



ALTERNATIVA SUSTENTÁVEL

Estagnada na última década, indústria da bicicleta aposta na necessidade de maior mobilidade urbana

A demanda por maior mobilidade urbana também pode ser um aliado importante para um segmento que, no Brasil, tem se mantido estagnado nos últimos dez anos: a fabricação de bicicletas. A produção de 5,3 milhões de unidades em 2010, segundo dados da Abraciclo, é igual ao volume fabricado em 2005. Assim como o segmento de motos, os fabricantes de bicicletas tiveram seu auge em 2008 com a produção de 5,8 milhões de unidades, mas até agora não houve recuperação pós-crise. Esse cenário é resultado, em parte, do fechamento de fábricas em decorrência de um processo de profissionalização do segmento, que inclui exigências com relação à qualidade dos produtos e à legalidade fiscal dos negócios.

Crises à parte, o Brasil é o terceiro maior fabricante mundial de bicicletas, com 6% do total. A liderança absoluta é da China, que fabrica 80% das bicicletas vendidas no mundo. “A produção nacional permanece estável em volume, entretanto, observamos um crescimento do mercado em valor devido ao aumento das vendas de bicicletas de maior valor agregado”, afirma Artur Silva, gerente de

produto da Caloi, líder na fabricação de bicicletas no País. Segundo o executivo, a bicicleta começa a ser vista no Brasil como uma solução de mobilidade urbana, o que é comum em países europeus. “Em contrapartida, o mercado chinês, onde ela é vista somente como meio de transporte, vem sofrendo uma redução.”

Seguindo essa tendência, a Caloi lançou no ano passado uma nova categoria de bicicletas: a mobilidade. De acordo com Juliana Grossi, diretora de marketing da marca, a principal característica da linha é o conforto, necessário para atender os ciclistas que utilizam a bike como um meio de transporte para pequenos trechos. Em 2010 a Caloi comercializou cerca de 800 mil bicicletas, um crescimento de 15%. A

“A produção nacional permanece estável em volume, mas cresce em valor”, diz Artur Silva, da Caloi

projeção para 2011 é de mais de 1 milhão de unidades, consolidando a marca como a maior fabricante de bicicletas fora do Sudeste Asiático. Para alcançar suas metas, a empresa está investindo R\$ 30 milhões na modernização e expansão de capacidade de suas duas unidades fabris, localizadas em Manaus e Atibaia (SP).

Quem também aposta no mercado de bikes é a Houston, marca que promete fazer muito barulho nesse mercado nos próximos anos. A empresa, fundada no Piauí há 10 anos, pertence aos grupos Claudino e Socic, um conglomerado que inclui redes de varejo como a Armazém Paraíba, além de fábricas de roupas, indústrias de colchões, móveis e estofados, construtoras, shoppings, frigoríficos e transportadoras, entre outros. A empresa elegeu 2010 como o ano para apresentar a marca ao Brasil. Antes disso, focou seus investimentos em operação, entrega e logística. Segundo João Claudino Júnior, presidente da Houston, a marca aumentou seu market share de 12% para 15% em 2010 e quase superou sua meta de chegar a 16%.

“A Houston cresceu 25% em faturamento durante 2010, chegando a R\$ 126 milhões. Para 2011, a empresa projeta crescer 30% e atingir a liderança do mercado de bicicletas”, afirma Claudino. A



Claudino Júnior, da Houston: “Empresa projeta crescer 30% e atingir a liderança do mercado de bicicletas em 2011”

EVOLUÇÃO DA PRODUÇÃO BRASILEIRA

Ano	Milhões de unidades
2003	5,2
2004	5,4
2005	5,3
2006	5,0
2007	5,4
2008	5,8
2009	5,3
2010	5,2
2011	5,3

empresa está expandindo sua unidade fabril em Teresina, obra que deverá ser concluída no segundo semestre de 2011 com investimentos de R\$ 8 milhões. A meta é chegar a uma capacidade instalada de 1,1 milhão de unidades ao ano, um crescimento de 23%. A empresa também anunciou recentemente a construção de uma fábrica em Manaus, que deve entrar em operação no ano que vem. “Será mais uma moderna indústria de bicicletas em outro ponto do País, facilitando a produção e a distribuição do produto”, explica Claudino.

