brasil em outros Estados, como em Pernambuco com o incentivo voluntário do selo Empresa Amiga da Bicicleta, ou como em São Paulo para a nova lei que prevê no mínimo 5% das vagas de estacionamento para bicicletas.

Havendo interesse das empresas, o que demanda um maior investimento financeiro, a grande maioria das organizações estudadas já possuem, que é a infraestrutura. O que é preciso é melhorar o entendimento de que a promoção ao uso das bicicletas é uma questão socioambiental e atuar junto aos empregados com trabalhos de divulgação, de incentivo e a promoção de uma mudança cultural. Essas ações, conforme exposto no referencial teórico, são possíveis de realizar a custos baixos, podendo ser através de e-mail, intranet, cartazes ou palestras de funcionários ciclistas.

Outro ponto é que apesar de não se poder afirmar que seja uma raridade o incentivo ao uso de bicicletas em Porto Alegre pelas organizações, é possível afirmar que essas ações possuem divulgação praticamente nula. Enquanto da realização das buscas, ao verificar o site de diversas organizações e observar suas ações relatadas de gestão socioambiental e também nas entrevistas com as organizações investigadas, foi perceptível que todas referem a ações de separação de lixo como uma de suas ações socioambientais, mas nenhuma delas divulga o incentivo ao uso de bicicletas como sendo uma ação de gestão socioambiental.

Este estudo pode servir de apoio à formulação de políticas dos governantes, aos grupos de cicloativismo para definirem suas campanhas e às organizações para que obtenham maior conhecimento do que vêm sendo realizado e da possibilidade de vincular essa prática como a gestão socioambiental.

## 8.1 Limitações e Sugestões de Estudos Futuros

Este estudo apresenta limitação em relação à técnica de estudo e ao tipo de amostragem escolhida. Por utilizar uma amostragem não probabilística e de pequeno tamanho pode haver uma tendenciosidade nos resultados e também não há a possibilidade de generalização. Outra limitação, inclusive relatada na conclusão, se refere à dificuldade na busca pelas organizações com políticas de incentivo ao uso de bicicletas, uma vez que essas práticas se mostraram de quase nula divulgação. Por fim, outra limitação diz respeito a quatro das empresas estudadas, que possuem regime de turnos, OTAM, TMSA, HCPA e Taurus, dispõem somente de informações acerca do turno diurno, motivo pelo qual esta pesquisa desconsiderou a quantidade de empregados e ciclistas nos demais turnos.

Em relação a estudos futuros, sugere-se averiguar por que as empresas em Porto Alegre não têm atreladas suas práticas de incentivo ao uso de bicicletas como ações de gestão socioambiental. Um outro estudo interessante seria acompanhar em uma organização a implantação de uma política de incentivo ao uso de bicicletas e realizar medições de satisfação, absenteísmo e redução de custos.

## REFERÊNCIAS

ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Dados do Setor**. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br>>. Último acesso em 04/01/2013.

ACBC. Associação de Ciclismo de Balneário Camboriú. **Guia para a Construção de Bicicletários Adequados**. Camboriú, 2012. Disponível em: <<http://acbcc.com.br/wp-content/uploads/2012/12/Guia-bicicletarios-adequados-Anexos-ACBC.pdf>>. Último acesso em 04/01/2013.

ACPA. **Associação dos Ciclistas de Porto Alegre**. Disponível em: <[www.acpa.org.br](http://www.acpa.org.br)>. Último acesso em 04/01/2013.

ALIGLERI, Lilian; ALIGLERI, Luiz Antônio; KRUGLIANSKAS, Isak. **Gestão Socioambiental**. Responsabilidades e sustentabilidade dos negócios. São Paulo: Atlas, 2009.

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. **Relatório geral de mobilidade urbana 2010**. São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltgrl10/rltgrl10menu.aspx>>. Último acesso em 06/01/2013.

ATP. Associação Transporte Ativo. Mountain Bike BH. **Manual: De Bicicleta para o Trabalho**. O que você precisa saber? O que sua empresa pode fazer? ATP, 2008.

BANRISUL. **Banco do Estado do Rio Grande do Sul**. Disponível em: <[www.banrisul.com.br](http://www.banrisul.com.br)>. Último acesso em 05/01/2013.

BARBIERI, José Carlos. **Gestão Ambiental Empresarial. Conceitos, Modelos e Instrumentos**. 2ª. Edição. São Paulo: Saraiva, 2007.

BARBOSA, Eduardo Costa; ROCHA-PINTO, Sandra Regina da. **Considerações Sobre a Capacitação Empreendedora e a Sustentabilidade Empresarial**. In: Chauvel, Marie Agnes; Cohen, Marcos (org). *Ética, Sustentabilidade e Sociedade. Desafios da Nossa Era*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2009.

BARONTINI, Giovanni; CALADO, Luiz Roberto. **Madre Teresa de Calcutá Usava Batom? – Uma Visão da Sustentabilidade Integral**. In: GUEVARA, A. J. de H. et al (orgs). *Consciência e Desenvolvimento Sustentável nas Organizações*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

BICI ANJO. Bici **Anjo Porto Alegre, voluntários por um trânsito mais urbano**. Disponível em: <<http://bicianjo.wordpress.com>>. Último acesso em 07/01/13.

BICYCLE FRIENDLY BUSINESS AWARD. **Prêmio Empresa Amiga da Bicicleta**. Disponível em: <<http://www.toronto.ca/cycling/bfba/index.htm>>. Último acesso em 02/01/2013.

BICYCLE VICTORIA. **The Cycle-Friendly Workplace**. Australian Government. Department of the Environment and Water Resources. Department of Health and Ageing, 2007.

BIKE POA. **Sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas Bike Poa**. Disponível em: <<http://www.mobilidade.com.br/bikepoa.asp>>. Último acesso em 07/01/2013.

