

# 10 propostas para estimular o uso e o mercado de bicicletas no país

ALIANÇA  BIKE  
Associação Brasileira do Setor de Bicycletas



# **A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) e suas associadas vêm a público difundir um conjunto de propostas a serem adotadas pelo poder público, nas três esferas de poder, para estimular o uso de bicicletas no processo de enfrentamento e saída da pandemia de coronavírus**

**1\_** Ampliar rede de ciclovias, ciclofaixas, bicicletas compartilhadas e bicicletários permanentes nas cidades brasileiras, além de permitir maior acesso de bicicletas ao transporte coletivo (intermodalidade).

**2\_** Reduzir a carga tributária sobre as bicicletas, para que a população tenha acesso a bicicletas mais baratas e de maior qualidade.

**3\_** Criar uma rede extra de ciclovias e ciclofaixas temporárias, nas cidades brasileiras, para auxiliar os trabalhadores de atividades essenciais durante a pandemia e no processo de saída dela.

**4\_** Criar uma linha de crédito atrativa, junto aos bancos públicos, para financiamento de aquisição de bicicletas e bicicletas elétricas pela população brasileira.

**5\_** Distribuir um voucher de R\$ 100,00 para custear especificamente a revisão e o conserto de bicicletas usadas pela população.

**6\_** Alterar legislação trabalhista para obter pleno reconhecimento da bicicleta como meio de transporte por trabalhadoras e trabalhadores, incluindo a manutenção do vale-transporte pelo uso de bicicleta

**7\_** Criar uma política nacional de ciclogística para estimular e dar segurança às entregas feitas em bicicletas em todo o país - desde sempre consideradas um serviço essencial.

**8\_** Criar políticas públicas (nacionais e regionais) para desenvolvimento do cicloturismo, como forma de aquecer o turismo no país com segurança e distribuição de renda.

**9\_** Ofertar mais áreas para o ciclismo esportivo e para o lazer em todo o país.

**10\_** Criar um programa nacional de fortalecimento da economia verde, estimulando setores produtivos que contribuem ativamente para o combate às mudanças climáticas.



## **1\_Ampliar rede de ciclovias, ciclofaixas, bicicletas compartilhadas e bicicletários permanentes nas cidades brasileiras, além de permitir maior acesso de bicicletas ao transporte coletivo (intermodalidade).**

A bicicleta é um dos meios de transportes mais eficientes e benéficos para o usuário e também para a cidade. Contudo, a falta de infraestrutura dedicada e o desrespeito no trânsito são os principais entraves para que mais pessoas adotem a bicicleta como seu veículo para os deslocamentos no dia-a-dia. Para solucionar isto, as cidades devem investir na ampliação de suas redes cicloviárias, criando mais ciclovias, ciclofaixas, vias compartilhadas, vias de trânsito calmo, bem como bicicletários públicos integrados com o transporte coletivo e criar (ou ampliar, para as cidades que já têm) sistemas de bicicletas compartilhadas.

Nas cidades brasileiras que ofertam transporte de média e alta capacidade, uma forma de estimular a integração com as bicicletas, além dos bicicletários nas estações, é permitir o acesso de bicicletas em horários e locais compatíveis.

As capitais brasileiras somam pouco mais de 3,2 mil quilômetros de ciclovias - o que representa uma média inferior a 120 km por cidade. Este número é absolutamente insuficiente e insatisfatório para garantir condições mínimas, nas cidades, de circulação de ciclistas.

Listamos, abaixo, algumas das ações concretas que podem ser feitas para viabilizar a ampliação da rede cicloviária nas cidades:

**a)** Linha de financiamento do Ministério do Desenvolvimento Regional ou Ministério da Infraestrutura diretamente aos municípios para investimento em obras cicloviárias emergenciais.

**b)** Municipalização da Cide dos combustíveis para que o recurso arrecadado seja revertido em investimentos em ciclovias e calçadas, por exemplo.

**c)** Para as Prefeituras, é importante consolidar de forma participativa um plano de mobilidade e um mapa da rede cicloviária existente e a ser implementada.

