

GOOL



POSTO, LOGO EXISTO?

A psicanalista **MARIA HOMEM** revela os graves efeitos da confusão entre vida real e virtual

PARCEIRAS:

AIRFRANCE / KLM



VAMOS

Comum no exterior, os apps de carona começam a ganhar os carros no Brasil. Além de conectar pessoas com rotas e horários semelhantes, ajudam a reduzir o trânsito nas grandes cidades

JUNTOS?

POR Flávia Gonçalves FOTOS Vitor Jardim



Bárbara Abreu e Vitor Chiamante, usuários de apps de carona: ela como passageira, e ele como motorista

Repare nos carros ao lado quando estiver no trânsito: é bem provável que estejam com todos os bancos vazios, exceto o do motorista. Nas grandes cidades, a média de ocupação dos automóveis é de menos de dois passageiros. Só em São Paulo, são mais de 6 milhões de veículos particulares, dos quais 68% circulam apenas com quem está dirigindo. E quem tem carro passa muito tempo dentro dele: cerca de 2 h25 por dia, segundo uma nova pesquisa da Rede Nossa São Paulo.

Morador da capital paulista, o engenheiro Vitor Chiamente, 34 anos, fazia parte dessa estatística. Sócio de uma empresa de comercialização de energia, ele percorria sozinho o trajeto de até 1 h20 entre sua casa e o trabalho. Há um ano, seu carro encheu: ele foi um dos primeiros a aderirem ao Waze Carpool, aplicativo de caronas que chegou ao Brasil em 2018.

Por aqui, o hábito de usar esse tipo de plataforma — que conecta pessoas com rotas semelhantes mediante o pagamento de uma ajuda de custo — ainda é incipiente, mas vem crescendo rapidamente. Dois outros exemplos são a BlaBlaCar, focada em viagens de longa distância, e o Bynd, de caronas corporativas.

Vitor, que usa o sistema como motorista e passageiro, já soma mais de 300 caronas dadas e recebidas e estima ter ganhado R\$ 3 mil. Para ele, porém, um dos benefícios não pode ser mensurado em reais. “Conheci muita gente diferente. Dificilmente o carro vai com menos de três pessoas, e você vai batendo papo. É enriquecedor.” Uma dessas interações se transformou em parceria profissional, quando um programador que lhe deu carona acabou contratado por sua empresa. “Eu me dei conta de o que ele fazia era o que a gente precisava. Deu supercerto.”

O Waze Carpool não divulga o número de usuários, mas afirma que cresceu 460% no Brasil de janeiro a julho de 2019. “É nosso mercado que mais cresce”, diz Douglas Tokuno, head para a América Latina da empresa israelense. O Brasil foi o terceiro país a receber a plataforma. São Paulo, Goiânia, Rio e Janeiro e Belo Horizonte são as capitais com mais adesão.

Diferentemente de aplicativos de transporte privado como Uber e 99, o objetivo dos aplicativos de carona não é gerar renda para quem dirige. “Quem dá a carona não é motorista profissional. É alguém