BORGER, Fernanda Gabriela. **Responsabilidade Corporativa: a dimensão ética, social e ambiental na gestão das organizações**. In: Júnior, Alcir Vivela; Demajorovic, Jacques (org). *Modelos e Ferramentas de Gestão Ambiental. Desafios e Perspectivas para as Organizações*. São Paulo: Editora Senac, 2006.

BRASIL. CTB. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)>. Último acesso em 05/01/2013.

BRASIL. **Lei n.º 12.587/2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm)>. Último acesso em 07/01/2013.

BRASIL. **Lei n.º 9795/1999**. Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9795.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9795.htm)>. Último acesso em 07/01/2013.

CAPOZZOLLI, Carla Josefa. **Motivação à prática regular de atividades físicas**: um estudo com praticantes em academias de ginástica de Porto Alegre. Dissertação de mestrado apresentada à Escola de Educação Física da UFRGS. Porto Alegre, 2010.

COLLIS, Jill; HUSSEY, Roger. **Pesquisa em Administração**. Um guia prático para alunos de graduação e pós-graduação. 2ª. Edição. Porto Alegre: Bookman, 2005.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação - set/2012**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Último acesso em 04/01/2013.

DENATRAN. **Resolução 46 de 21 de maio de 1998**. Estabelece os equipamentos de segurança obrigatórios para as bicicletas conforme disciplina o art. 105, VI do Código de Trânsito Brasileiro e art. 5º da Resolução 14/98.

DETRAN/RS. **Pesquisa de Análise do Trânsito**, 2010.

EMATER/RS-ASCAR. **Site da Emater/RS-Ascar**. Disponível em: <<http://www.emater.tche.br>>. Último acesso em 05/01/2013.

EPTC. Empresa Pública de Transporte e Circulação. **Dados de Trânsito**. EPTC, 2012.

EPTC. **Empresa Pública de Transporte e Circulação**. Disponível em: <<http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc>>. Último acesso em 05/01/2013.

ETHOS. **Instituto Ethos**. Disponível em: <<http://www3.ethos.org.br>>. Último acesso em 02/01/2013.

FERRARI, Régulo Franquine. Coordenador de Projetos de Mobilidade da EPTC. **Entrevista realizada em 07/12/2012 em visita à sede da EPTC**.

FORNOS JUNG. **Site da empresa Fornos Jung**. Disponível em: <<http://www.jung.com.br>>. Último acesso em 02/01/2013.

FORUM MUNDIAL DA BICICLETA 2012. **Site de divulgação do Fórum Mundial da Bicicleta**. Disponível em: <<http://www.forummundialdabici.com>>. Último acesso em 01/01/2013.

GIL, Antonio Carlos. **Estudo de Caso**. Fundamentação Científica. Subsídios para Coleta e Análise de Dados. Como redigir o relatório. São Paulo: Atlas, 2009.

GLOBAL REPORTING INIATIVE – GRI. **Diretrizes para o Relatório de Sustentabilidade 2006**. São Paulo: 2006. Disponível em: <[www.globalreporting.org/NR/rdonlyres/4855c490-a872-4934-9e0b-8c2502622576/2725/G3\\_POBR\\_RG\\_Final\\_with\\_cover.pdf](http://www.globalreporting.org/NR/rdonlyres/4855c490-a872-4934-9e0b-8c2502622576/2725/G3_POBR_RG_Final_with_cover.pdf)>. Último acesso em 01/01/2013.

HCPA. **Hospital de Clínicas de Porto Alegre**. Disponível em: <<http://www.hcpa.ufrgs.br>>. Último acesso em 05/01/2013.

HEINEN, Eva; MAAT, Kees; WEE, Bert Van. **The role of attitudes toward characteristics of bicycle commuting on the choice to cycle to work over various distances**. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Volume 16, Issue 2, March 2011, Pages 102–109.

HEINEN, Eva; MAAT, Kees; WEE, Bert Van. **Workers mode choice in the Netherlands: The decision to cycle to work and the effect of work-related aspects**. 1st Transatlantic NECTAR Conference in Arlington, VA, USA, 18-20 June 2009.

HOOK, W. **Preserving and expanding the role of non-motorised transport. sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in developing cities**. Module 3d. Eschborn, Germany: GTZ, 2003.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas. **Comunicado do IPEA n° 113**. Poluição Veicular Atmosférica. Brasília, 2011b.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas. **Redução das Deseconomias Urbanas com a Melhoria do Transporte Público – Relatório Final**. Brasília, 1998.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas. **SIPS: Sistema de Indicadores de Percepção Social**. Mobilidade Urbana. Brasília, 2011a.

JUNG, Elton. Diretor da empresa Fornos Jung. **Entrevista realizada por email em 07/12/12 sobre o programa de incentivo ao uso de bicicletas na empresa Jung**. Mensagem recebida por eldon@jung.com.br.

MACHADO, Andre Gustavo Carvalho; OLIVEIRA, Ricardo Lucinano de. **Gestão Ambiental Corporativa**. In: Albuquerque, José de Lima. Gestão Ambiental e responsabilidade social. Conceitos, Ferramentas e Aplicações. Atlas: São Paulo, 2009.

MACHADO, Laura. **Índice de Mobilidade Sustentável para Avaliar a Qualidade de Vida Urbana**. Estudo de Caso: Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA. Porto Alegre, 2010. Dissertação de Mestrado apresentada ao curso de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS.

MASSA CRÍTICA PORTO ALEGRE. **Grupo Massa Crítica Porto Alegre no Facebook**. Disponível em: <<http://www.facebook.com/groups/178567862271915>>. Último acesso em 01/01/2013.

MASSA CRÍTICA. **Blog Massa Crítica**. Disponível em: <<http://massacriticapoa.wordpress.com>>. Último acesso em 01/01/2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, 2007.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**. Brasília, 2006.

MOBILIZE. **Estudo Mobilize 2011**: Diagnóstico da mobilidade urbana sustentável em capitais brasileiras.