**d)** Para as Prefeituras com poucos recursos de investimento, existem métodos baratos e seguros de implantar ciclofaixas apenas apenas com pintura e sinalização viária, por exemplo.

**e)** Criar e/ou ampliar a oferta de bicicletas compartilhadas à população, especialmente nas cidades de grande e médio porte, com tarifas acessíveis, boa capilaridade de estações no território e participação ativa do poder público - seja financiando, seja monitorando.

## **2\_Reduzir a carga tributária sobre as bicicletas, para que a população tenha acesso a bicicletas mais baratas e de maior qualidade.**

No Brasil, uma bicicleta tem, em média, 72,3% de imposto sobre o custo. Este patamar só é superado pelas bicicletas elétricas, que alcançam 85% de carga tributária sobre o custo. E este é um dos principais entraves para o desenvolvimento do setor e para que a população brasileira tenha acesso a uma bicicleta acessível e de mais qualidade. Como solução, a Aliança Bike elenca X medidas, pleitos esses que já estão formalizados junto ao governo federal:

**a) Equiparação do IPI das bicicletas elétricas com as bicicletas mecânicas convencionais, de 35% para 10%.** Esta justa medida está alinhada com o entendimento do próprio governo federal de que as bicicletas elétricas de pedal assistido se equiparam às bicicletas a



propulsão exclusivamente humana. O “super-IPI” de 35% não se justifica para um produto tão benéfico quanto a bicicleta elétrica<sup>1</sup>

#### **b) Exclusão das bicicletas da LETEC (Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum).**

Desde 2011 as bicicletas figuram na LETEC com imposto de importação de 35%, sendo que a alíquota base é de 20%. São nove anos já desta taxa exagerada, cujos efeitos almejados não se mostraram justificados ao longo dos anos. A própria alíquota base de 20% já é superior à alíquota média de 14% de imposto de importação praticada pelos países do bloco europeu, EUA e Ásia.

#### **c) Redução da TEC (Tarifa Externa Comum) de cinco componentes de bicicletas de 16% para 2%.**

Esta medida é importante para estimular a montagem de bicicletas e a venda de componentes que não têm produção similar no Brasil. O pleito, apresentado pelo governo argentino ao Mercosul, já foi aprovado pelos demais países do Mercosul, faltando apenas a aprovação do Brasil. O que estamos esperando? A Aliança Bike e seus associados já se manifestaram favoravelmente ao pleito<sup>2</sup>.

#### **d) Derrubada da ST (substituição tributária) do ICMS para pneus e câmara de ar e bicicletas elétricas.**

Esta medida é importante para aliviar as lojas de bicicletas da antecipação do pagamento do ICMS para pneus e câmaras de ar, bem como para bicicletas elétricas. Os demais componentes e a bicicleta convencionais já estão excluídos da lista de produtos que não têm incidência da ST. Não se trata de desonerar o setor, neste caso, mas de dar um alívio ao fluxo de caixa das empresas, uma vez que não há justificativa para que estes produtos continuem com a incidência da ST do ICMS.

#### **Referências:**

<sup>1</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2xJqsZK>

<sup>2</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2WCEDbn>

### **3\_ Criar uma rede extra de ciclovias e ciclofaixas temporárias, nas cidades brasileiras, para auxiliar os trabalhadores de atividades essenciais durante a pandemia e no processo de saída dela.**

As chamadas “pop up bike lanes” (ciclovias temporárias) são grandes aliadas no enfrentamento à pandemia. A própria Organização Mundial da Saúde (OMS) indicou o uso de bicicletas e a caminhada para quem tem necessidade de se deslocar durante a quarentena<sup>1</sup>. Para garantir segurança, conforto e eficiência para trabalhadores de atividades essenciais, muitas cidades como Bogotá<sup>2</sup>, Berlim, Bruxelas e Madri implantaram ciclovias temporárias de baixíssimo custo, em avenidas, estimulando e apoiando o uso de bicicletas durante a pandemia.

Para o Brasil, uma boa solução seria a implantação destas estruturas só com pintura, cones e balizadores, priorizando as cidades mais atingidas pelo coronavírus e onde as aglomerações no transporte coletivo são fatores de risco grave. Os recursos para esta ação podem vir do auxílio aos Estados e municípios anunciado pelo Congresso Nacional e atualmente em fase de votação no Parlamento<sup>3</sup>.