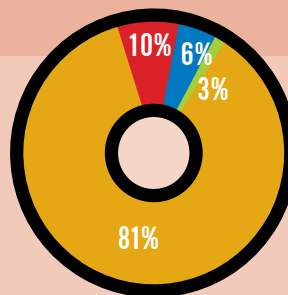
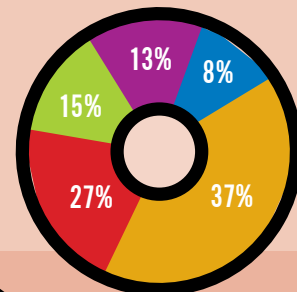
Estima-se que existam hoje no Brasil mais de 65 milhões de bicicletas em circulação. Para Moacyr Paes, da Abraciclo, elas podem passar despercebidas nas grandes cidades, onde buscam vias alternativas, mas são muito numerosas. “Só na Grande São Paulo são cerca de 350 mil bikes circulando durante a semana e 550 mil nos fins de semana”, afirma o executivo. Para ampliar esse mercado, a Caloi investe forte nas bicicletas infantis com um portfólio de 25 modelos. Em 2010, a marca vendeu cerca de 400 mil unidades destes modelos, um crescimento de 20% em relação a 2009. A proposta é fidelizar desde já os ciclistas de amanhã, um grupo que deve crescer movido pela vontade de viver melhor sem ter que abandonar as cidades.



BICICLETAS

CONSUMO MUNDIAL

China	37%
EUA	27%
Japão	15%
Índia	13%
Brasil	8%



PRODUÇÃO MUNDIAL

China	81%
Índia	10%
Brasil	6%
Taiwan	3%

FROTA DE BICICLETAS (POR REGIÃO)

Região	Milhões de bicicletas	Participação
Norte	5,2	8%
Nordeste	16,8	26%
Sudeste	28,8	44%
Sul	9,1	14%
C.Oeste	5,2	8%

O empresário Eldon Egon Jung e mais de 20% dos funcionários da Fornos Jung utilizam a bicicleta para trabalhar



DRIBLE NO TRÂNSITO

Pedalar para se deslocar em pequenos trechos é uma opção saudável e rentável para se livrar dos congestionamentos das grandes cidades

Em março de 1997, o empresário Eldon Egon Jung observava seus funcionários saindo de bicicleta do pátio da empresa, a Fornos Jung, em Blumenau (SC), quando ficou apavorado ao se deparar com a falta de segurança que eles eram obrigados a enfrentar lá fora. Carros, motos e caminhões pareciam ignorar a presença das bicicletas que entravam ou cruzavam a Rua Bahia, principal via de acesso à cidade vizinha de Indaial. “Naquele momento me dei conta que eu tinha que fazer alguma coisa por aquelas pessoas porque, afinal, minha responsabilidade como empreendedor não se limitava às dependências da fábrica”, conta Jung, hoje com 69 anos.

Lá se vão 14 anos e, para encurtar a

história, basta dizer que Jung é o atual presidente da Associação Blumenauense Pró-Ciclovias (ABC) e seu principal meio de transporte é uma bicicleta. São quatro quilômetros pelo menos três dias por semana de sua residência até a empresa. Mas o empresário chega a pedalar cerca de 30 quilômetros por dia quando tem compromissos profissionais no Centro da cidade. “Levei cinco anos para criar coragem, mas adquiri a direção defensiva e hoje vou de bicicleta até mesmo em reuniões com funções mais representativas, que exigem terno e gravata. Só uso carro para distâncias maiores ou se preciso levar algum peso”, afirma Jung.

Junto com outros cicloativistas da ABC, o empresário já conseguiu pressio-

nar o poder público municipal para fazer mais de 50 quilômetros de ciclovias. O percurso faz parte de um projeto que estava engavetado na própria prefeitura e prevê a construção de outros 100 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, interligando o Centro de Blumenau a vários bairros e cidades vizinhas. “A ideia é que nenhuma rua seja aberta sem espaço para o trânsito de bicicletas porque isso custa menos de 10% do total da obra, e fazer depois sai mais caro. Lembro que no início éramos malvistas, mas ganhamos respeito pela nossa forma de trabalhar propositiva em vez de apenas contestadora”, destaca Jung.