MORAES FILHO, Rodolfo Araújo de. **Sociedade e Meio Ambiente**. In: Albuquerque, José de Lima. Gestão Ambiental e responsabilidade social. Conceitos, Ferramentas e Aplicações. Atlas: São Paulo, 2009.

NASCIMENTO, Luis Felipe. **Quando a gestão social e a ambiental se encontram**. Rio de Janeiro, EnAnpad, 2007.

NASCIMENTO, Luis Felipe; LEMOS, Ângela Denise da Cunha; MELLO, Maria Celina Abreu de. **Gestão Socioambiental Estratégica**. Porto Alegre: Bookman, 2008.

OMS. Organização Mundial de Saúde. **10 Datos Sobre La Actividad Física**. Disponível em: <[http://www.who.int/features/factfiles/physical\\_activity/facts/es/index4.html](http://www.who.int/features/factfiles/physical_activity/facts/es/index4.html)>. Último acesso em: 03/01/2013.

OMS. **Organização Mundial de Saúde**. Disponível em: <[www.who.int/country/bra/es](http://www.who.int/country/bra/es)>. Último acesso em 03/01/2013.

OMS. Organização Mundial de Saúde. **Guías de Calidad del aire de la OMS, relativas al material particulado, el ozono, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre**. Actualización mundial 2005. Disponível em: <[http://whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO\\_SDE\\_PHE\\_OEH\\_06.02\\_spa.pdf](http://whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_spa.pdf)>. Último acesso em 03/01/2013.

ONU. **Organização das Nações Unidas**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br>>. Último acesso em 05/01/2013.

OTAM. **Soler Palau Ventiladores Industriais**. Disponível em: <<http://www.solerpalau.com.br>>. Último acesso em 05/01/2013.

PALMISANO, Angelo; PEREIRA, Raquel da Silva. **Sociedade e Meio Ambiente: História, Problemas, Desafios e Possibilidades**. Responsabilidade Socioambiental como diferencial Competitivo nas Organizações do Século XXI. In: GUEVARA, A. J. de H. et AL(orgs). **Consciência e Desenvolvimento Sustentável nas Organizações**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

PDCI. **Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre**. Relatório Final. Prefeitura de Porto Alegre/RS. Programa de Desenvolvimento Municipal. Porto Alegre, 2008.

PEDALEGRE. **Grupo de ciclismo Pedalegre**. Disponível em: <<http://www.pedalegre.com.br>>. Último acesso em 05/01/2013.

PERNANBUCO. **Governo do Estado de Pernambuco**. Disponível em: <[http://www2.cidades.pe.gov.br/web/secid/exibir\\_noticia?groupId=12855&articleId=2899580&templateId=15537](http://www2.cidades.pe.gov.br/web/secid/exibir_noticia?groupId=12855&articleId=2899580&templateId=15537)>. Último acesso em 02/01/2013.

POABIKERS. **Grupo de ciclismo Poabikers**. Disponível em: <[www.poabikers.com.br](http://www.poabikers.com.br)>. Último acesso em 05/01/2013.



SIMONS, Mônica Osório. **Educação Ambiental na Empresa: mudando uma cultura.** In: Júnior, Alcir Vivela; Demajorovic, Jacques (org). Modelos e Ferramentas de Gestão Ambiental. Desafios e Perspectivas para as Organizações. São Paulo: Editora Senac, 2006.

TAURUS ARMAS. **Site da Taurus Armas.** Disponível em: <[www.taurusarmas.com.br](http://www.taurusarmas.com.br)>. Último acesso em 05/01/2013.

THE INTERNATIONAL BICYCLE FUND. **Site da The International Bicycle Fund.** Disponível em: <<http://www.ibike.org>>. Último acesso em 05/01/2013.

THE TELEGRAPH. **Jornal The Telegraph.** Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/finance/debt-crisis-live/9220235/Debt-crisis-as-it-happened-April-23-2012.html>>. Último acesso em 07/01/2013.

TJ/RS. **Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul.** Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/site>>. Último acesso em 05/01/2013.

TMSA. **TMSA Tecnologia em Movimentação.** Disponível em: <[www.tmsa.ind.br](http://www.tmsa.ind.br)>. Último acesso em 05/01/2013.

TRENSURB. **Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.** Disponível em: <<http://www.trensurb.gov.br/home.php>>. Último acesso em 02/01/2013.

TRF4. **Tribunal Regional Federal da 4ª. Região.** Disponível em: <<http://www2.trf4.jus.br/trf4>>. Último acesso em 05/01/2013.

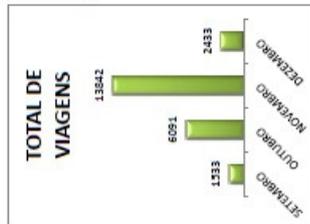
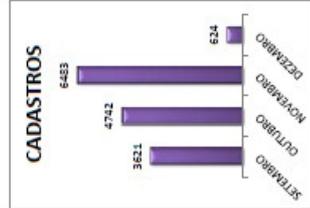
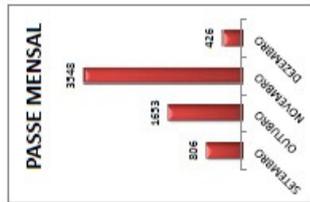
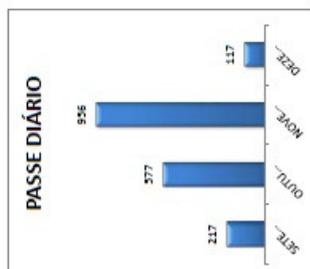
UNESCO. **Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.** Disponível em: <<http://www.unesco.org/new/pt/brasil/pt/about-this-office/prizes-and-celebrations/the-united-nations-decade-of-education-for-sustainable-development>>. Último acesso em 07/01/2013.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Process for a global strategy on diet physical activity and health.** World Health Organization, 2003

**ANEXO 1 - RELATÓRIO BIKE POA**

BIKE PoA: DADOS CONSOLIDADOS DESDE A INAUGURAÇÃO (22 SETEMBRO - 06 DEZEMBRO)