A cidade de Berlim criou um guia para a implementação rápida e eficiente destas estruturas temporárias.

O link pode ser acessado aqui:

<https://bit.ly/2LIM6Xa>.

#### **Referências:**

<sup>1</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2A0picV>  
Acesso em 06 de Maio de 2020.

<sup>2</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2xFUaPj>  
Acesso em 06 de Maio de 2020.

<sup>3</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2yCntm6>  
Acesso em 06 de Maio de 2020.



#### **4\_Criar uma linha de crédito atrativa, junto aos bancos públicos, para financiamento de aquisição de bicicletas e bicicletas elétricas pela população brasileira.**

Pela ausência de uma linha de crédito voltada aos consumidores de bicicletas, o único canal hoje utilizado é através das operadoras de cartão de crédito, canal esse que impacta diretamente no fluxo de caixa das lojas de bicicletas e não apresenta condições atraentes para os consumidores.

Portanto, em linha com os programas de financiamento de automóveis e motocicletas, oferecidos historicamente pela Caixa e Banco do Brasil, por exemplo, uma importante medida seria a adoção de linhas de crédito para financiamento de bicicletas e bicicletas elétricas em todo o país.

#### **5\_Distribuir um voucher de R\$ 100,00 para custear especificamente a revisão e o conserto de bicicletas usadas pela população.**

Uma das formas de estímulo ao uso de bicicletas durante o processo de saída do isolamento social é incentivar financeiramente a população a consertar e fazer a revisão de suas bicicletas encostadas. Com isto, muitas pessoas passariam a considerar a bicicleta como meio de transporte e as bicicletarias - que tiveram queda média de 50% no faturamento no último mês<sup>1</sup> - seriam igualmente estimuladas, gerando emprego e renda para uma atividade que hoje sustenta mais de 14 mil empregos diretos<sup>2</sup> no país. A medida, ainda, teria igualmente um grande potencial de desafogar o transporte coletivo, onde as aglomerações são inevitáveis, e reduzir o uso do automóvel - que polui e congestionava o sistema viário.

Como referência o governo francês anunciou um programa<sup>3</sup> nesta linha, com auxílio de 50 euros por pessoa para custear o serviço de mecânica e revisão das bicicletas que estavam encostadas.

#### **Referências:**

<sup>1</sup> Disponível em: <https://bit.ly/35KoOmZ>

<sup>2</sup> Disponível em: <http://aliancabike.org.br/dados-do-setor/#varejo>

<sup>3</sup> Disponível em: <https://reut.rs/35gYOzF>

#### **6\_Alterar legislação trabalhista para obter pleno reconhecimento da bicicleta como meio de transporte por trabalhadoras e trabalhadores, incluindo a manutenção do vale-transporte pelo uso de bicicleta.**

Considerando que a Política Nacional de Mobilidade Urbana<sup>1</sup> estabelece os modos ativos de deslocamento como prioridade em todo território nacional, faz-se urgente reconhecer a bicicleta como um meio de transporte a ser incentivado para trabalhadoras e trabalhadores na legislação trabalhista.

Considerando também os tempos de pandemia e as restrições às aglomerações no transporte coletivo, o uso de bicicletas para o deslocamento ao trabalho, como medida visando a saúde destes trabalhadores, tornou-se fundamental em todo o mundo.

Contudo, a lei 7.418/1985<sup>2</sup>, que criou a obrigatoriedade do vale-transporte para trabalhadores formais em todo o país, até hoje não incluiu a bicicleta como parte deste direito. Ou seja, para manter o recebimento do vale-transporte - cujo valor médio é superior ao desconto de 6% na folha para a maioria dos trabalhadores - a pessoa empregada não pode deixar de usar o transporte coletivo.



Se ela, por acaso, optar pelo uso da bicicleta, automaticamente ela perde o direito ao vale-transporte.