Com mais infraestrutura para o ciclista, no ano 2000 Jung pôde levar adiante um

Ricardo, Mônica
e Rodrigo,
representantes
da marca de
bicicletas
dobráveis
Brompton
no Brasil



projeto que incentiva seus funcionários a irem trabalhar de bicicleta. “Na verdade, esta foi uma iniciativa da minha área de recursos humanos, motivada pelo fato de eu ir de bike para a empresa”, faz questão de observar o empresário. Quando admitido, o funcionário da Fornos Jung é questionado sobre seu interesse em ir ao trabalho de bicicleta. Caso tenha, após o período de experiência ele recebe emprestada uma bike da empresa. Se usá-la pelo menos três vezes por semana para ir ao trabalho, depois de um ano a bicicleta passa a ser dele. Dos cerca de 90 funcionários da Fornos Jung, 20 aderiram ao projeto.

Entre os resultados obtidos, a supervisora de RH Daiana Luiza de Fragas Campigotto destaca a melhora no humor – convertida em produtividade e atenção – e a redução do custo para deslocamento, se comparado ao carro, à moto e ao transporte coletivo. Outro benefício para a empresa é a redução do espaço necessário para estacionamento. Na vaga ocupada por um carro é possível acomodar pelo menos seis bi-

cicletas. Pesquisa feita pelo RH da empresa mostrou ainda que 21% dos que aderiram ao programa contaram que escolheram ir de bicicleta por ser o meio de transporte mais rápido. Em março deste ano, o programa recebeu o prêmio Sesi de Qualidade no Trabalho 2010 na categoria desenvolvimento socioambiental.

No ano passado, o Sesi de Santa Catarina lançou um projeto para que empresários estimulem a bicicleta como meio de deslocamento para o trabalho. Hoje, é o transporte adotado por 13,1% dos trabalhadores catarinenses. O projeto começou em outubro com uma extensa pesquisa que deve ser concluída em fevereiro

**Bicicleta é o meio
escolhido por 13%
dos catarinenses
para ir ao trabalho**

de 2012. Na sequência, um piloto será desenvolvido em parceria com a Tupy, de Joinville, indústria que conta com um número grande de funcionários ciclistas. O resultado do projeto vai dar forma a um produto que o Sesi vai oferecer para outras empresas a partir do segundo semestre de 2012. De acordo com a Abraciclo, metade das bicicletas vendidas no Brasil é usada como meio de transporte, 32% são infantis e 17% para lazer.

Professor do Centro de Ciências da Saúde e do Esporte da Universidade de Santa Catarina (Cefid/Udesc), Magnus Benedetti sempre achou que deveria dar o exemplo. Afinal, ele atua como fisiologista na área de reabilitação cardiopulmonar. Em fevereiro de 2010 comprou uma bicicleta elétrica nos Estados Unidos e, desde então, usa o veículo para fazer o percurso de cerca de 12 quilômetros entre sua casa e o trabalho. “De carro eu fazia em 20 minutos, mas só quando o trânsito estava tranquilo. De bicicleta levo 35 minutos”, conta Magnus, satisfeito com sua nova



Sérgio Gordin abandonou um emprego de mais de dez anos para comprar uma empresa de entrega com bicicleta

forma de deslocamento. “Quanto aos riscos, considero que são os mesmos de um motoqueiro”, afirma o professor, que faz parte do percurso em ciclovia.

Bom negócio

Pelo Brasil afora, há inúmeras histórias de pessoas que substituíram o carro por uma bicicleta para ir ao trabalho. Mas o caso de Ricardo Santos, sócio-diretor da agência Milk, chama a atenção porque sua opção acabou levando a um negócio. Há um ano ele pediu uma bike emprestada para testar o trajeto casa-escritório. Gostou tanto que pouco tempo depois comprou uma bicicleta. O veículo facilitou muito a volta para casa, antes feita em 40 minutos, hoje em apenas 15. Em outubro, Ricardo aproveitou uma viagem a Londres, onde ele e seu sócio, Rodrigo Raso, foram correr a meia maratona da cidade, para comprar uma bicicleta dobrável. Ele ficou tão encantado pela Brompton que decidiu participar da concorrência para representar a marca no Brasil. E ganhou.