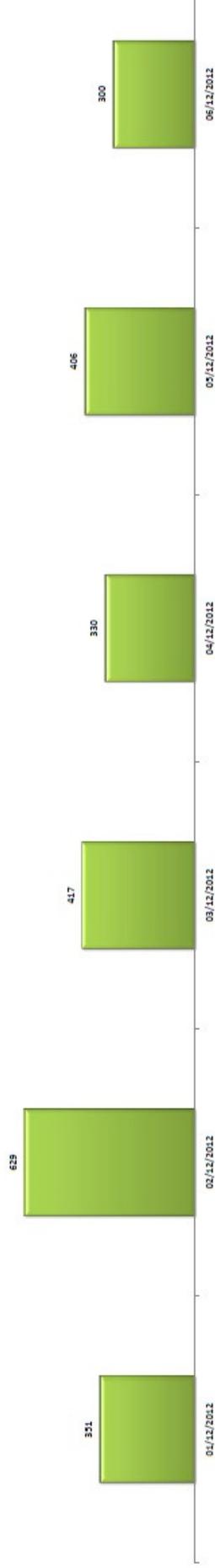
DATA	PASSE DIÁRIO	PASSE MENSAL	CADASTROS	TOTAL DE VIAGENS
SETEMBRO	217	806	3621	1533
OUTUBRO	577	1653	4742	6091
NOVEMBRO	956	3548	6483	13042
DEZEMBRO	117	426	624	2433
<b>TOTAL</b>	<b>1867</b>	<b>6433</b>	<b>15470</b>	<b>23899</b>



TOTAL DE VIAGENS POR ESTAÇÃO | DEZEMBRO 2012

Estações	Qtd Retirada	Estações	Qtd Devolução
1º Usina do Gasômetro	578	1º Usina do Gasômetro	542
2º Shopping Praia de Belas	438	2º Shopping Praia de Belas	449
3º Largo Zumbi	282	3º Largo Zumbi	272
4º Ginásio Tesourinha	202	4º Ginásio Tesourinha	202
5º Escola Parobé	199	5º Escola Parobé	162
6º Mercado	197	6º Mercado	151
7º Casa de Cultura Mario Quintana	172	7º Casa de Cultura Mario Quintana	136
8º Região dos Tribunais	163	8º Região dos Tribunais	134
9º Praça da Alfândega	138	9º Praça da Alfândega	108
10º Câmara de Vereadores	116	10º Câmara de Vereadores	79

TOTAL DE VIAGENS POR DIA / NOVEMBRO - DEZEMBRO 2012



Fonte: Samba Transportes Sustentáveis (Sistema de Retaguarda Bike PoA - CRM)

## ANEXO 2 – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS

### ROTEIRO DA ENTREVISTA COM ORGANIZAÇÃO:

- Qual a relação do entrevistado com as políticas de incentivo ao uso de bicicletas?
- Quantidade média de empregados no prédio
- Número de vagas no bicicletário
- Quantidade média de ciclistas por dia
- Há segurança no bicicletário?
- Há vestiário?
- Há chuveiro?
- Há armário?
- Há disponibilização de ferramentas?
- Há possibilidade de trabalhar em horário flexível?
- Data marco ao início do apoio aos ciclistas (ex: instalação do bicicletário)
- O apoio deu-se por iniciativa da organização ou por solicitação dos empregados?
- Houve alguma pesquisa prévia para avaliar se haveria aceitação e utilidade?
- Qual foi o custo de implantação?
- Há custos de manutenção?
- Há controle por parte da organização acerca da distância percorrida pelos usuários de bicicleta?
- Há controle sobre ocorrência de acidentes com as bicicletas?
- Os funcionários recebem algum incentivo financeiro ou de outra espécie para pedalar?
- Como ocorre a divulgação das políticas de incentivo aos funcionários?
- A organização realiza campanhas incentivando o uso de bicicletas? De que forma?
- Pretende realizar campanhas no futuro?
- Os ciclistas têm alguma nova demanda?
- A organização pretende atender estas demandas?
- A organização possui alguma medição dos resultados, tanto no sentido de redução de custos, na redução do absenteísmo, na satisfação no trabalho ou até mesmo em feedbacks informais?

- Há outros benefícios que a organização obteve com o programa (se houver)?
- Já recebeu alguma premiação em função dos incentivos ao uso de bicicletas?
- A empresa recebe algum incentivo do governo nesse sentido, como, por exemplo redução de impostos?
- Se recebesse incentivos do governo faria mais iniciativas para incentivar o uso de bicicletas entre seus funcionários?
- Algum fornecedor ou cliente já exigiu como requisito para negociação a existência de ações de gestão social ou ambiental?
- Considera as ações de incentivo ao ciclismo entre os funcionários como um diferencial competitivo no mercado?
- A organização possui gestão socioambiental?
- Essas ações de incentivo ao uso de bicicletas são vinculadas a gestão socioambiental?

#### ROTEIRO DA ENTREVISTA COM USUÁRIOS DE BICICLETA

- Idade
- Cargo/Função
- Tem automóvel? Tem moto?
- Com que frequência (5,4,3,2,1/vez semana, esporadicamente, no verão, etc.) pedala até o trabalho?
- Qual é a distância percorrida de sua residência até o local de trabalho (por trecho)?
- Quanto tempo em média leva para percorrer esta distância de bicicleta?
- Possui comparação do tempo desse trajeto utilizando outros meios de transporte?
- Desde quando pedala?
- Desde quando pedala até o trabalho?
- Porque resolveu pedalar até o trabalho?
- A estrutura oferecida pela organização teve influência em sua decisão de pedalar?
- Está satisfeito com a atual estrutura?
- Que iniciativas a empresa poderia realizar de forma a incentivar os funcionários a pedalarem?