A proposta aqui, portanto, seria a de reconhecer a bicicleta como parte dos modos de transporte abarcados pelo direito ao vale-transporte, proposta que está em linha com a indicação da Organização Mundial da Saúde de priorização do uso de bicicletas como forma de manter o isolamento, a atividade física e a redução das aglomerações no transporte coletivo.

#### Referências:

<sup>1</sup> Lei 12.587/2012:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)

<sup>2</sup> Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7418.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7418.htm)

### **7\_Criar uma política nacional de ciclogística para estimular e dar segurança às entregas feitas em bicicletas em todo o país - desde sempre consideradas um serviço essencial.**

A ciclogística - modalidade de entregas feitas em bicicletas, bicicletas elétricas, bicicletas cargueiras e triciclos - é uma realidade em todo o país. Apenas no bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro, são feitas mais de 11,5 mil entregas diárias de bicicletas e triciclos<sup>1</sup>. No distrito do Bom Retiro, na região central de São Paulo, são 2,3 mil entregas por dia de bicicleta.

Quer seja no modelo b2b (do atacadista para o varejista), quer seja do varejista para o consumidor final; quer seja através de aplicativos de entregas, quer seja através de empresas de bike courier, o fato é que as entregas feitas em bicicletas cumprem um papel central na manutenção das nossas cidades, viabilizando a movimentação de produtos, bens e serviços de maneira sustentável e silenciosa. E este aspecto

ficou ainda mais evidente durante a pandemia, com milhares de ciclistas entregadores viabilizando que parte da população pudesse continuar em total isolamento social.

Para que esta atividade essencial se desenvolva no país, listamos algumas ações concretas e imediatas que podem ser adotadas por todos os entes da Federação:

- a)** Reconhecer a ciclogística como modalidade de entregas em legislação federal, excluindo a obrigatoriedade de propriedade de veículo automotor para obtenção do RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas).
- b)** Regulamentar, através da ANVISA, a possibilidade de transporte de medicamentos, insumos químicos e cosméticos através de bicicletas e triciclos.
- c)** Reconhecer, através de legislação federal, a relação de trabalho entre entregadores e as empresas de logística via aplicativos, de forma a ampliar os direitos sociais e buscar melhor remuneração para estes trabalhadores.
- d)** Criar linhas de crédito junto aos bancos públicos para financiamento de aquisição de bicicletas e bicicletas elétricas pelos entregadores.
- e)** Nos municípios, criar políticas municipais próprias permitindo o estacionamento de triciclos no viário, criando bolsões de parada em centros comerciais, disponibilização de bicicletários públicos e privados para uso por entregadores e incentivos fiscais para empresas que adotarem a ciclogística.

#### Referências:

<sup>1</sup> Disponível em: <http://vadebike.org/2014/10/bicicletas-de-carga-copacabana/>

<sup>2</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2Lo2lxm>



## 8\_ Criar políticas públicas (nacionais e regionais) para desenvolvimento do cicloturismo, como forma de aquecer o turismo no país com segurança e distribuição de renda.

O setor do turismo no Brasil já é um dos mais afetados pela pandemia, registrando perdas que somam quase 4 bilhões de reais<sup>1</sup>. Contudo, o retorno das atividades turísticas no país deverá passar por uma profunda reformulação sobre como viabilizar a dinâmica nos deslocamentos, nas atividades em grupo, nos destinos turísticos. É sabido que as aglomerações - especialmente nos destinos mais procurados - é praticamente inevitável.

A bicicleta, por sua vez, permite um formato de turismo que alia tanto o respeito às exigências sanitárias e o necessário distanciamento, quanto o bem estar e a integração com a paisagem e com a natureza. O cicloturismo, portanto, tem um potencial gigantesco de alavancar o turismo de aventura e o turismo sustentável - sejam eles realizados de maneira autônoma (autoguiados) ou por pequenos grupos organizados.

O Brasil já possui ao menos 24 rotas de cicloturismo<sup>2</sup> sinalizadas especificamente para cicloturistas em diversos Estados da Federação, como o circuito do Vale Europeu (SC), a Rota das Araucárias (SC), a Estrada Real (MG-RJ), o Caminho da Fé (SP), a Rota do Descobrimento (BA), entre outras.