“A bicicleta foi desenvolvida para ser a melhor opção de locomoção em centros urbanos para trabalhadores que precisam se deslocar em pequenas distâncias – menos de 10 quilômetros. No Brasil, o mercado de bicicletas de ‘design’ está bem no início, então é difícil falar em potencial de crescimento para a Brompton. Porém, acreditamos que irá pelo mesmo caminho dos países que hoje são líderes nesse segmento: Inglaterra, França, Holanda, Dinamarca e Alemanha”, afirma Santos. A proposta da Milk é começar as vendas por São Paulo e depois atingir o Brasil inteiro.



Em Londres, uma Brompton custa o equivalente a R\$ 2,1 mil até R\$ 3,7 mil, dependendo da customização. Mas por conta de taxas de importação, no Brasil elas terão preços entre R\$ 4 mil e R\$ 8 mil.

Quem também aposta em bicicletas de maior valor agregado é a Cycletech. A loja, recém-inaugurada em São Paulo, é especializada em bicicletas elétricas importadas dos Estados Unidos e da China. No momento, são dez modelos de bicicletas, além de nove scooters. Para carregar uma bateria gasta-se menos de R\$ 1. A empresa acredita tanto nesse mercado que ainda neste ano vai abrir uma unidade em Florianópolis. De acordo com o gerente da Cycletech, Roberto Almeida, pelo menos seis pessoas entram por dia na loja para conhecer as novidades. “A maioria dos clientes procura um meio de transporte alternativo e barato para se livrar do trânsito caótico de São Paulo.”

Para Arturo Alcorta, integrante do Instituto Pedala Brasil (IPB) e responsável pelo site Escola de Bicicleta, embora não existam estatísticas, é evidente que o número de ciclistas aumenta na mesma proporção em que piora a qualidade do transporte coletivo. “Bicicleta usa pouco espaço público, que hoje é escasso”,

“Bicicleta é a melhor opção em centros urbanos para pequenas distâncias – menos de 10 km”, diz Santos

defende. Para ele, o que acontece em São Paulo é sintomático. “Cada dia mais e mais ciclistas saem às ruas até porque descobriram que carro parado em congestionamento não atropela. Em horário de pico a eficiência da bicicleta chega a ser assustadora quando comparada à do carro. A velocidade de um ciclista médio é de 17 km/h, independente do trânsito. Num carro ninguém mais sabe se vai demorar cinco ou 50 minutos numa viagem.”

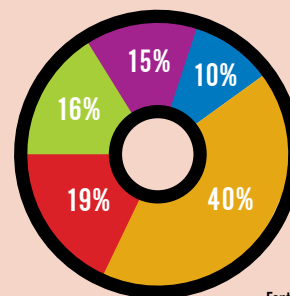
Há também quem trabalha pedalandou ou faz da bicicleta o seu negócio. Em 2009, Sérgio Gordin abandonou um emprego de mais de dez anos para comprar uma empresa de entrega com bicicleta. A Bike dos Anjos, de Gravataí (RS), atende lanchonetes, empresas de recarga de cartucho para impressora, padarias, gráficas, lojas de produtos naturais, entre outros. Por enquanto, Sérgio é o único entregador, mas ele acredita no crescimento do negócio e está buscando parcerias com empresas que tenham foco em responsabilidade ambiental. “Geralmente passo o dia fazendo entregas. Ainda não consegui tirar o que ganhava no meu emprego, mas hoje tenho mais qualidade de vida e fico mais tempo com meus dois filhos, já que o escritório é em casa”, conta Gordin.