- O que acha das atuais ciclovias de Porto Alegre? Acha que Porto Alegre têm ciclovias suficientes?
- Tem medo de pedalar no trânsito de Porto Alegre?
- O que sugere que seja realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre?

#### ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM NÃO CICLISTAS

- Idade
- Cargo/Função
- Qual é a distância percorrida de sua residência até o local de trabalho (por trecho)?
- Que meio de locomoção utiliza para ir ao trabalho?
- Qual é o tempo médio do deslocamento?
- O que acha dos colegas que pedalam?
- Possui bicicleta? É ciclista usualmente (incluindo lazer)?
- Por qual motivo você não pedala até o trabalho?
- A organização está oferecendo algum incentivo para aqueles que desejam pedalar até o trabalho. Você conhece? O que acha desse incentivo?
- Que iniciativas a empresa poderia realizar de forma a incentivar os funcionários a pedalarem?
- Existe alguma ação que faria você pedalar até o trabalho (tanto da empresa quanto do governo)?
- O que acha das atuais ciclovias de Porto Alegre? Acha que Porto Alegre têm ciclovias suficientes?
- Tem medo de pedalar no trânsito de Porto Alegre?
- O que sugere que seja realizado para ter um maior uso de bicicletas em Porto Alegre?

**ANEXO 3 - FICHA DE INSCRIÇÃO BANRIBIKE**



**FICHA DE INSCRIÇÃO**

Nome: \_\_\_\_\_

Matrícula: \_\_\_\_\_

Unidade/Gerência/Área: \_\_\_\_\_

Ramal: \_\_\_\_\_

Endereço residencial: \_\_\_\_\_

Bairro: \_\_\_\_\_

Qual a provável rota que você fará para deslocar-se de sua casa até o Ed Sede Banrisul?

E do Banco para casa?

Qual a distância de sua casa até Banco em KM?

Já é ciclista?  **Sim**  **Não**

Se sim, há quanto tempo?  **Menos de 1 ano**  **De 1 a 2 anos**  
 **De 2 a 5 anos**  **Mais de 5 anos**

Possui experiência de pedalar em ambiente urbano?  **Sim**  **Não**

Você utiliza equipamentos de segurança?  **Sim**  **Não**

Se sim, qual ou quais? \_\_\_\_\_

Pertence a alguma associação ou grupo de ciclistas?  **Sim**  **Não**

Se sim, qual ou quais? \_\_\_\_\_

Quantos dias por semana você pretende vir trabalhar de bicicleta?

**1 dia**  **2 dias**  **3 dias**  **4 dias**  **5 dias**

Desejas utilizar o vestiário disponível para banho e troca de roupas?

**Sim**  **Não**

Você costuma fazer alongamento antes e depois de se exercitar com a bicicleta?

**Sim**  **Não**

Estaria disposto à participar de programa de acompanhamento de condicionamento físico coordenado pelo SESMT?

**Sim**  **Não**

Qual motivo que leva você a querer participar do Programa BanriBike? (**preenchimento obrigatório**)  
**Resposta:** \_\_\_\_\_

Você leu e está ciente do Regulamento?  **Sim**  **Não**

**ATENÇÃO! Após responder, salve o documento e anexe ao email para a chave:**

**ANEXO 4 - MANUAL DO CICLISTA BANRIBIKE**



## *Manual do Ciclista*

*Pedalar é um modo saudável, sustentável, econômico e divertido de ir ao trabalho.*

Contato: [banribike@banrisul.com.br](mailto:banribike@banrisul.com.br)

## Apresentação

### Programa BanriBike

O Banrisul consciente da influência que exerce sobre os diferentes setores da sociedade, apoia projetos que visem o bem estar social, ambiental e econômico de seus colaboradores, clientes e comunidade. A partir da cooperação técnica do Centro de Transporte Sustentável (CTS Brasil) o Banrisul oferece o BanriBike, oportunizando espaço para estacionar bicicletas, acompanhamento físico e orientações de segurança e primeiros socorros.

Assim, sua participação no BanriBike contribuirá para a redução do impacto ambiental ao adotar um meio de transporte alternativo e melhoria na qualidade de vida.

## Cuidando da Segurança

### Segurança viária

- Os sinais vermelhos devem ser respeitados. Ultrapassar o sinal vermelho é perigoso para você e para as outras pessoas que circulam na rua;
- Sempre sinalize com a mão antes de efetuar uma manobra;
- Esteja ciente do que está acontecendo ao seu redor;
- Use o capacete;
- Use roupa brilhante ou reflexiva;
- Coloque tiras de reflexão sobre a sua mochila, bolsas ou casaco;
- Use as luzes depois de escurecer;
- Pratique olhar para trás sem balançar;
- Esteja atento aos carros estacionados. Se houver pessoas dentro, mantenha-se em uma distância segura para que a porta do carro não o atinja se for aberta;
- Em dias de chuva tome cuidado com as poças, buracos, entulhos e outros problemas na estrada que podem ser muito perigosos para o ciclista. É importante relatá-los para evitar acidentes;
- É difícil para os motoristas de veículos pesados verem os ciclistas. Nunca suponha que você tenha sido visto: posicione-se de modo que você possa ser visto através dos espelhos dos veículos a sua frente;

### Condicionamento físico

- É aconselhável passar por exame clínico em qualquer idade e avaliação postural;
- Quem tem mais de 35 anos ou antecedente de doença cardiovascular na família, deve fazer um teste de esforço ergométrico.
- Gestantes e idosos precisam de liberação médica;
- Antes de sair, a refeição deverá ser leve, priorizando carboidratos e líquidos. Proteínas (ovo, por exemplo) devem ser evitadas.



## Segurança contra roubo

- No estacionamento, o ideal é utilizar duas travas de segurança máxima;
- Travar as duas rodas e o quadro;
- Sempre tranque a moldura em um objeto sólido;
- Retire todos os acessórios de bicicleta cada vez que você deixá-la autônoma;
- Não deixe a sua bicicleta trancada em um local isolado.