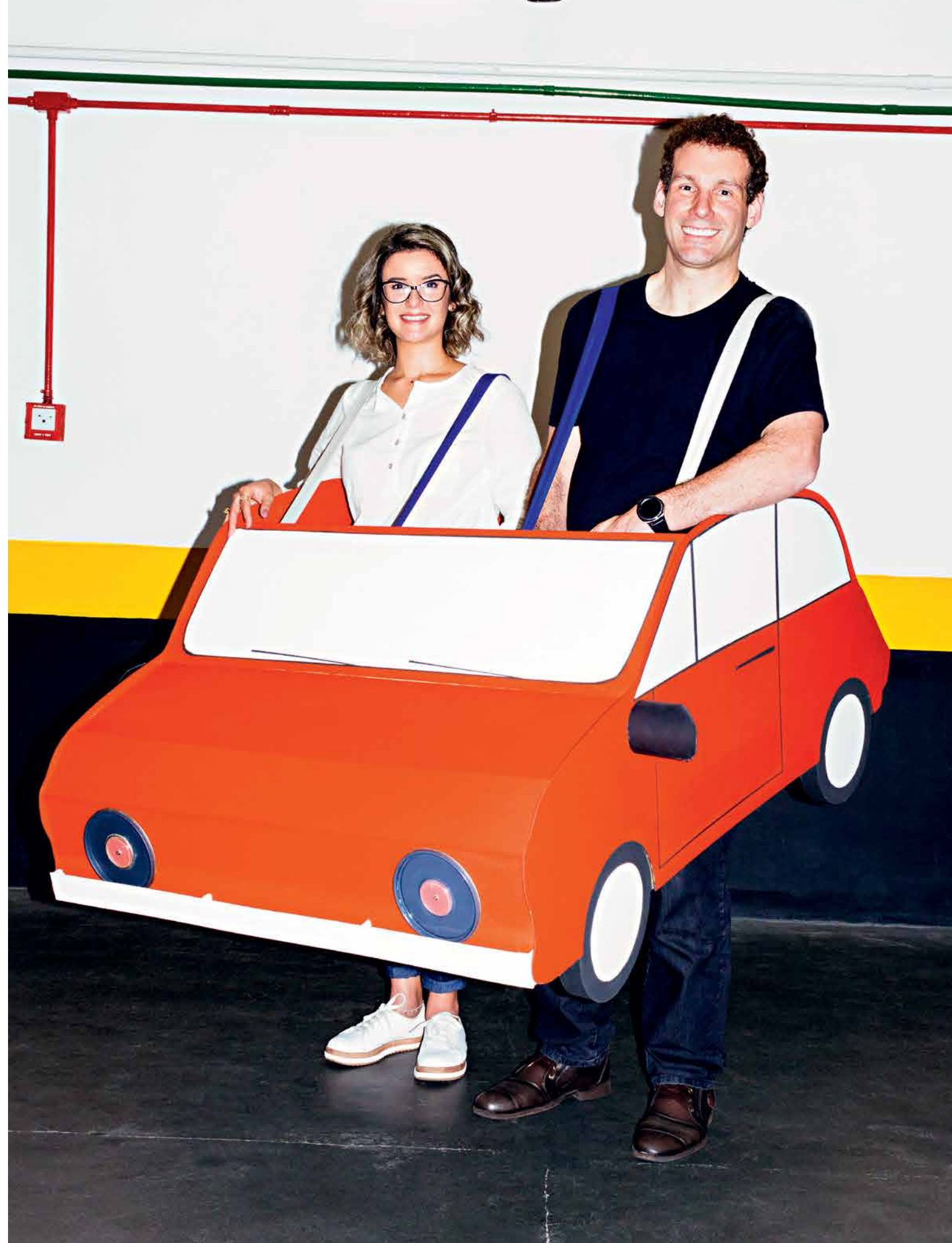
que vai para o trabalho sozinho e que passa a incluir pessoas no trajeto. Chamamos de ‘experiência do banco da frente’, já que o passageiro vai na frente, conversando”, diz Douglas. Uma forma de marcar essa diferença é pelo limite ao número de caronas (duas por dia). O valor dos trajetos é calculado de acordo com a distância. O Waze não cobra comissão, mas prevê a possibilidade para o futuro.

“Outras plataformas de transporte nasceram com a narrativa da economia de compartilhamento, quando na verdade não eram carona e, sim, um serviço”, diz Pedro Baumgratz de Paula, professor da FGVLaw e especialista em mobilidade urbana. “Já esses novos aplicativos tentam suprir de fato uma demanda por carona. Quem utiliza quer reduzir o custo com combustível, depreciação do veículo. Não é a mesma pessoa que dirige 14 horas por dia para pagar as contas.” Ele observa que a demanda por caronas em grandes cidades é difícil de ser suprida analogicamente. “As pessoas que trabalham com você geralmente moram em um lugar diferente, ou o contrário. A tecnologia faz um ‘match’ difícil de ser realizado de outra forma.”

SEGURANÇA

Para criar a cultura da carona no Brasil, a preocupação com a segurança é uma barreira que precisa ser quebrada. Nos termos de uso, as empresas deixam claro que são só intermediárias e não se responsabilizam por ações de motoristas e passageiros. Para convencer as pessoas a dividir o carro com estranhos, trabalham com ferramentas como avaliações entre usuários e links para as redes sociais dos cadastrados. O Waze Carpool e o Bynd checam a empresa onde a pessoa diz trabalhar, pedindo o e-mail corporativo. A BlaBlaCar deixa explícito quando uma pessoa enviou a foto de sua carteira de motorista. E os três apps têm filtros que permitem selecionar apenas mulheres.

Para Ricardo Leite, diretor-geral da BlaBlaCar no Brasil, não é inteiramente verdade que se entre no carro de um estranho. “As caronas são programadas, e tanto o passageiro quanto o motorista podem avaliar os perfis e escolher com quem vão viajar. Tudo dentro do app é moderado. E o mais importante: há avaliações mútuas”, diz ele, citando ainda uma pesquisa na qual três quartos dos motoristas do app dizem prestar mais atenção às regras de trânsito quando dão carona.



O Brasil foi o último de 22 países a ter o serviço da empresa francesa, mas já é o terceiro em quantidade de caronas e o que mais cresce — são 5 milhões de usuários. A ocupação dos carros aqui é maior do que a média global do app (3,8 pessoas por carro, contra 3,1) e o dobro da média nas estradas brasileiras (1,9).

Na BlaBlaCar, mulheres acionam o filtro de gênero especialmente nas primeiras caronas. A advogada Bárbara Abreu, 27, que mora em Blumenau, em Santa Catarina, e utiliza o app para visitar o namorado quinzenalmente em Joinville, costuma ativar a opção só nas viagens noturnas. “Durante o dia não me preocupo mais com isso”, diz.