A bicicleta também foi o ponto de partida para o empreendimento dos amigos Eduardo Green, Fernando Angeoletto e Jonatha Junge. Há sete anos eles criaram a Caminhos do Sertão, agência especializada em cicloturismo com sede em Florianópolis. Na época, o estado não tinha sequer um circuito oficial de cicloturismo. O primeiro, no Vale Europeu (região de Blumenau), foi lançado em 2006. Depois

MOTOCICLETAS

RAZÕES DE COMPRA

Substituir transporte público	40%
Lazer	19%
Instrumento de trabalho.....	16%
Outros.....	15%
Substituir carro.....	10%

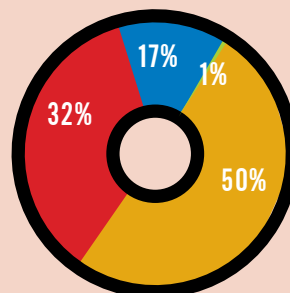


Fonte: Abraciclo

BICICLETAS

VENDAS POR USO

Transporte	50%
Infantil.....	32%
Recreação e lazer	17%
Competição	1%





A agência de cicloturismo Caminhos do Sertão atende de 30 a 50 clientes por mês

vieram o Costa Verde Mar (região Norte) e o Acolhida na Colônia (região da Serra). “Hoje, Santa Catarina está na dianteira do cicloturismo no Brasil”, afirma Eduardo Green. Segundo o empreendedor, em média, sua agência atende de 30 a 50 clientes por mês, incluindo estrangeiros, mas esse número tende a aumentar com o desenvolvimento de novos circuitos.

Recentemente, o Grupo Ciclo Brasil, programa de extensão do Cefid/Udesc, em parceria com entidades voltadas ao estímulo ao uso da bicicleta, lançou o Manual de Circuitos de Cicloturismo. A publicação, destinada a gestores das áreas de turismo e mobilidade das prefeituras, traz instruções básicas para implantação, divulgação e gestão desses circuitos. “É um dos investimentos públicos mais interessantes porque ele retorna de forma bem diluída para diversos empreendimentos da cidade”, argumenta Green. Segundo o empresário, embora pedalar na cidade seja bem diferente de pedalar nos trajetos dos roteiros de cicloturismo, a atividade

pode despertar nas pessoas a vontade de usar mais a bicicleta como um meio de transporte no seu dia a dia.

Para a coordenadora do Grupo Ciclo Brasil, professora Giselle Noceti Ammon Xavier, o estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte depende de uma série de fatores, tais como: infraestrutura cicloviária, uso da bicicleta em parceria com o transporte público, campanhas de incentivo junto à comunidade, conscientização sobre as leis que priorizam pedestres e ciclistas e inclusão na grade curricular das escolas de educação para a mobilidade. “As vias de tráfego não podem impedir o relacionamento social”, sintetiza. Giselle sugere também medidas de retenção ao uso do carro – por exemplo, parar com a política de aumentar as vagas para estacionamento. “As pessoas vão pensar duas vezes antes de ir de carro”, afirma a professora.

Giselle destaca ainda que uma rede cicloviária não se limita a construir ciclovias. “Podemos ter mais espaços compartilhados, como ciclofaixas e redução da velocidade em ruas mais calmas para que motoristas e ciclistas possam conviver”, sugere. Para ela, o transporte público tem que ser um aliado da bicicleta. A ideia é que os usuários pedalem trechos curtos até os terminais de ônibus, metrô ou trem. Mas para isso é preciso que esses espaços ofereçam bicicletários e que tanto o transporte coletivo quanto

a bicicleta ofereçam aos usuários viagens tranquilas, confortáveis e rápidas.

Países como Holanda, Alemanha e Colômbia – para ficar mais próximo da realidade brasileira – mostram que essa convivência não é impossível. A professora Giselle está otimista. Para ela, o Brasil está caminhando para aumentar o uso da bicicleta, até mesmo porque os congestionamentos têm provocado a busca por soluções. “Pela mesma razão, aliada à crise do petróleo, os europeus aderiram à bicicleta na década de 1970”, afirma Giselle. **E**

LINHA DIRETA

Abraciclo: (11) 5181-0222
Bike dos Anjos: (51) 3043-6910
Caloi: 0800 701 8024
Caminhos do Sertão:
 (48) 3234-7712
Cycletech: (11) 5535-1767
Dafra: 0800 77 32 372
Eldon Egon Jung: (47) 3327-0000
Giselle Xavier: (48) 3321-8607
Honda: 0800 055 22 21
Houston: (11) 4589-1799
Instituto Pedala Brasil:
 (11) 3165-6211
Kasinski: 0800 775 9899
Milk: (11) 2244-6455
Sesi SC: (48) 3231-4100