## Manutenção

É importante que a sua bicicleta esteja sempre em ordem e passe por revisões gerais periodicamente, feitas por profissionais especializados no assunto.

Mas verificações e pequenos reapertos não requerem muita técnica e você pode fazer isso em casa:

- Os pneus devem estar calibrados com a pressão correta para o "seu" peso, condição do terreno e conforme o tipo do pneu. Confira na própria banda do pneu e com sua oficina de confiança.
- O selim deve estar preso e sem o bico muito inclinado. Verifique se o seu acento está na altura certa e é aparafusado firmemente. A perna deve ficar quase totalmente estendida no fim de uma pedalada.
- O guidão não pode estar torto nem trincado. Segure a roda dianteira entre os joelhos e tente girar o guidão. Se o guidão se mover com a roda presa, o tronco precisa ser apertado.
- Pedivela e pedal devem estar bem presos, ou você terá sérias complicações, pois todo seu ponto de apoio está nessa peça.



- Verifique ainda se todos os parafusos estão apertados.
- A corrente, as catracas e as coroas devem estar limpas e lubrificadas.
- Verifique se as rodas giram suavemente – vire a bicicleta de cabeça para baixo e gire as rodas. Qualquer balanço ou giro sugere que é necessária uma consultoria especializada.

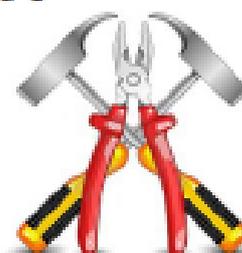
## CHECK-UP

Antes de pedalar verifique se...

- O freio está regulado e as sapatas estão apertadas. Certifique-se de que os freios não tocam nos pneus quando não acionados;
- A caixa de direção está sem folga;
- Os aros estão alinhados e os pneus calibrados;
- Os pedais estão apertados.

Leve sempre na sua bike:

- Câmara extra, Kit pneu furado (remendo, cola, lixa e espátulas) e chave de boca, caso a sua bicicleta não seja equipada com blocagem.
- Bomba para encher o pneu;
- Cadeado para prender à bicicleta;
- Caramanhola: garrafinha com água ou isotônico de sua preferência.



Leve consigo sempre um kit para o caso de furar o pneu e as ferramentas necessárias para desmontar a roda (chave de boca, caso a sua bicicleta não seja equipada com blocagem rápida). Um jogo de chaves Allen (Hexagonal) Também poderá ser útil. Tais acessórios são baratos, de pequeno volume e disponíveis em qualquer loja de bicicleta.



## Dicas de primeiros socorros

Ao prestar os primeiros socorros à pessoas que sofreram traumas é importante: recobrar a calma, garantir segurança, pedir socorro e ter conhecimento a cerca de:



- Cuidados de segurança para com o socorrista (segurança do local e segurança pessoal);
- Cuidados com a segurança da vítima (segurança do local e evitar exposição);
- Inspeção da vítima em local seguro;
- Suporte Básico:
  - A- Abrir o caminho do ar;
  - B- Boa ventilação;
  - C- Circulação;
  - D- Determinação do estado Neurológico;
  - E- Evitar exposição da vítima.
- Chamar Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – 192 (SAMU) prestando informações ao atendente como:
  - Tipo de acidente (carro, moto, bicicleta, colisão, atropelamento);
  - Gravidade aparente do acidente;
  - Nome da rua e número próximo;
  - Vítimas: idade aproximada, sinais e sintomas (o que o socorrista ouve, vê e sente), grau de consciência da vítima (responde, confusão, inconsciente);
  - Pessoas presas nas ferragens;
  - Vazamento de combustível ou produtos químicos;
  - Ônibus ou caminhões envolvidos.
- Realizar atendimento básico de Primeiros Socorros tendo como premissa o conhecimento e a segurança de execução, se eximindo de condutas que

possam agravar o quadro da vítima ou acarretar sequelas, tendo sempre em vista a priorização de ações até a chegada do SAMU.

- . Não movimentar a vítima;
- . Não retirar capacete de motociclista;
- . Não aplicar torniquete para estancar hemorragias;
- . Não oferecer líquidos à vítima.

- Ao chegar o Suporte Básico de Atendimento Pré-hospitalar relatar as medidas tomadas.

Telefones importantes:

192 - SAMU- Serviço Atendimento Móvel de Urgência

193 - Bombeiros – Anjos da Guarda

- Dica: colocar no celular como preferencial os números de socorro, bem como o número da pessoa a ser avisada em caso de acidente priorizando na letra **A (nome) emergência**.
- Em caso de corte na pele limpe a área externa sem jogar água dentro da área afetada. Avalie a extensão do corte. No caso de lesão superficial é suficiente que se faça uma boa lavagem com água e sabão, e depois se procure um médico. Para lesões profundas que certamente requererão pontos cirúrgicos, é muito importante a lavagem da área com água e sabão, mas a limpeza interna deve ser realizada por um especialista;
- Caso haja sangramento procure estancar a área segurando um pano limpo com um pouco de pressão. Evite usar torniquete;
- Em caso de lesão muscular ou articular o uso de uma bolsa de gelo, separada da pele por um tecido, pode ajudar muito;
- Em caso de fratura menor, como de um dedo, imobilize a área e vá para o hospital. Fraturas importantes só com resgate de emergência;
- \* É recomendado que todos usuários de bicicleta façam a leitura da cartilha: Noções de primeiros socorros no trânsito do DENATRAN ([http://www.detran.ba.gov.br/noticias/NOCOES\\_1\\_SOCORROS.pdf](http://www.detran.ba.gov.br/noticias/NOCOES_1_SOCORROS.pdf));
- \* A cruz vermelha Brasileira oferece o curso de noções básicas de primeiros socorros, controle do pânico e técnicas básicas de resgate. É muito interessante realizá-lo.