Entusiasta da economia compartilhada, ela prefere a carona pelo menor impacto no meio ambiente, pela interação com outros passageiros e pelo preço — a viagem sai por menos da metade que o valor do ônibus. Bárbara também cita como vantagens a maior oferta de horários e não ter que se deslocar até a rodoviária.

Metade das rotas cadastradas na BlaBlaCar conecta cidades que não estão ligadas por nenhum transporte direto. “É difícil servir uma cidade pequena com ônibus para uma boa capilaridade de destinos. Enquanto isso, os carros passam vazios nas rodovias. Por que não juntar as duas coisas?”, questiona Ricardo Leite, que, durante a entrevista, contou várias histórias das pessoas que ele próprio conheceu em caronas. Os tímidos, porém, também têm vez: no cadastro, o usuário avisa se prefere interagir muito ou pouco.

Douglas Tokuno, da Waze Carpool, diz que em geral os brasileiros “compartilham tudo”. “Na segunda carona já trocam telefone. Tem grupos no WhatsApp com usuários que marcam happy hour todo mês. Acaba se tornando um LinkedIn da vida real”, diz ele, que também utiliza a plataforma em seu dia a dia.

NO TRABALHO

Metade dos deslocamentos nas grandes cidades é para ir até o trabalho, mostra o instituto de pesquisas WRI Brasil. É nesse nicho que aposta a Bynd, plataforma de carona corporativa que atende empresas como Bradesco e Localiza. A startup nasceu em 2016, inspirada em uma viagem de carro feita por três dos quatro sócios até o Alasca. “Passamos 13 meses vivendo uma experiência intensa de

compartilhamento. Quando voltamos, foi agressivo olhar em volta e ver só uma pessoa por carro”, diz o CEO, Gustavo Bertalozza.

Para ele, por serem um polo gerador de tráfego, grandes empresas deveriam se responsabilizar mais pela mobilidade urbana. “As empresas não sabem quanto tempo os funcionários demoram para se deslocar e o quanto emitem de carbono nesse trajeto. Incluir a mobilidade na pauta estratégica reduziria custo e aumentaria produtividade”, defende.

A empresa que contrata a Bynd paga por um pacote que inclui o app, um plano de comunicação e a gestão de vagas de estacionamento exclusivas para quem dá carona. A startup estima que uma corporação com mil colaboradores economize até R\$ 173 mil por ano com o sistema. Quem dá carona não recebe pagamento, mas ganha pontos em programas de fidelidade, além do direito às vagas reservadas. “É como se fosse um jogo, em que as pessoas acumulam pontos. Para incentivar a mudança de cultura, precisamos dar benefícios tangíveis”, diz Gustavo. No ano passado, a Bynd dobrou o número de clientes — são 18 empresas, com 38 mil usuários cadastrados. Em média, 30% dos funcionários aderem ao programa.

Segundo Gustavo, é mais fácil convencer as pessoas a pegar carona com colegas de trabalho. “Em uma rede fechada, elas estão mais dispostas a compartilhar. E com isso se atrasam menos, chegam menos estressadas e criam mais vínculos, o que é relevante, pois pesquisas mostram que, quanto mais amigos tenho no trabalho, mais quero ficar.”

Pedro de Paula, da FGVLaw, vê potencial nas caronas, mas diz que faltam estudos para saber até que ponto têm impacto positivo no trânsito e no ambiente. “Pode ocorrer o efeito oposto, que é facilitar o uso do carro por alguém que andaria a pé, de bicicleta ou de ônibus. Uma pessoa que pensa em vender o carro pelo alto custo de manutenção pode desistir devido ao dinheiro que ganha ao dar carona, por exemplo.” Ele também avalia que, para que os apps prosperem, devem haver incentivos públicos como faixas para veículos com mais de uma pessoa.

Bárbara, que recorre aos apps para visitar o namorado em Santa Catarina, acredita nessa mudança de hábito. “Graças à carona, consigo vê-lo gastando pouco, ajudando o meio ambiente e conhecendo novas pessoas. Todo mundo sai ganhando.”

SINAL AMARELO

Os apps não conseguem garantir a segurança da carona, então, fique atento

Preencha todos os dados do perfil, incluindo foto e link para redes sociais. Isso ajuda a ser escolhido tanto como carona quanto como passageiro.

Prefira apps que trazem avaliações entre os usuários e escolha pessoas bem avaliadas.

Envie os dados do motorista ou do passageiro para um amigo ou parente.

CENOGRAFIA É CENOGRAFIA

ESTES CLÁSSICOS E MUITOS MAIS!

PROJETA BRASIL | **20 ANOS**

CINEMARK

20 ANOS EM CARTAZ
VALORIZANDO O CINEMA NACIONAL.

4 REAIS
12 DE NOV.
TERÇA-FEIRA

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO:
CINEMARK.COM.BR

BAIXE AGORA

CINEMARK