Maneiras objetivas de estimular o cicloturismo:

- a) Fortalecer os consórcios entre municípios para estímulo à governança, planejamento, execução e manutenção de roteiros cicloturísticos;
- b) Investir em infraestrutura, sinalização e recep-

tivo a cicloturistas em rotas estabelecidas, bem como parques e reservas;

- c) Criar e sinalizar ciclovias urbanas e rurais, intermunicipais e interestaduais, constituindo paulatinamente uma rede interligada de estruturas e rotas cicloturísticas à exemplo do EuroVélo<sup>3</sup> em toda Europa.

### Referências:

<sup>1</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2YUT0KM>.

<sup>2</sup> Disponível em: [http://economiadabicicleta.org.br/cap04.html#cap04\\_03](http://economiadabicicleta.org.br/cap04.html#cap04_03)

<sup>3</sup> Disponível em: <https://en.eurovelo.com/>

## 9\_ Ofertar mais áreas para o ciclismo esportivo e para o lazer em todo o país.

O Brasil é um país com potencial imenso para ser uma referência global no ciclismo, tanto nas modalidades de trilha ligadas ao mountain bike, quanto no ciclismo de estrada e também nas modalidade do BMX.

Infelizmente são poucas e precárias as trilhas públicas para a prática do **mountain bike** no país. Os locais de referência para o MTB - os chamados “bike parks” - são particulares e cumprem um papel muito importante. É preciso, portanto, **ampliar a oferta de trilhas públicas em parques nacionais, estaduais, áreas de reflorestamento e matas secundárias**. Em todo o mundo vê-se que a prática do mountain bike é uma ferramenta importante não apenas aos praticantes, mas também e inclusive para a promoção de uma atividade saudável e que gera segurança em áreas públicas evitando abandono e degradação destes espaços.

O ciclismo de estrada, por sua vez, enfrenta uma de suas mais graves crises no Brasil. A ausência de espaços adequados para treino, a insegurança viária nas estradas e rodovias, a



falta de incentivos de maneira geral têm desestimulado a prática desta modalidade. As medidas mais urgentes são relacionadas à oferta de espaços para treinos nas cidades e também à garantia de infraestrutura adequada contígua às estradas e rodovias (federais e estaduais) em todo o país.

Para o BMX, modalidade urbana muito presente nas grandes cidades, há que se investir na construção de pump tracks de vários níveis em parques públicos e também na construção e manutenção de bowls e pistas para treino. Uma maneira urgente de ampliar a oferta de espaços para a prática do BMX seria transformar as pistas de skate em todo o país em “pistas de esportes radicais”, sem a definição de uma modalidade específica, uma vez que a estrutura é compatível tanto com BMX, quanto com skate, patins e cadeira de rodas.

Quanto à bicicleta como lazer, medidas como ruas e avenidas abertas aos finais de semana, acesso pleno a parques, estímulo a serviços de locação de bicicletas em equipamentos de lazer ao ar livre, criação de ciclofaixas de lazer aos finais de semana, são algumas das medidas possíveis de serem implementadas.

## **10\_Criar um programa nacional de fortalecimento da economia verde, estimulando setores produtivos que contribuem ativamente para o combate às mudanças climáticas.**

É preciso reduzir a dependência do PIB brasileiro de economias poluentes e que degradam o meio ambiente, como o setor de extração de petróleo, a pecuária e parte das commodities do agronegócio e a indústria automobilística. Sugestão que aqui apresentamos seria a criação de um programa nacional de incentivo às economias verdes, que estabeleça um plano de curto, médio e longo prazos

para estímulo a setores que estejam alinhados aos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) e da agenda de combate às mudanças climáticas.

As políticas fiscais, por sua vez, devem ser incluídas no programa para criar um sistema progressivo de incidência tributária a partir de critérios de externalidades negativas que contribuem diretamente para as mudanças climáticas. Ou seja, quanto mais poluente o setor, o produto ou serviço, mais alta deve ser a taxação. Na mesma linha os setores que contribuem diretamente com a agenda de mudanças climáticas devem ser estimulados e, portanto, devem ter taxação mais baixa ou até zerada.