## O que fazer em caso de colisão

### Colisões envolvendo outra parte

- Anote o nome, número de telefone e endereço da outra parte e de pelo menos duas testemunhas, se possível;
- Faça um esboço da colisão enquanto ela ainda está fresca em sua memória;
- Se você tiver uma câmera integrada em seu celular, tire fotos da colisão especialmente de onde a outra parte estiver. Caso contrário, volte mais tarde com uma câmera para gravar os defeitos na via;
- Comunicar o incidente à polícia ou pedir a alguém para fazê-lo. Anote o nome dos agentes policiais presentes na cena;
- Anote ou grave uma mensagem em seu telefone descrevendo o que aconteceu. Faça isso o mais rápido possível após a colisão, enquanto o ocorrido ainda está fresco em sua mente;
- Consulte o seu médico, mesmo que se sinta bem. Lesões, por vezes, mostram-se mais tarde e a análise de um médico pode fornecer evidências vitais.

### Colisões não envolvendo outra parte

- Anote o nome e endereço de qualquer testemunha;
- Pergunte às pessoas locais se houve outros acidentes no mesmo lugar;
- Tire fotos o mais rápido possível, antes que a estrada possa ser reparada. Um close-up com uma câmera de telefone celular pode ser o suficiente;
- Anote o que aconteceu;
- Comunique o incidente à autoridade rodoviária.

## Legislação

- As bicicletas são veículos legais e estão sujeitas às mesmas regras dos outros veículos.
- Os acessórios obrigatórios segundo o Código Nacional de Trânsito são a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.
- O uso de capacete, luvas de proteção e faróis dianteiro e traseiro não são obrigatórios, mas são fortemente recomendados.

Os usuários das vias terrestres devem:

- I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas;
- II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório.

O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

- \* De acordo com os artigos 58 e 201 do Código de trânsito (CTB), a circulação de bicicletas deverá ocorrer, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido dos carros e com a preferência sobre os mesmos. Além disso, os veículos devem se manter à distância lateral de um metro e meio ao passar ou ultrapassar uma bicicleta;



- \* Nunca ande na contramão. A maioria dos acidentes acontece nessa situação e a velocidade de impacto é maior. Os carros, ao saírem de ruas e garagens não vão te ver se estiveres na contramão;
- \* A ordem geral é: dê preferência aos mais frágeis. Sendo assim, respeite os pedestres!
- \* A preferência em cruzamentos e conversões é sempre do ciclista. No entanto, é bom manter uma postura defensiva. Sempre sinalize suas intenções e tenha uma atitude segura. Sua indecisão pode levar o motorista a entender que você está cedendo sua vez;
- \* Evite pedalar muito próximo dos veículos estacionados por causa das portas e nem muito próximo ao meio-fio por causa das valetas e da possibilidade de levar fechadas;
- \* Evite o ponto cego. Fique sempre onde possa ser visto. Seja previsível e não ande em zigue-zague. Se for necessário, emita algum sinal sonoro.

## Responsabilidade Civil do Empregador

A responsabilidade do Bannrisul pela escolha do meio de transporte para o trabalho, pelo funcionário, se dá conforme Lei 8.213. Veja orientação abaixo:

*O acidente ocorrido entre o trabalho e a residência é conhecido como acidente “in itinere” ou de percurso. O empregador não pode ser responsabilizado civilmente, mesmo incentivando o uso de bicicleta, que é um meio de transporte entre tantos outros existentes. A lei, entretanto, garante o emprego ao funcionário que se acidentar no caminho do trabalho, por equiparar este acontecimento ao acidente de trabalho. É o que diz o art. 21, IV, d, da Lei 8.213, de 24/julho/1991, senão vejamos:*

*“Art. 21 – Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta lei:*

*IV – o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho.*

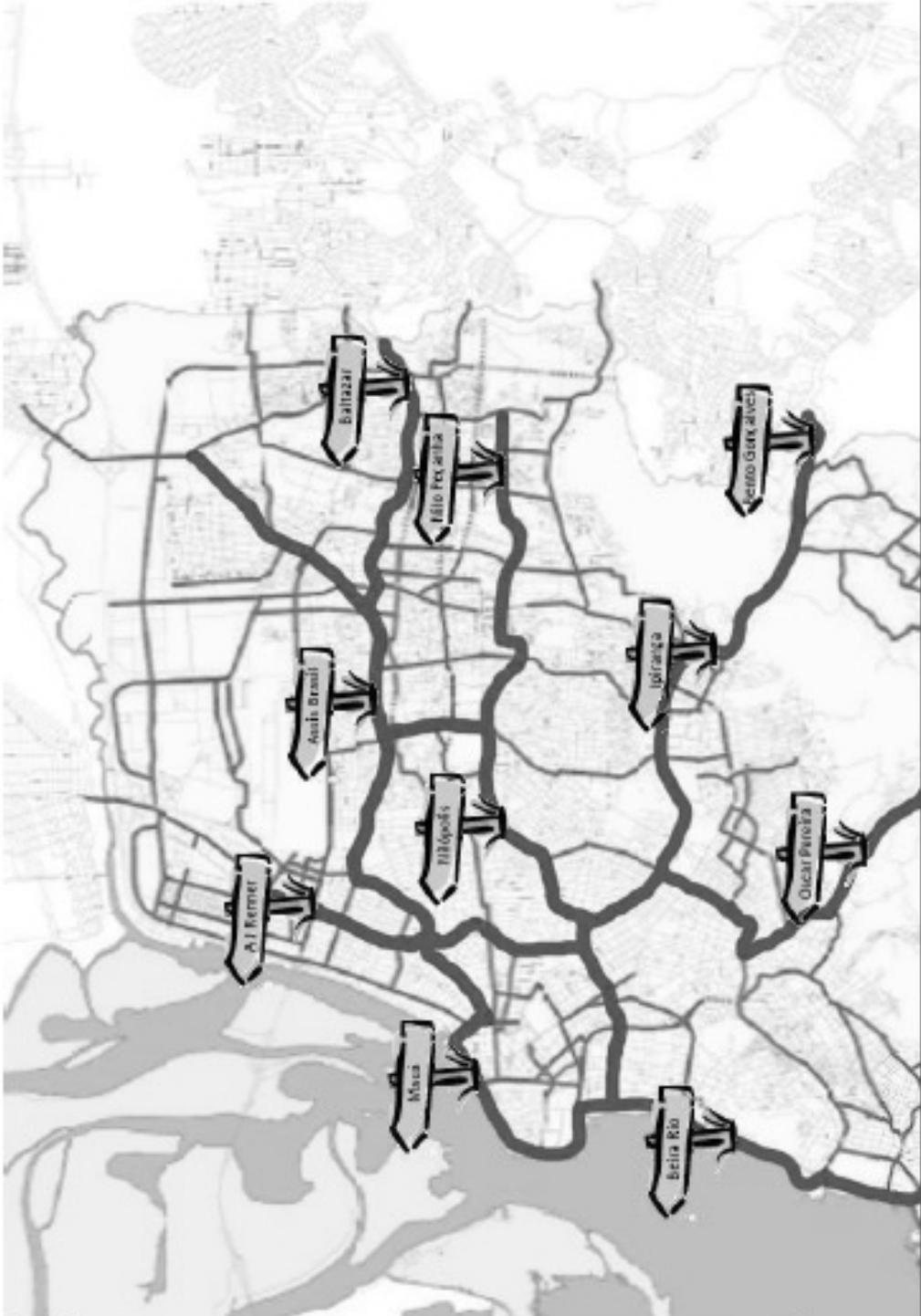
*d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquele, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.” (grifamos).*

*Portanto, indiferente o tipo de transporte utilizado pelo empregado. A proteção assegurada está prevista na mesma Lei 8.213, em seu art. 118, que diz o seguinte:*

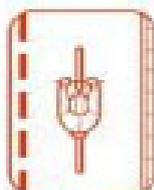
*“Art. 118 – O segurado que sofreu acidente do trabalho tem garantida, pelo prazo mínimo de doze meses, a manutenção do seu contrato de trabalho na empresa, após a cessação do auxílio-doença acidentário, independente de percepção de auxílio acidentário.”*



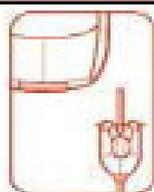
Sugestão de Rotas Cicloviárias de Porto Alegre.







De acordo com os artigos 58 e 201 do Código de Trânsito (CTB), a circulação de bicicletas deverá ocorrer nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido dos carros e com preferência sobre os mesmos. Além disso, os veículos devem se manter à distância lateral de um metro e meio ao passar ou ultrapassar bicicleta.



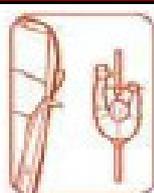
Nunca ande na contramão. A maioria dos acidentes acontece nessa situação e a velocidade de impacto é maior. Os carros ao saírem de ruas e garagens não vão te ver se você estiver na contramão.



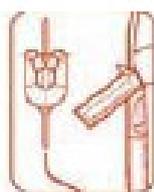
A ordem geral é:

**DÊ PREFERÊNCIA AOS MAIS FRÁGEIS.**

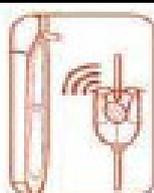
Portanto, respeite os pedestres!



A preferência em cruzamentos e conversões é sempre do ciclista. No entanto, é bom manter uma postura defensiva. Sempre sinalize suas intenções e tenha uma atitude segura. Sua indecisão pode levar o motorista a entender que você está cedendo sua vez.



Evite pedalar muito próximo dos veículos estacionados por causa das portas, assim como do meio-fio, por causa das valetas e da possibilidade de levar fechadas.



Evite o ponto cego. Fique sempre onde possa ser visto. Seja previsível e não ande em zigue-zague. E, se for necessário, emita algum sinal sonoro.

## Fontes de Consulta:

- Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Programa Bicicleta Brasil. Brasília, DF, 2007.
- Bicletários: Diretrizes para estacionamentos de bicicleta. Recomendações da Association of Pedestrian and Bicycle Professionals [apbp]
- Guia para estacionamentos de bicicletas. Centro de Transporte Sustentável Brasil-CTS-Brasil.
- Estacionamento para bicicletas. The UK's national cycling organization - cts. Sustrans - routes for people.
- Cidades para bicicletas, cidades de futuro. Comissão Europeia.
- <http://www.embarq.org/cts-brasil/node/177>
- Sites do Detran, EPTC e Prefeitura de Porto Alegre



**ANEXO 5 - FOLDER DO 1º PASSEIO CICLÍSTICO DA EMATER**

# 1º Passeio Ciclístico

**EMATER/RS**

- Data: 16/12/2012 (domingo)
- Hora: 10h
- Local de saída: Emater/RS (Rua Botafogo, 1.051)
- Inscrições: no local, a partir das 8h45min  
2 kg de alimentos não perecíveis (exceto sal) = 1 camiseta
- Sorteio de uma bicicleta

Realização:

**EMATER/RS**

Coordenador:  
Secretaria de Desenvolvimento Rural, Pesca e Cooperativismo

Rio Grande do Sul  
Secretaria de Gestão

GESTÃO AMBIENTAL  
Vamos fazer juntos!

Apoio:

ACTS

20 Anos  
1992-2012

itati  
água ambiental

PedAlegre



**1º Passeio Ciclístico**

**EMATER/RS**

- Data: 16/12/2012 (domingo)
- Hora: 10h
- Local de saída: Emater/RS (Rua Botafogo, 1.051)
- Inscrições: no local, a partir das 8h45min
- 2 kg de alimentos não perecíveis (exceto sal) = 1 camiseta
- Sorteio de uma bicicleta

Realização:

**EMATER/RS**

Comitê:  
Secretaria de Desenvolvimento  
Rural, Pesca e Cooperativismo



Apoio:



