

Revista Fabricação e Montagem > N. 4 > 2021

Coletânea
**MERCADO
DE BICICLETAS
NO BRASIL**

FABRICAÇÃO , E MONTAGEM



9 772675 643004

> Principais indicadores da indústria de bicicletas no Brasil

> Série histórica da produção nacional de bicicletas e componentes

> Trabalhadores do setor industrial: perfil, ocupações e remuneração

> Conheça 2 empresas fabricantes: segmentação e expectativas

Esta revista apresenta um levantamento do setor de fabricação e montagem de bicicletas e seu dimensionamento por meio da coleta de dados de produção, vendas, empregos e massa de rendimento gerada pelas empresas fabricantes. Também publica o perfil do trabalhador da indústria, ocupação e remuneração.

A edição é parte da coletânea Mercado de Bicicletas no Brasil, que conta ainda com outros três números, cada qual com recortes distintos e complementares: bicicletas elétricas; importação, exportação e distribuição; e comércio varejista.

Para a consolidação desse panorama de informações, foram apurados os microdados das bases da RAIS e da PIA-Produto/IBGE – correspondentes à etapa quantitativa –, com números precisos e mais atuais sobre o setor no mercado formal. São apresentados indicadores que mostram o tamanho desse mercado, com o número e a distribuição dos estabelecimentos e dos postos de trabalho gerados e a evolução recente.

Já na etapa qualitativa, são exibidos dois estudos de caso de empresas fabricantes com modelos de negócio e perspectivas de mercado pós-pandemia.

Esperamos que o conteúdo desta revista se torne referência para acompanhamento do setor, municiando de informações relevantes e estratégicas para a tomada de decisão das empresas, não só do setor da indústria, mas dos demais ramos da cadeia produtiva da bicicleta, como varejistas e atacadistas, além de potenciais empreendedores.

Boa leitura!

*Daniel Guth (Aliança Bike) &
Victor Andrade (LABMOB)*

CC by Aliança Bike. Trabalho com Licença Creative Commons - Atribuição 4.0 Internacional.
ISSN 2675-6439

Idealização: Aliança Bike e LABMOB
Coordenação-geral: Daniel Guth e Victor Andrade
Conteúdo e pesquisa: Juciano Rodrigues
Edição: Michelle Strzoda
Projeto gráfico: Anderson Junqueira
Capa e diagramação: Estúdio 513
Agradecimentos: André Ribeiro e Pedro Paulo Gomes
Fotos capa e p. 2-3: Pexels

ALIANÇA BIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Alameda Santos, 415 . 10º andar .
São Paulo . SP . 01418-100
11 . 4810-5668
🌐 aliancabike.org.br
✉ contato@aliancabike.org.br
📷 @aliancabike
📘 @aliancabikeoficial
🏢 [company/aliancabike](https://www.linkedin.com/company/aliancabike)

LABMOB Laboratório de Mobilidade Sustentável

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) .
Programa de Pós-graduação em Urbanismo (Prourb) .
Cidade Universitária . UFRJ .
Rio de Janeiro . RJ . 21941-901
🌐 labmob.org
✉ labmob@fau.ufrj.br
📷 @labmob.ufrj
📘 @labmob.ufrj
🏢 [company/labmob-laboratorio-de-mobilidade-sustentavel/](https://www.linkedin.com/company/labmob-laboratorio-de-mobilidade-sustentavel/)
📺 @labmob_ufrj

APOIO





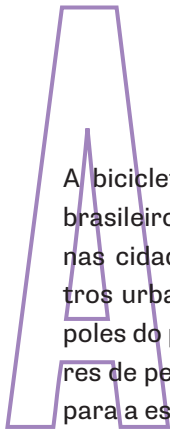
SUMÁRIO

- 4 UM PAÍS QUE PEDALA E PRODUZ**
- 6** Metodologia para análise do setor de fabricação e montagem
- 8 A INDÚSTRIA DE BICICLETAS E COMPONENTES NO BRASIL**
- 11** Produção de bicicletas, peças e componentes
- 16** Uma indústria presente de norte a sul
- 20** Remuneração
- 22** Ciclogística
- 24 ESTUDOS DE CASO**
- 25** Athor Bikes
- 29** Dream Bike
- 34 CONSIDERAÇÕES E PERSPECTIVAS**
- 34** Crescimento nas vendas e expectativas da indústria
- 38 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**
- 39 SOBRE AS INSTITUIÇÕES**

UM PAÍS

QUE PEDALA

E PRODUZ



A bicicleta é presença rotineira na vida dos brasileiros. Seja nos municípios do interior, nas cidades ribeirinhas da Amazônia ou centros urbanos e periferias das grandes metrópoles do país, lá está ela, transportando milhares de pessoas, todos os dias, para o trabalho, para a escola, a universidade, atividades corriqueiras, ou mesmo para um passeio.

Como afirma Schetino (2008), em *Pedalandando para a modernidade*, ao contrário do que acontecia quando desembarcou no país, na virada do século XIX para o XX, a presença da bicicleta há tempos deixou de ser evento raro. Está presente não só nas ruas, mas também na publicidade, nos filmes e publicações científicas. Bicicleta também é notícia. Ora está na mídia esportiva, ora em matérias que destacam seus benefícios para a saúde, o bem-estar, o meio ambiente e a economia.

Enraizada em pequenos municípios, a cultura da bicicleta evidencia seus benefícios individuais e coletivos, como mostram Soares e Guth, em *O Brasil que pedala* (2018). Reforça também sua viabilidade como meio de transporte, além de uma prática esportiva e de lazer cada vez mais difundida. Mais que isso, seu uso em grandes cidades, sobretudo em contextos em que é única alternativa de transporte – seja pelo custo ou pela completa ausência de oferta de transporte público – reforça sua potência transformadora e seu papel no acesso às oportunidades de emprego e estudo em regiões de pobreza acentuada e nas franjas metropolitanas.

Segundo a Pesquisa Perfil do Ciclista de 2018 (TRANSPORTE ATIVO, 2018), a maior parte das pessoas que usam a bicicleta como meio de locomoção no Brasil a utilizam praticamente todos os dias. De todos os entrevistados na pesquisa, 82% afirmaram usá-la em seus deslocamentos pelo menos cinco dias na semana, apesar da reconhecida falta de infraestrutura onde pedalam.

Em sua maioria, os respondentes da pesquisa são donos de suas próprias bicicletas. Portanto, ao adquiri-las, passaram a ser responsáveis por sua manutenção. Essas pessoas trocam a bici velha por uma nova, repõem peças ou, ainda, “envenenam” a magrela para proporcionar mais conforto, segurança e eficiência nos deslocamentos.

Essa cultura da bicicleta é responsável por fazer do Brasil um país que produz mais bicicletas do que carros.

Em 2018, foram produzidos no país pouco mais de 2,7 milhões de veículos, incluindo automóveis e pequenos transportes de carga. A produção de bicicleta e triciclos, por sua vez, chegou a 3,8 milhões de unidades. De acordo com a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), esse desempenho coloca o Brasil atrás apenas da China no *ranking* mundial de produção e numa posição acima de tradicionais países produtores, como Alemanha e Itália.

De norte a sul, o Brasil é um país que não só pedala, mas também produz e comercializa



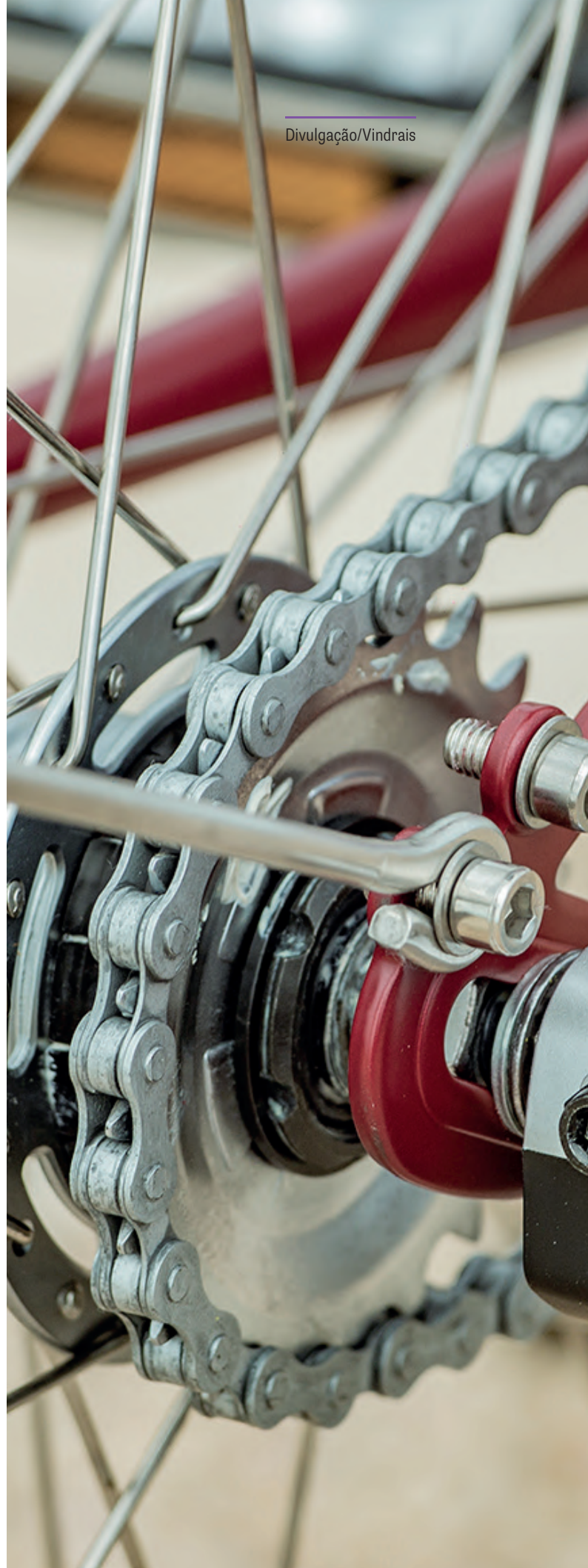
bicicletas, peças e componentes, abastecendo um mercado interno em crescimento. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a indústria da bicicleta no país gerou mais de R\$ 1 bilhão em valor de produção.

Esta revista apresenta um panorama sobre a produção e montagem de bicicletas, bem como a fabricação de peças e componentes no Brasil. Foram apurados indicadores que dimensionam o tamanho desse mercado – os números, a distribuição dos estabelecimentos, os postos de trabalho gerados, as recentes transformações.

A edição apresenta dados sobre a produção de bicicletas, peças e componentes, informa a quantidade produzida e o valor gerado. E, ainda, dois estudos de casos de fabricantes de destaque no mercado, posicionamento de negócio e projeções pós-pandemia.

METODOLOGIA PARA ANÁLISE DO SETOR DE FABRICAÇÃO E MONTAGEM

No âmbito do levantamento de dados que deu origem a esta revista, a indústria da bicicleta compreende a atividade reconhecida na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) como Fabricação de Bicycletas e Tricyclos Não Motorizados, Peças e Acessórios (código CNAE 3092000).





As informações quantitativas sobre essa temática foram extraídas de duas fontes estatísticas oficiais:

- > os microdados da **Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)**, da **Secretaria Especial da Previdência e Trabalho do Ministério da Economia**;
- > a **Pesquisa Industrial Anual (PIA)**, do **IBGE**, na sua versão **PIA-Produto**.

A partir dos dados da RAIS foram obtidos o número de empregos formais e estabelecimentos e informações sobre remuneração da indústria da bicicleta. Para fins de comparação anual e construção de uma série histórica, foi considerado o número de estabelecimentos ativos (com pelo menos um empregado) no final de cada ano. Dessa forma, os dados de 2019, por exemplo, correspondem às informações de dezembro daquele ano.

Por sua vez, a PIA-Produto, ligada ao IBGE, fornece informações sobre o número de bicicletas e peças produzidas e o valor da produção no Brasil entre 2005 e 2018. Sobre fabricação, portanto, os dados mais recentes disponíveis se encontram nessa pesquisa. A partir de 2005, a amostra da PIA-Produto passou a ser formada por todas as unidades produtivas industriais pertencentes ao estrato certo da PIA-Empresa - ou seja, as empresas fabricantes com trinta ou mais pessoas ocupadas e/ou que auferiram receita bruta proveniente das vendas de produtos e serviços industriais superiores a determinado valor no ano anterior ao de referência da pesquisa. Em 2010 foi adotado o corte de R\$ 9,33 milhões.





**A INDÚSTRIA
DE BICICLETAS E
COMPONENTES
NO BRASIL**

Divulgação/E-Moving

A indústria da bicicleta no Brasil existe pelo menos desde a metade do século XX. Esse setor compreende tanto a fabricação e montagem de bicicletas e triciclos quanto a fabricação dos componentes, ou seja, de peças e demais dispositivos que, combinados, compõem o produto a ser comercializado.

Segundo dados da RAIS de 2019, existem no Brasil 359 estabelecimentos industriais que atendem ao mercado de bicicletas. Esse conjunto de indústrias contempla na mesma categoria as montadoras e aquelas que se dedicam exclusivamente à fabricação de peças e componentes. Nesse sentido, a informação produzida a partir da RAIS não permite captar a natureza diversa da indústria da bicicleta. Muitas delas, vale dizer, são especializadas nas duas atividades, ou seja, produzem e fornecem para o mercado tanto a bicicleta completa quanto seus componentes, como quadros, raios e aros. Há casos, inclusive, em que, a partir do *know-how* adquirido na fabricação de componentes ou mesmo no comércio, pessoas passam a montar suas próprias bicicletas, utilizando peças e componentes fabricados na mesma unidade.

Uma dessas empresas é a Athor Bikes – um dos estudos de caso aqui –, criada a partir de uma experiência com atacado de peças. Localizada em Lagoa da Prata, Minas Gerais, a Athor iniciou as atividades industriais fabricando aros e raios e hoje produz bicicletas completas, com ampla linha de modelos.

Já a VZAN, indústria paranaense, dedica-se integralmente ao mercado nacional de aros e rodas para bicicletas. Seus produtos encontram ampla aceitação e vêm se consolidando junto a um dos públicos que mais cresce no país – o esportivo.

A KSW, por sua vez, é especializada em quadros de alumínio para vários segmentos: *mountain bikes*, urbanas, *speeds*, além de atuar no mercado de acessórios, como garfos e guidões.

Também voltada para o mercado de quadros, a First Bike, localizada na cidade paulis-



Fábrica Ciclo Cairu, em Rondônia.
Foto: Painel Político

ta de Jundiaí, atua no atendimento de lojistas que trabalham com revenda e montagem. Da mesma forma que outras empresas do mercado de bicicletas, a First Bike conta ainda com uma equipe esportiva, promovendo o patrocínio e o apoio a quarenta atletas de ciclismo de competição.

Apesar de metade dos estabelecimentos e postos de trabalho do setor de fabricação e montagem estarem localizados em maior número no Centro-Sul do país, a indústria da bicicleta está presente em todas as cinco regiões. Merece destaque a região Norte. No município de Pimenta Bueno, em Rondônia, por exemplo, encontra-se a Ciclo Cairu, grande atacadista de peças que também monta as próprias bicicletas.

A presença mais marcante na região Norte, por sua vez, está no estado do Amazonas, em razão da presença da Zona Franca de Manaus. Na capital, estão empresas como a OX Bikes, que desde 2011 fabrica as bicicletas da marca OGGI. De acordo com a Abraciclo, a empresa, cuja sede se localiza em São Paulo, tem em Manaus uma capacidade produtiva anual de 300 mil unidades, gerando 210 empregos diretos.¹

¹ Disponível em: <www.abraciclo.com.br/site/ox-bike/>. Acesso em: 22 dez. 2020.

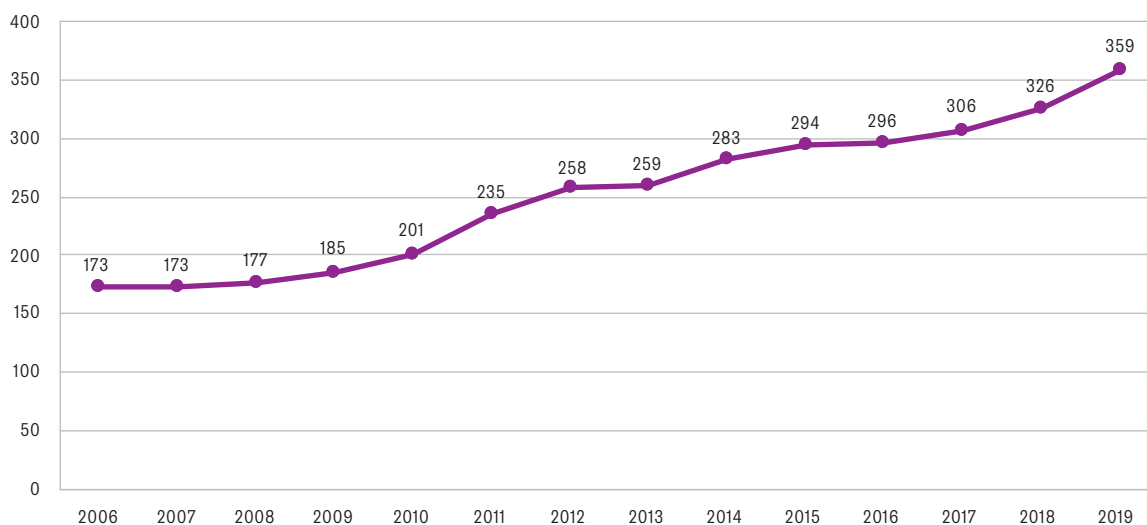


É inegável a importância do Polo Industrial de Manaus para indústria brasileira como um todo e para a economia da Amazônia. Apenas na Zona Franca, a produção de bicicletas atingiu a marca de 919.924 unidades em 2019 e um faturamento superior a R\$ 764 milhões. Em Manaus, quatro grandes fabricantes de bicicleta geram mais de mil empregos diretos.

Ao todo, a indústria da bicicleta no Brasil emprega 8,7 mil pessoas. Esse número vem

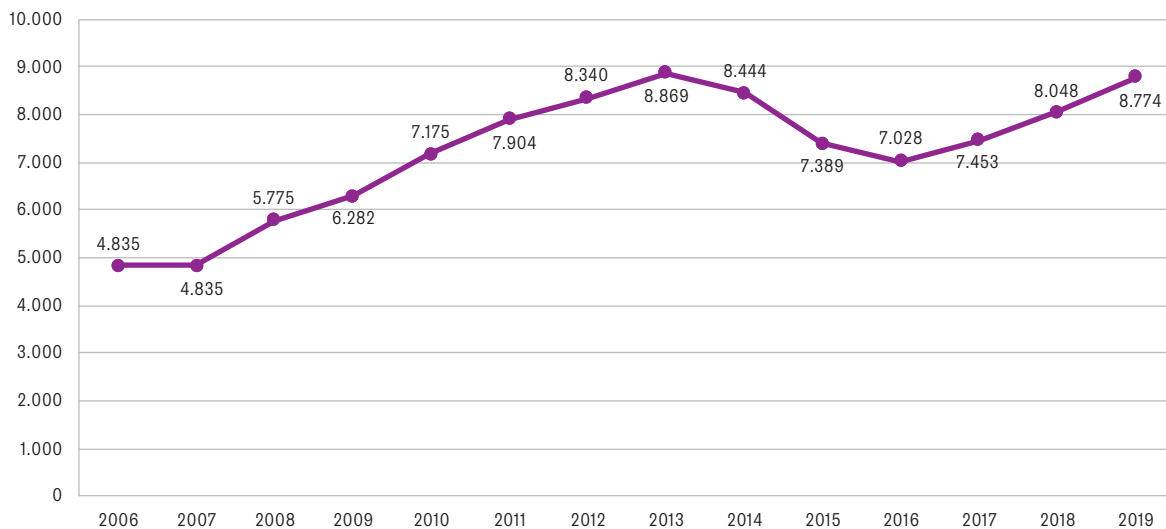
crescendo desde 2006, quando o país empregava na fabricação de bicicletas e peças pouco mais de 4 mil trabalhadores. Apesar de uma queda nos empregos entre 2013 e 2016, considerando o período entre 2006 e 2019, o aumento no número de pessoas ocupando o setor foi da ordem de 67%, fruto de um crescimento estável da atividade. Tal dinâmica também se revela no aumento do número de estabelecimentos industriais: de 173, em 2006, para 359, em 2019.

NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS NA INDÚSTRIA DA BICICLETA NO BRASIL, 2006-2019



Fonte: RAIS/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.

EMPREGOS NA INDÚSTRIA DA BICICLETA NO BRASIL, 2006-2019



Fonte: RAIS/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.

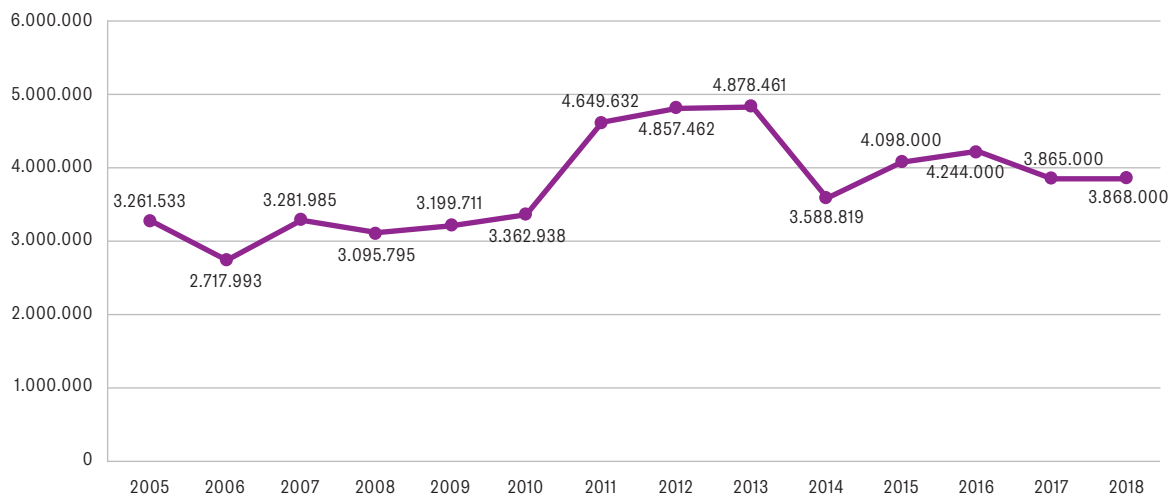


PRODUÇÃO DE BICICLETAS, PEÇAS E COMPONENTES

Em 2018 o Brasil produziu em torno de 3,8 milhões de bicicletas, atingindo o valor de R\$ 1 bilhão em unidades fabricadas. Considerando toda a série histórica analisada, que começou em 2005, o país produziu mais de

52,9 milhões de bicicletas. Ao longo desses 13 anos, a produção variou entre os 2,7 milhões de unidades manufaturadas em 2007 e os picos ocorridos em 2012 e 2013, quando a produção nacional ultrapassou 4,8 milhões de bicicletas.

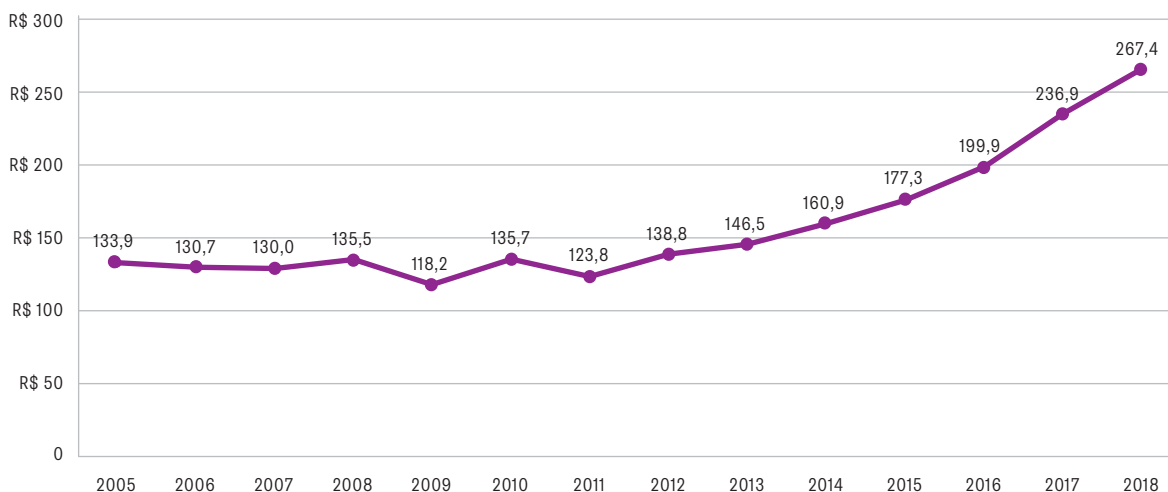
QUANTIDADE DE BICICLETAS PRODUZIDAS NO BRASIL, 2005-2018



Fonte: PIA-Produto/IBGE.



VALOR MÉDIO DAS BICICLETAS PRODUZIDAS NO BRASIL,* 2005-2018



*Cálculo a partir dos valores nominais não corrigidos pela inflação.

Fonte: PIA- Produto/IBGE.

Além de bicicletas, foram fabricados freios, cubos, aros e raios, pedais, quadros e selins, bem como peças e acessórios que, juntos, alimentam a indústria da montagem e o comércio varejista pelo país.



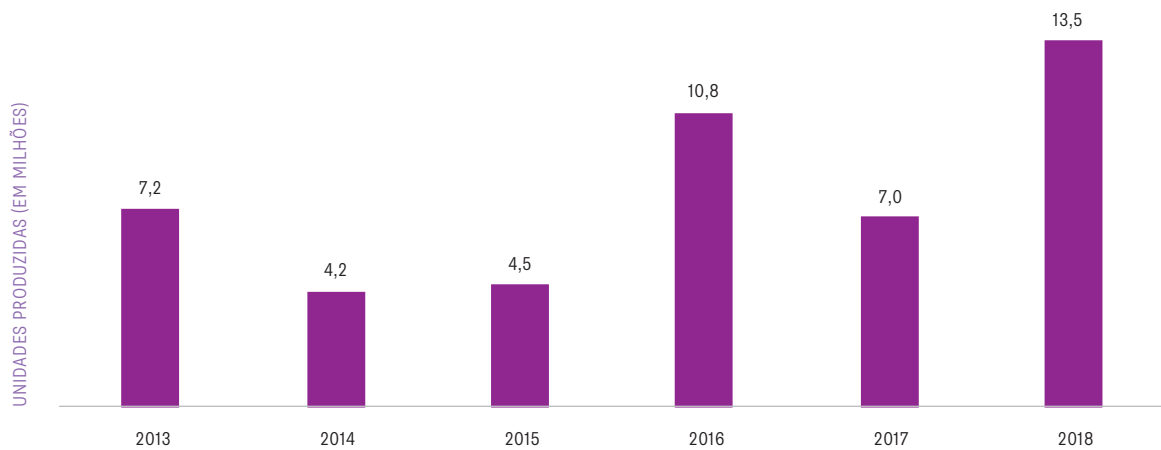
Fábrica OGGI, na Zona Franca de Manaus. Foto: Abraciclo

Se por um lado, a indústria está concentrada em pouco mais de 1% dos municípios, o varejo de bicicletas, peças e componentes se encontra presente em 2.387 dos 5.570 municípios brasileiros. Ou seja, em 43% das cidades há pelo menos uma loja que comercializa produtos relacionados à bicicleta. A cidade de São Paulo, por exemplo, reúne 410 estabelecimentos desse tipo.

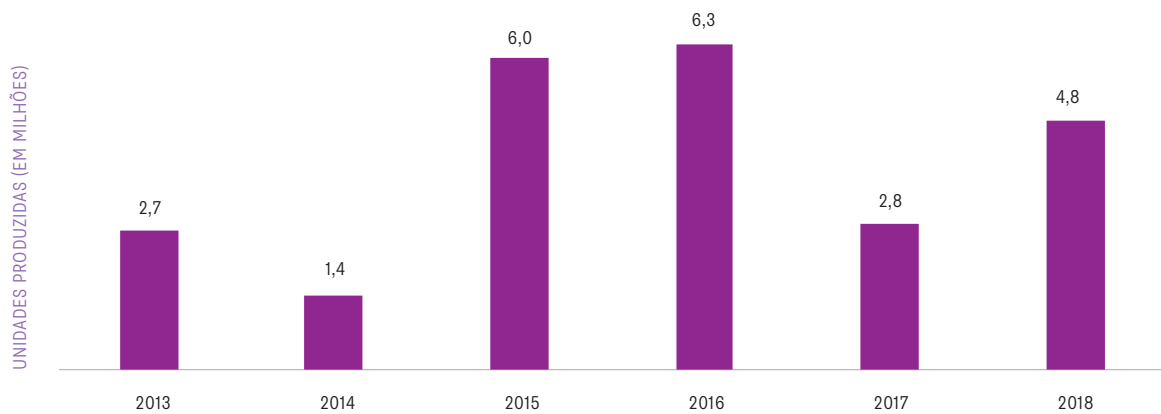
Segundo a Pesquisa Indústria Anual do IBGE, o país fabricou em 2018 mais de 75,5 milhões de unidades de peças e componentes para bicicletas, atingindo o valor de R\$ 365,9 milhões. Nesse ano, a indústria produziu em torno de 4,8 milhões de unidades de aros e raios, representando crescimento em relação a 2017, mas ainda com o nível de produção abaixo de 2015 e 2016 – período em que a fabricação desses componentes superou 6 milhões de unidades.

PRODUÇÃO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS, 2013-2018

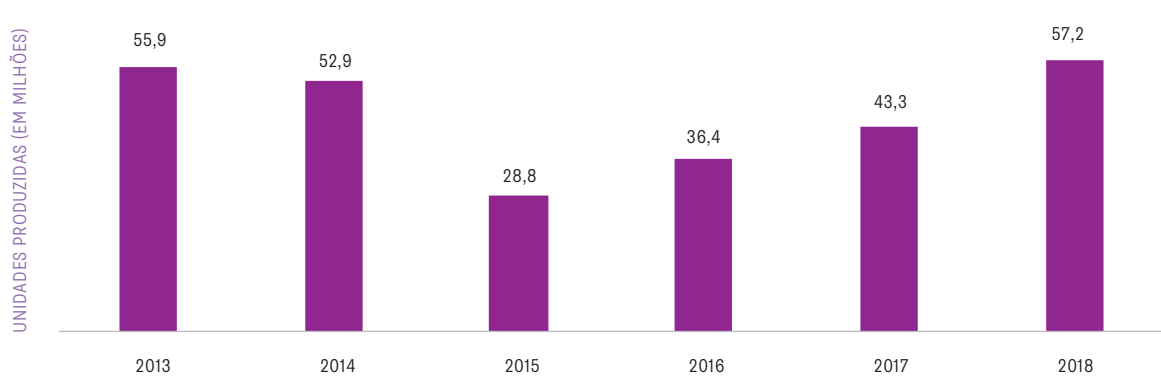
Freios, cubos de freios e suas partes



Aros e raios para bicicletas



Peças e acessórios para bicicletas e outros ciclos sem motor (pedais, quadros, selins etc.)



Fonte: PIA-Produto/IBGE.





Divulgação/Aliança Bike



Indústria na Zona Franca de Manaus. Foto: Valor Amazônico

O crescimento de 2018 também foi verificado no conjunto de peças formado por freios, cubos de freios e suas partes, que chegou a 13,5 milhões de unidades, o maior valor da série histórica iniciada em 2013. Em relação à produção de pedais, quadros, selins e outras peças e acessórios, houve uma queda entre 2013 e 2015, quando atingiu 28,8 milhões de unidades. No entanto, os dados da PIA mostram sinais de um crescimento sustentado a partir desse ano. Com isso, 2018 registrou o pico de produção dessas peças, com 57,2 milhões de unidades fabricadas.

Hoje, a produção brasileira de bicicletas conta com uma diversidade de produtos, o que reflete na variedade de modelos ofertados no mercado. Entre as trinta principais marcas do mercado de bicicletas, os segmentos mais presentes são as *mountain bikes* e as bicicletas da linha urbana, que incluem as de passeio, utilizadas nas cidades para a locomoção. Chama a atenção, porém, o número de empresas que se especializaram também na montagem de bicicletas elétricas, reforçando a tendência de expansão desse segmento, tema ao qual o número 1 desta coletânea é inteiramente dedicado.





3,8 milhões de bicicletas produzidas em 2018



R\$ 1,03 bilhão resultante da produção de bicicletas



75,4 milhões de peças e componentes produzidos em 2018



R\$ 365,9 milhões resultantes da produção de peças e componentes



indústria concentrada em 1% dos municípios



43% dos municípios têm ao menos 1 loja que vende bicicletas, peças e componentes; só a cidade de São Paulo reúne 410 estabelecimentos



UMA INDÚSTRIA PRESENTE DE NORTE A SUL

Caracterizada por forte concentração no Centro-Sul, a distribuição espacial da indústria da bicicleta reúne em 105 empresas sediadas em São Paulo 3.500 dos pouco mais de 8 mil empregos do setor industrial.

Apesar dessa centralização no estado, chama a atenção sua presença nas regiões Norte e Nordeste, com destaque para os estados do Amazonas, Rondônia e Piauí. A presença no Amazonas é explicada por conta das

empresas localizadas na Zona Franca de Manaus, que retêm 11% dos empregos do setor e posicionam o estado como o terceiro maior empregador, atrás apenas de São Paulo e Santa Catarina.

No Piauí se encontra a Bike Nordeste S.A., responsável pela fabricação das bicicletas da marca Houston. Em sua unidade fabril, localizada em Teresina, a empresa emprega mais de quinhentas pessoas em uma área de 11.000 m².

ESTABELECIMENTOS DA INDÚSTRIA DA BICICLETA POR ESTADOS, 2019



Fonte: RAIS/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.



EMPREGOS DIRETOS DA INDÚSTRIA DA BICICLETA POR ESTADOS, 2018



Fonte: RAIS/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.



GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA EM MAIS DE 170 MUNICÍPIOS

Um aspecto-chave sobre a dimensão espacial da indústria da bicicleta é sua crescente expansão geográfica. Ou seja, além do aumento no número de estabelecimentos, ocorreu uma multiplicação de cidades produtoras de bicicletas, peças e componentes no país, saltando de 88, em 2006, para 174 municípios produtores em 2018.

Com isso, a fabricação e montagem de bicicletas está presente em 19 das 27 unidades da federação. Um município, em especial, chama a atenção: Lagoa da Prata. Com 52 mil habitantes e localizado no centro-oeste de Minas Gerais, tem pelo menos três grandes fabricantes, o que torna a fabricação de bicicletas uma das atividades mais empregadoras na região.

A relação de Lagoa da Prata com a bicicleta extrapola os limites empresariais. A cultura da bicicle-

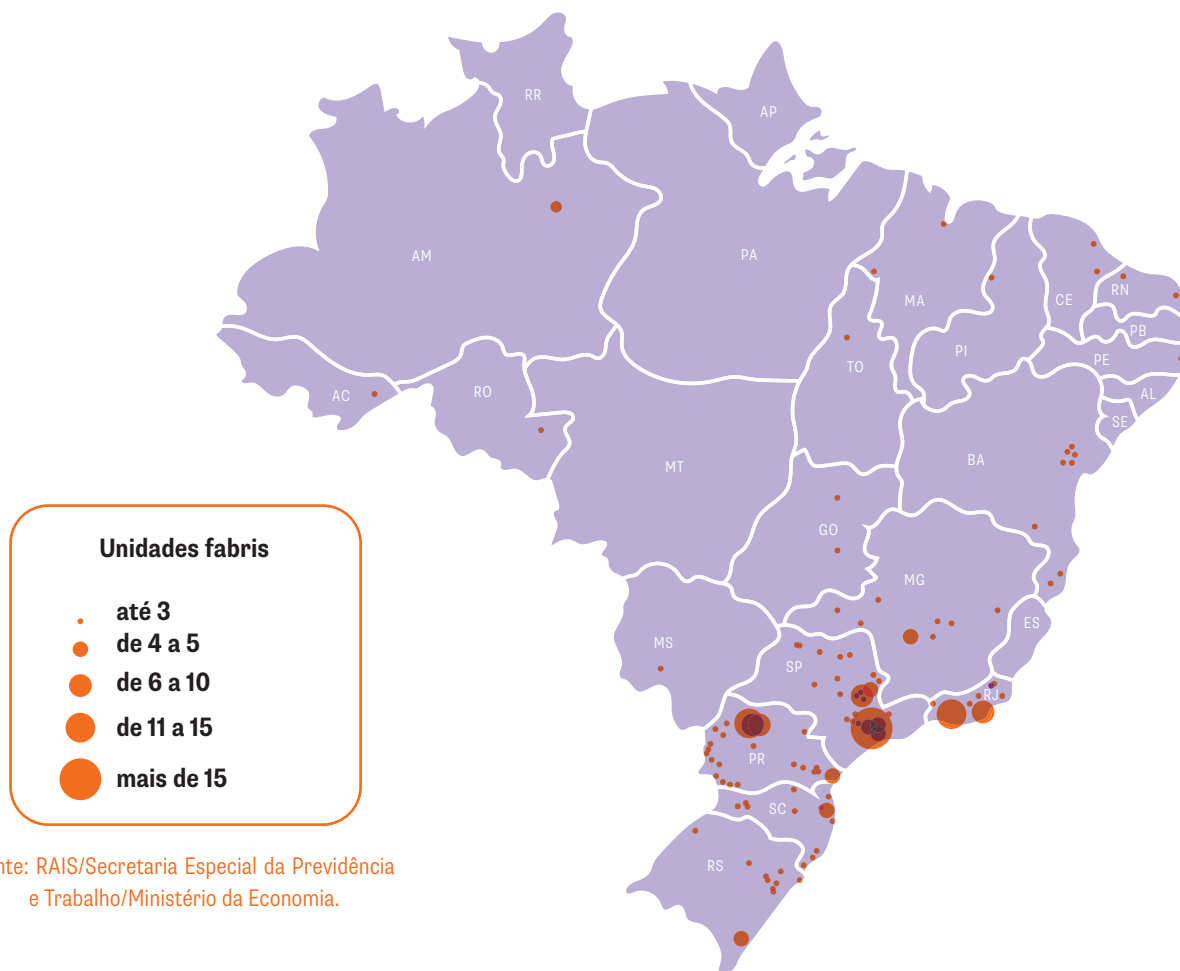
ta está muito presente no cotidiano dos moradores, que a utilizam como um dos principais meios de locomoção na cidade.² A prefeitura estima que para cada domicílio na cidade haja quatro bicicletas.

Sua tradição ciclística também está na prática esportiva. Além dos eventos competitivos de *mountain bike* que ocorrem diversas vezes no ano, a cidade conta com vários atletas que disputam competições profissionais em nível nacional. Há também um circuito de trilhões, com calendário anual, onde ciclistas de outros municípios se encontram para explorar de *bike* as trilhas de Lagoa da Prata.

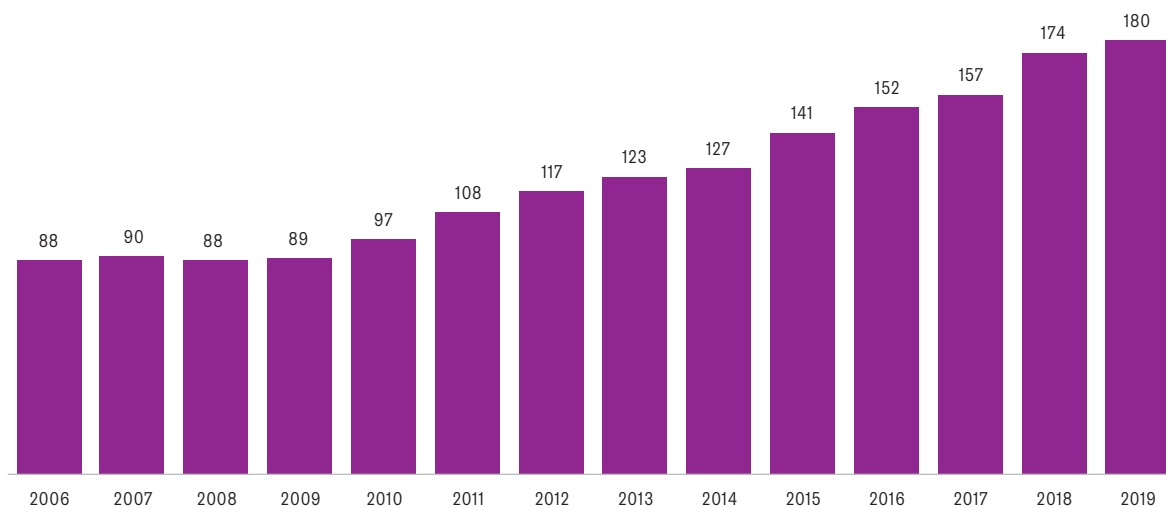
² Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2012/03/moradores-de-lagoa-da-prata-mg-sao-adeptos-das-biciclistas.html>>. Acesso em: 22 dez. 2020.

Lagoa da Prata, MG >> 4 bicicletas para 1 domicílio

ESTABELECIMENTOS DA INDÚSTRIA DA BICICLETA NOS MUNICÍPIOS PRODUTORES, 2019



NÚMERO DE MUNICÍPIOS PRODUTORES DE BICICLETAS E TRICICLOS NÃO MOTORIZADOS, PEÇAS E ACESSÓRIOS, 2006-2019



Fonte: RAIS/Secretaria da Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.

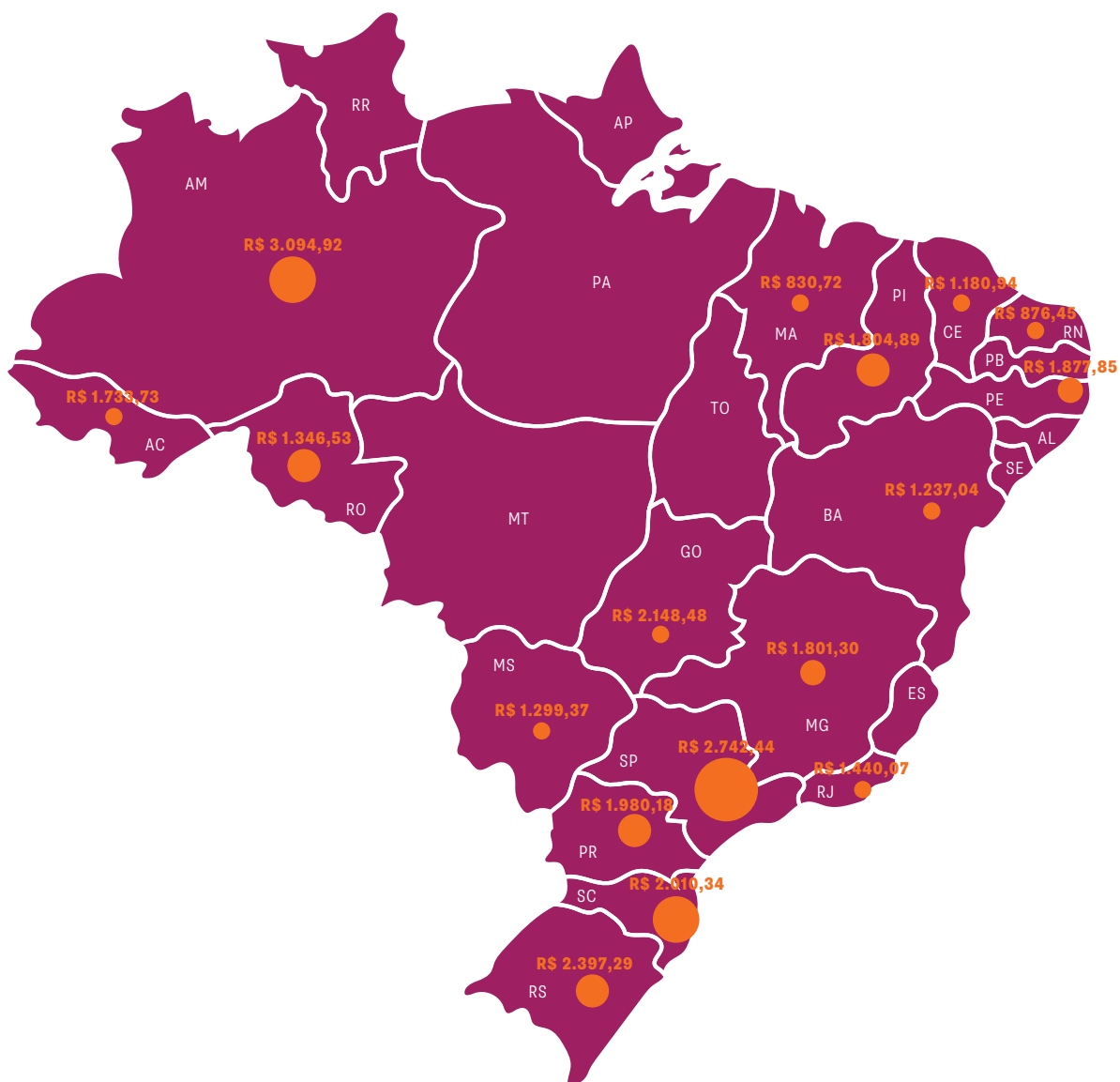


REMUNERAÇÃO

Ao longo de 2018, a soma dos salários pagos pelos mais de trezentos estabelecimentos da indústria da bicicleta girou em torno de R\$ 155,7 milhões e a média dos salários pagos em dezembro desse ano foi de R\$ 2.374. Embora São Paulo e demais estados das regiões

Sudeste e Sul concentrem grande parte dos estabelecimentos e dos empregos do setor, o maior salário é pago no Amazonas, onde a remuneração média chegou a R\$ 3.094 em dezembro de 2018.

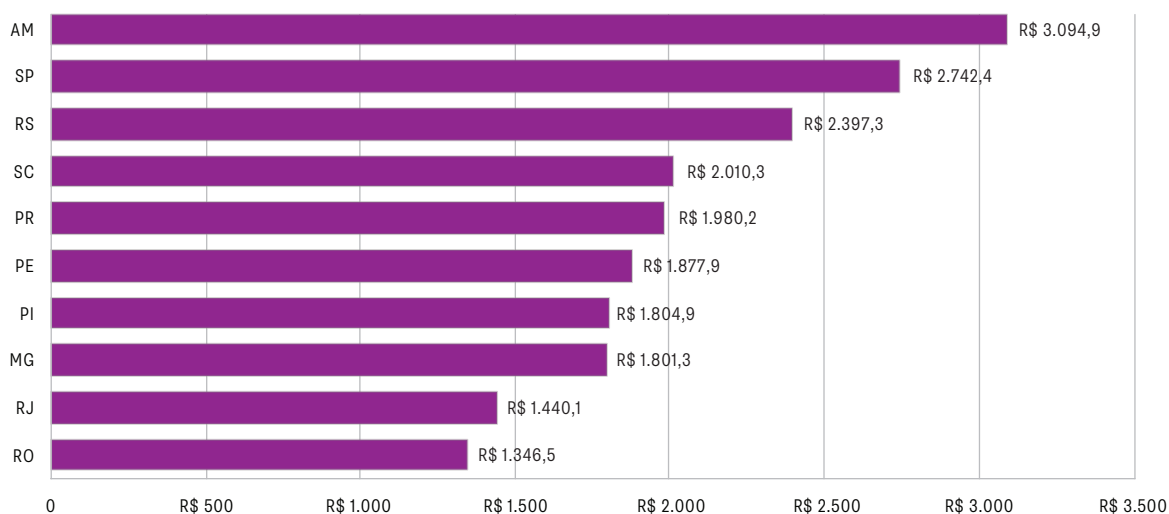
REMUNERAÇÃO MÉDIA NA INDÚSTRIA DA BICICLETA NO BRASIL POR ESTADO, 2018



Fonte: RAIS/Secretaria da Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.



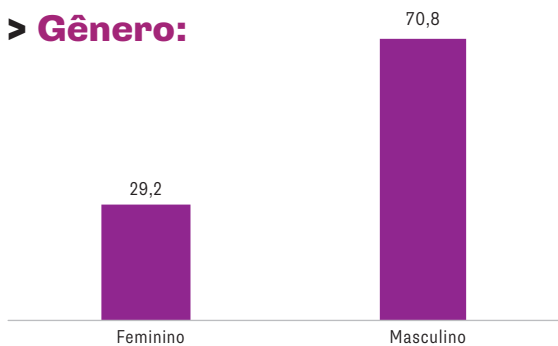
REMUNERAÇÃO NA INDÚSTRIA DA BICICLETA NOS DEZ ESTADOS MAIORES EMPREGADORES, 2018



Fonte: RAIS/Secretaria da Previdência e Trabalho/Ministério da Economia.

PERFIL DO TRABALHADOR DA INDÚSTRIA DA BICICLETA

- > **Idade média do trabalhador: 34 anos**
- > **Grau de instrução: 70% têm pelo menos o ensino médio completo**
- > **Remuneração média mensal: R\$ 2.374**
- > **Tempo médio no emprego: 53 meses**
- > **Gênero:**



- > **Principais ocupações:***
 - Alimentador de linha de produção
 - Montador de bicicletas
 - Soldador
 - Operador de máquinas operatrizes
 - Operador de produção
 - Almoxarife
 - Auxiliar de escritório
 - Mecânico de manutenção de bicicletas e veículos similares
 - Moldador de plástico por injeção
 - Montador de máquinas, motores e acessórios

*Segundo a Classificação Brasileira de Ocupações.
Fonte: RAIS/Secretaria da Previdência e do Trabalho/
Ministério da Economia.



CICLOLOGÍSTICA

O mercado de bicicletas no Brasil também conta com empresas que atendem nichos especializados e cada vez mais crescentes, como o dos novos modelos de bicicletas de cargas e triciclos. Este tipo de mercado, por exemplo, acolhe as necessidades de logística em diversos setores da economia, desde o pequeno varejo de rua, passando por *resorts*, até a logística interna de grandes plantas industriais.

Sem dúvida, um dos mercados mais promissores para a indústria de bicicletas é a ciclo-

logística. O transporte de cargas por bicicletas e triciclos é uma realidade na maioria dos centros urbanos. A importância da bicicleta na economia local ficou evidente em outro estudo realizado pela Aliança Bike em parceria com o LABMOB no bairro do Bom Retiro, em São Paulo. A pesquisa revelou que 48,1% dos estabelecimentos que realizam entregas na região o fazem por mobilidade ativa, sendo 16,1% por bicicleta ou triciclo. Ao todo, são realizadas em torno de 2.349 entregas por dia com esses veículos.



Divulgação/Torino Bike

“Os triciclos não emitem nuvens de fumaça, e o máximo de barulho que fazem é um leve chiado, um ‘trim-trim’ e uma saudação simpática.”
– **Elly Blue, em Bikenomics**

A ciclogística é uma prática recorrente em muitas cidades. No centro do Rio de Janeiro, é comum ver nas ruas os triciclos utilizados para a entrega de água e outras mercadorias, fazem parte da rotina da rotina do vaivém das ruas. No bairro de Copacabana, estima-se que são feitas mais de 10 mil entregas diárias de bicicleta, segundo pesquisa da Transporte Ativo de 2011.

Na ciclogística, os triciclos podem ser extremamente úteis nos deslocamentos para auxílio em serviços de entrega em áreas centrais de grandes cidades. Esses locais enfrentam problemas associados à distribuição de mercadorias e sofrem com ruído, congestionamento, falta de estacionamento, ruas estreitas e poluição do ar.

No plano internacional não faltam exemplos. Há experiências de substituição de frota de caminhões por bicicletas, a partir do reconhecimento que esses veículos se mostram cada vez mais adequados aos mais diversos contextos urbanos. As experiências

em transporte de cargas por bicicletas ou triciclos mostram que são serviços que podem ser prestados com segurança e baixo custo, além de serem sustentáveis. Mais do que isso, tornam determinados ambientes livres da poluição sonora, provocada tipicamente pelos meios motorizados.

As necessidades da ciclogística também estimulam o empreendedorismo no setor. É o caso da Torino Bike, de São Paulo, empresa voltada para esse público específico. Atenta a esse mercado, sua recente entrada no ramo resultou no desenvolvimento da primeira versão nacional de uma carga *bike* do tipo Bakfiets holandesa, semelhante ao modelo Long John. As Bakfiets são conhecidas por sua facilidade para transportar volumes maiores do que as suportadas pelas cargueiras brasileiras tradicionais.

Cidades como Londres e Paris já incentivam a ciclogística em suas áreas centrais. Essa prática passa por um estímulo à mobilidade ativa, motivando as pessoas a irem de bicicleta para o trabalho, por exemplo.



Divulgação/Aliança Bike



A close-up photograph of a hand using a wrench to adjust a bicycle fork. The background is a blurred bicycle wheel with spokes. The image has a purple and blue color overlay.

ESTUDOS

DE CASO

ATHOR BIKES

Fundada em 2010 por Pedro Paulo Gomes, a Athor Bikes produz quadros, garfos, aros e uma linha variada de bicicletas, do aro 12, para crianças, ao aro 29, ideal não só para a prática esportiva como adequada aos adeptos da bicicleta para locomoção diária, tanto que vem conquistando um número crescente de adeptos.

Com experiência do mercado de distribuição de peças, Pedro Paulo começou a montar bicicletas em 1997, após o encerramento das atividades da distribuidora em que tinha participação societária. Com o encerramento do negócio, houve sobra de estoque, onde havia um grande número de quadros. As peças foram aproveitadas para a montagem de algumas bicicletas, que foram oferecidas em Lagoa da Prata no mercado regional.

As primeiras bicicletas foram vendidas para lojas de móveis e eletrodomésticos. O empresário percebeu um nicho de mercado, na esteira do boom inicial das *mountain bikes* no país na década de 1990. Segundo ele, naquele momento, havia receio dos consumidores e lojistas em relação às bicicletas fabricadas na China. A oferta de um produto de qualidade, por sua vez, garantiu-lhe credibilidade e isso permitiu que ele continuasse a montar bicicletas. A partir de 2000, montou sua primeira fábrica de quadros, garfo e guidão e, em seguida, uma fábrica de aros.

Em 2010, nasceu a Athor e um ano depois já operava uma linha de montagem de bicicletas com onze funcionários. Em 2012, a empresa inaugurou uma nova fábrica, em um terreno de 7.000 m² e 2.500 m² de área construída. Além dos quadros, a Athor passou a fabricar seus próprios aros.

Após duas ampliações na capacidade produtiva, uma em 2013 e outra 2016, a Athor entrou, em 2017, no segmento de bicicletas *premium*, com a produção própria de quadros em alumínio. Seguindo uma tendência do mercado, a empresa passa a fornecer, além das

linhas tradicionais em aço e aço carbono, uma linha de alumínio com bicicletas de alta performance, com aro 29.

Na avaliação de Pedro Paulo Gomes, o mercado experimenta um crescimento econômico pelo aumento da procura por bicicletas com essas características. Ele aponta que o aquecimento no mercado desse segmento se deve à prática esportiva da *mountain bike*, o que classifica como uma “febre nacional”. Essas bicicletas são cada vez mais aceitas entre as pessoas que buscam se locomover, uma vez que o uso preferencial de bicicletas aro 26 vem sendo substituído por modelos com aro 29. Além do design, são veículos que alcançam eficácia e qualidade no deslocamento. Em sua linha *premium*, a Athor conta hoje com nove modelos aro 29, entre bicicletas para *mountain bike* e ciclismo de estrada, as chamadas *speeds*. A Athor também fabrica bicicletas infantis e infantojuvenis, bicicletas para uso urbano, com aros 24 e 26, entre elas um modelo retrô e uma linha utilitária, com as tradicionais bicicletas do tipo barra-circular e cargueira.

Divulgação/Athor Bikes



- > **Produção: 80 mil unidades em 2019**
- > **Postos de trabalho: 180 colaboradores diretos e indiretos**
- > **Expectativa de crescimento em 2020: 40%**
- > **Localização: Lagoa da Prata, MG**
- > **Alcance do mercado: Nacional**





Divulgação/Athor Bikes

Por essas e outras razões, a empresa investe também em seu departamento de desenvolvimento. A médio e longo prazo, a intenção é incrementar sua equipe diante das atuais expectativas de crescimento. A inovação da Athor não está apenas na sua linha de produção, desde 2019 a fábrica conta com a implantação de um sistema de energia fotovoltaica, como fonte de energia limpa, alinhando-se, assim, aos objetivos de uma produção sustentável.

Os dez anos de existência garantem à Athor um alcance nacional. Segundo Pedro Paulo, além de suprir a demanda do mercado de Minas Gerais, a empresa tem clientes fidelizados em mais de 12 estados. Para isso, conta com representantes regionais e 11 canais de televendas, que contatam clientes.

Uma característica da Athor é que 90% de suas entregas são realizadas em caminhão próprio. Segundo a empresa, essa é uma forma de ficar próximo e estreitar os laços com o cliente. De acordo com Pedro Paulo, “o cliente tem a segurança de receber das nossas próprias mãos, e nossos motoristas também têm a oportunidade de fazer uma possível assistência e até mesmo um pós-venda”. O proprietário

acrescenta que a bicicleta é um produto volumoso, o que acaba impactando no custo, fora o fato poder acontecer alguma avaria no trajeto.

Incentivos fiscais

A Athor é uma das principais empregadoras de Lagoa da Prata e, juntamente com outras empresas, faz desse município um dos mais relevantes produtores de peças e bicicletas do país. A localização da fabricante está ligada às suas origens, mas não é apenas esse aspecto que justifica a escolha do terreno industrial. Mesmo com incentivos fiscais para mudar de cidade, Pedro Paulo Gomes afirma que isso não está no horizonte. Para ele, a localização da Athor é estratégica, uma vez que também se beneficia da proximidade com outras empresas do ramo e fornecedores de insumos básicos. O aço utilizado na fabricação dos quadros, garfos e guidões vem de Minas Gerais. O alumínio para os quadros da linha *premium* e para os aros também é brasileiro.

O regime tributário estadual de Minas Gerais é mais um fator de incentivo para a Athor permanecer em Lagoa da Prata. “Em relação à





O empresário Pedro Paulo Gomes entre os filhos Pedro Machado Gomes (gerente financeiro) e Leonardo Machado Gomes (gerente comercial). Foto: Divulgação/Athor Bikes

questão tributária, ainda são grandes as vantagens oferecidas a empresas para se instalarem na Zona Franca de Manaus”, pondera Gomes. Segundo ele, isso gera tanto um desequilíbrio no mercado quanto inibe o aparecimento de novas empresas em outras regiões do país. Esse aspecto, no seu ponto de vista, limita o próprio crescimento da indústria da bicicleta.

Para o proprietário da Athor, poderia haver uma distribuição e equiparação em incentivos fiscais para o território nacional, devido ao que a indústria da bicicleta gera em termos de emprego e renda, mas também por ser uma modalidade de indústria que proporciona benefícios ecológicos e sociais. “Infelizmente, a tributação mais vantajosa é exclusiva para Manaus”, comenta.

“Para nós, o faturamento da empresa é fruto de um trabalho de qualidade. A gente gosta muito do que faz.” – Pedro Paulo Gomes, proprietário



Divulgação/Athor Bikes



Passando pela turbulência

Os planos de expansão da Athor Bikes podem ser medidos a começar pela área que a empresa recém-adquiriu em Lagoa da Prata – um terreno de 20.000 m². A efetivação desse crescimento da Athor é resultado do otimismo surgido com as possibilidades abertas para o mercado de bicicletas, sobretudo durante a pandemia.

Segundo Pedro Paulo Gomes, mesmo antes da Covid-19, a fabricante já previa a expansão em seu plano de negócios. Para isso, compraram uma área para a instalação de um parque fabril mais estruturado e com maior capacidade produtiva. De todo modo, os primeiros momentos da pandemia foram de susto. A Athor suspendeu suas atividades entre março e abril de 2020. Segundo Gomes, mesmo com a retomada das operações, devido a dificuldades com recebíveis e, conseqüentemente, o impacto no fluxo de caixa, o clima era de enorme incerteza.

Em maio, porém, a empresa começou a perceber de fato sinais de aquecimento, uma vez que o número de pedidos começou a aumentar. Desde então, a Athor Bikes experimentou um crescimento da ordem de 50%, tanto em termos de produção como de consumo.

Atualmente, a empresa tem uma demanda maior do que consegue atender, mesmo porque a situação da pandemia na China provocou uma redução na oferta de alguns insumos.

“Hoje trabalhamos no limite de nossa capacidade produtiva e só não chegamos a 100% por conta dos insumos importados, que, além de escassos, sofreram aumento, elevando o custo de produção”, justifica o proprietário.

O crescimento, que previam ser na ordem de 20%, deve ficar entre 40% e 50% em relação a 2019, contrariando a preocupação que prevaleceu em março de 2020.

Com essa expectativa, desde o início da pandemia, a Athor contratou trinta novos funcionários, e hoje conta com uma equipe de 180 colaboradores.



Divulgação/Aliança Bike



DREAM BIKE

Foi da criatividade do advogado Rubens Sérgio Ribeiro que tudo começou. Ainda na década de 1990, o fundador começou essa fábrica de sonhos, que hoje é vivida e gerenciada pelos filhos no bairro do Cambuci, na capital paulista, junto com mais 35 pessoas, que tocam a produção de diversos modelos de triciclos.

A entrada de Rubens Sérgio no mercado de bicicletas através da fabricação desse tipo de veículo começou em 1993. Ele havia sido atropelado e, por falta de emprego, começou a fazer serviços de reparos em bicicletas comuns, o que logo se transformou em uma loja de bicicletas.

Sérgio era portador de deficiência física, teve poliomielite na infância, o que afetou os movimentos de uma de suas pernas. Isso não lhe permitia pedalar em bicicletas convencionais. Sua entrada no mercado de fabricação começou justamente com a criação de bicicletas adaptadas para diversos tipos de deficiência motora, incluindo um modelo de scooter elétrica para o transporte de pessoas com deficiência e idosos. Trata-se de uma fatia de público que costuma ser ignorado pelos fabricantes de bicicletas convencionais.

“À medida que diferentes necessidades apareciam, o número de projetos especiais foi se diversificando e essa atividade, que começou atendendo públicos específicos, ganhou escala”, explica André Ribeiro, um de seus filhos, que hoje responde pela administração da empresa.

Hoje a Dream Bike se destaca pelo pioneirismo e inovação na fabricação de triciclos. Sua linha de montagem coloca 2 mil triciclos por ano no mercado. Apenas na linha de carga, a Dream Bike produz nove modelos diferentes de veículos, como tricicletas e diferentes modelos de triciclos: de propaganda, de carga, de sorvete, elétricos para deficientes físicos, de lazer e para empresas do ramo de locação, além de *food trikes* e *food bikes* customizadas.

“Nós percebemos que cada cliente chegava com uma necessidade específica. Então fomos criando cada vez mais soluções e variações na bicicleta com foco nas três rodas.”

**– André Ribeiro,
coproprietário**

André Ribeiro. Foto: Divulgação/Dream Bike



Hand bike
Divulgação/Dream Bike



SUSTENTÁVEL

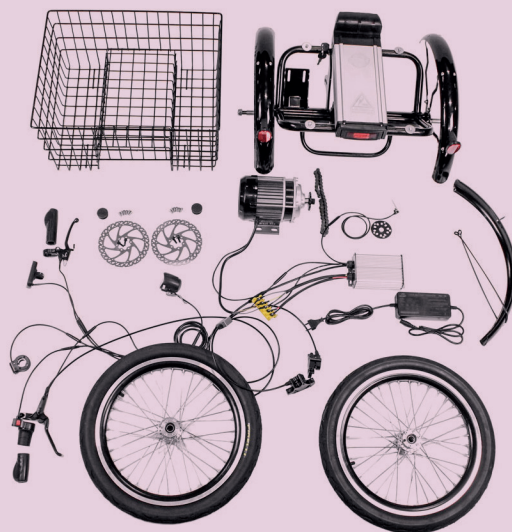
Entre os modelos fabricados pela Dream Bike está um triciclo criado para o transporte de materiais recicláveis. O veículo contém uma carreta com gradil aramado de alta resistência e suporta até 200 quilos. Esse tipo de triciclo já é utilizado na coleta de lixo em São Paulo e atende, sobretudo, áreas onde há ciclovias implantadas.

Projetos como esse, além de serem operacionalmente eficientes, aumentam a visibilidade desse tipo de veículo. Outra vantagem é que contribuem para despertar a percepção das pessoas para o fato de que a bicicleta é um transporte sustentável, acessível e, ainda, potencializador na geração de empregos locais.

> **Triciclo elétrico: capacidade 250 quilos**

> **Triciclo com carreta: voltado para o transporte de reciclados, suporta até 200 quilos**

Um dos primeiros produtos fabricados pela Dream Bike foi o Kit Triciclo, um item adaptável que transforma qualquer bicicleta em um triciclo. Esse kit é um dos destaques da fabricante, composto por um cesto de metal e duas rodas com sistemas diferenciais que distribui o peso do ciclista durante as curvas. É quase uma bicicleta de rodinhas para gente grande. Atenta a tendências e demandas do mercado, hoje a empresa comercializa sua versão elétrica.



Kit Triciclo Elétrico
Divulgação/Dream Bike

Todo o processo de produção da Dream Bike é realizado nas instalações localizadas no Cambuci, onde os quadros e chassis são projetados e fabricados. As etapas incluem o corte, a dobra, a solda e a pintura dessas peças. Além disso, são manufaturados também o guidão e o garfo.

Outro veículo fabricado pela Dream Bike também é voltado para um nicho específico. O triciclo *hand bike* é uma solução desenvolvida para pessoas com deficiência ou com qualquer tipo de restrição ao sistema de pedal tradicional e que necessitam pedalar com os braços e as mãos. Esse modelo de tricycle também é indicado para reabilitação, proporcionando experiência de lazer para pessoas com esse tipo de restrição.

Veículos para aluguel: Um filão

Os triciclos da linha de lazer da Dream Bike podem ser vistos em parques como o Ibirapuera e o Villa Lobos, em São Paulo, na Quinta da Boa Vista e na Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro, ou ainda no Espaço Alternativo, um ambiente aberto para a prática de exercícios e convivência em Porto Velho, Rondônia. Esse veículo tem bastante entrada no mercado de serviços de aluguel, muito comum também em áreas de veraneio, como Praia Grande, Riviera de São Loureço e Caraguatatuba, no litoral paulista, e Praia de Iracema, em Fortaleza.

Veículos para aluguel são um verdadeiro filão desse mercado, um ramo importante da cadeia econômica da bicicleta. Em geral, trata-se de um serviço realizado por empresas especializadas no aluguel desse tipo de veículo para uso particular temporário ou recreativo, mas não só. A E-moving, por exemplo, é uma empresa cujo modelo de negócio se baseia no aluguel de longo prazo de bicicletas elétricas com marca própria.

“A cada possibilidade de projeto vemos uma oportunidade de explorar e unir conhecimento, inovação, tecnologia e, sobretudo, o componente criativo.”
– André Ribeiro,
coproprietário

Divulgação/Dream Bike



- > **Produção: 2 mil triciclos por ano³**
- > **Postos de trabalho: 35**
- > **Expectativa de crescimento em 2020: 20%**
- > **Localização: São Paulo, SP**
- > **Alcance do mercado: Nacional**

³ Disponível em: <<https://revistapegn.globo.com/Feira-do-Empreendedor-SP/noticia/2017/02/apos-acidente-familia-investe-em-fabricacao-de-triciclos-e-faz-sucesso-no-pais.html>>. Acesso em: 22 dez. 2020.





Tricicleta fabricada pela Dream Bike
Divulgação/Dream Bike

Projetos especiais

No modelo de negócio da Dream Bike a parte de design e desenvolvimento é fundamental, sobretudo porque uma das principais linhas da empresa é constituída de projetos especiais.

“Um cliente pode demandar um triciclo com vários pontos de recarga de celular para ser utilizado em um evento. Nesse caso, o triciclo pode oferecer tanto a conveniência quanto portar um suporte para propaganda de um patrocinador”, explica Ribeiro.

Em determinados casos, o cliente os procura e apresenta uma ideia com suas necessidades. A Dream Bike desenvolve o projeto para as necessidades específicas do cliente, tenta trabalhar o design do veículo de modo a atender seus desejos, surpreendendo-o. Se um cliente aparece com a ideia de vender protetor solar na praia, para a empresa o desafio é criar uma solução para aquela conveniência. Isso também acontece em casos de soluções bem mais específicas.

Ainda na linha de projetos especiais se destacam as *food bikes* e *food trikes*. Só nessas duas modalidades, a Dream Bike já desenvolveu mais de 3 mil projetos. Para André Ribeiro, a demanda por esse tipo de bicicleta surgiu a partir da onda dos *food trucks*. Ele explica que, pelo fato de nos últimos anos o Brasil viver sucessivas crises econômicas, muita gente foi demitida de empregos formais e empreendeu em negócios próprios. Mas alguns desses empreendimentos não necessitavam nem de uma estrutura nem de investimento em veículo motorizado do porte de um caminhão ou uma van. Negócios mais simples, como a venda de alimentos – doces, salgados, tapioca e crepes –, ou até mesmo bebidas – como cervejas artesanais – são perfeitamente atendidos por um triciclo. A Dream Bike se especializou no desenvolvimento desse tipo de solução, o que resultou em um pico de vendas entre 2014 e 2017.

O FUTURO DO MERCADO DE TRÊS RODAS

Em relação às expectativas de crescimento, com a turbulência causada pela pandemia de coronavírus no Brasil, André Ribeiro diz que não é possível apontar uma meta com muita clareza. Nos primeiros dias após a Organização Mundial de Saúde (OMS) anunciar que o mundo estava enfrentando de fato uma pandemia e ela havia chegado ao Brasil, o cenário foi de total incerteza. “Os primeiros vinte dias foram assustadores para o setor de bicicletas, inclusive com muitas empresas pensando em fechar, pois não sabiam bem como agir.”

A preocupação relatada por André faz sentido. Segundo levantamento da Aliança Bike junto a lojistas, a queda nas vendas entre 15 de março e 15 de abril foi em média de 50 a 70%. No entanto, a retomada aos poucos das atividades acabou fazendo com que as pessoas buscassem meios mais seguros de deslocamento. No balanço realizado desde maio de 2020, o impacto da diminuição da atividade econômica geral acabou não sendo tão grande. Pelo contrário, notícias de veículos de várias nacionalidades apontam crescimento de vendas e abertura de novos investimentos no setor de bicicletas.

Na Dream Bike, os pedidos continuaram chegando. O isolamento em residências fora das grandes áreas urbanas e o crescimento do *delivery* geraram aumento da demanda por veículos de três rodas. Com isso, a Dream Bike já cresceu mais do que em 2019 e, ao que tudo indica, os números de 2020 devem seguir essa tendência - com estimativa de no mínimo 20% de incremento nas vendas, o que evidencia o potencial de três rodas no Brasil.

“A partir do momento em que a sociedade enxergar que nos grandes centros urbanos seremos obrigados a usar bicicletas e não caberá mais o uso de carros, será melhor para a cidade, o governo, para as pessoas e o meio ambiente”, opina André Ribeiro.





CONSIDERAÇÕES E PERSPECTIVAS

CRESCIMENTO NAS VENDAS E EXPECTATIVAS DA INDÚSTRIA

As perspectivas de crescimento da indústria da bicicleta são positivas, apesar da insegurança e da incerteza causadas nas empresas do setor pelo cenário pandêmico. O otimismo fica claro na fala dos dois empresários entrevistados.

Segundo André Ribeiro, da Dream Bike, “novos hábitos de deslocamento e de consumo estão sendo fundamentais para o aumento da demanda por bicicletas e triciclos”. Segundo ele, tudo indica que essa tendência vai se estender até pelo menos o final de 2021. Já para Pedro Paulo Gomes, da Athor Bikes, “o aquecimento do setor em plena pandemia é algo a ser comemorado”. De acordo com suas expectativas, a Athor deverá crescer como nunca.

Mesmo com os impactos causados pela pandemia, os dados da Abraciclo⁴ revelam que, embora tenha prejudicado o funciona-

mento das empresas, não houve queda brusca na produção de bicicletas, pelo menos no caso de suas associadas. Embora com a produção prejudicada em função da pandemia, três indicadores apontam para uma recuperação. Entre julho e agosto de 2020, o crescimento na produção foi de 4,3%. Além disso, entre janeiro e agosto, houve aumento de 76,6% na produção de bicicletas elétricas e 15,6% na produção de bicicleta de estrada.

Outro motivo que leva a crer que a indústria da bicicleta está numa crescente é o aumento das vendas no varejo. Em levantamento junto a quarenta empresas do setor, a Aliança Bike vem constatando crescimento nas vendas desde maio de 2020. Segundo esses dados, em agosto de 2020, o aumento foi de 93% se comparado ao mesmo período de 2019. Os modelos mais procurados, representando aproximadamente 90% do total, tem sido as chamadas bicicletas de estrada, com valores que variam entre R\$ 800 e R\$ 2.000.



⁴ Disponível em: <<https://www.abraciclo.com.br/site/bicicletas-producao-nacional/>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

Esses são modelos utilizados, principalmente, como meio de transporte e para atividades físicas e de lazer, o que corrobora com os motivos para o crescimento apontados pelos proprietários entrevistados.

Há, portanto, sinais, de que as mudanças de hábito durante a pandemia estão provocando efeitos positivos no setor.

“Nos últimos meses, a maioria das bicicletas vendidas na minha loja foi para um perfil de ciclista iniciante. O movimento tem sido muito bom, nos últimos quatro meses zeramos o nosso estoque de bicicletas”, declarou José Scattone, sócio da loja Scatt Bikes, de São Paulo, capital, em matéria publicada no site da Aliança Bike.⁵

“Tenho loja há 28 anos e nunca trabalhei de uma maneira tão intensa como estamos trabalhando: da hora que abre até a loja fechar, é telefone tocando o tempo todo e pessoas querendo comprar”, Marcos Nascimento, ex-atleta profissional e sócio da Bike North, localizada na zona norte de São Paulo, capital.

As notícias sobre o aumento de vendas de bicicleta que chegam do mundo inteiro também são indicadores de um ponto de inflexão dessa indústria.

“A pandemia e o processo de saída dela estão oportunizando ao mercado de bicicletas acesso a um público novo, que está buscando uma nova forma de se locomover. Tanto para fugir das aglomerações no transporte público quanto do alto custo e do estresse de se deslocar de carro”, afirma Giancarlo Clini, presidente da Aliança Bike.

⁵ Disponível em: <<https://aliancabike.org.br/vendas-em-agosto/>>. Acesso em: 22 dez. 2020.



No contexto da pandemia, o uso da bicicleta tem sido incentivado em várias partes do mundo a partir da adoção de medidas voltadas especialmente para a implementação de facilidade para que as pessoas passem a adotar o ciclismo como meio de locomoção. Em muitas cidades, inclusive, já se discute a transformação de ciclovias temporárias que foram implementadas em momentos de emergência em infraestruturas permanentes. Os exemplos vêm de cidades europeias – como Paris e Milão – e latino-americanas, como Lima e Bogotá.

As apostas no ciclismo urbano como um meio saudável e seguro para circular em meio a uma situação de pandemia inclui o estímulo à compra de bicicletas. Em Lisboa, por exemplo, além da criação de 16 novas ciclovias, a prefeitura

instituiu um programa para subsidiar compra de bicicletas: € 150 para compra de bicicletas convencionais, € 350 para elétricas e até € 500 para a aquisição de modelos de carga, visando o incentivo à ciclogística.⁶

No Brasil, essas medidas ainda não estão em evidência. Por isso, a importância de iniciativas como as da Aliança Bike. Motivada pelo objetivo de estimular a cadeia econômica da indústria da bicicleta e seu uso no Brasil, a associação criou um conjunto de dez propostas executáveis. São pontos que abordam desde a ampliação da malha cicloviária nas cidades até a redução da carga tributária, passando pelo desenvolvimento do cicloturismo e a ampliação de direitos para quem optar pela bicicleta como meio de transporte.

⁶ Segundo matéria publicada na *Folha de S.Paulo*, em 5 set. 2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/amp/mundo/2020/09/no-pos-pandemia-lisboa-constroi-ciclovias-e-da-ate-500-euros-para-compra-de-bicicletas.shtml>>. Acesso em: 22 dez. 2020.





AS DEZ PROPOSTAS

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 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 ciclológica 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.

Manifesto na íntegra: <https://aliancabike.org.br/10-propostas/>.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLUE, Elly. *Bikenomics: Como a bicicleta pode salvar a economia*. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2016.

SCHETINO, André M. *Pedalando para a modernidade: A bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o século XX*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SOARES, André; GUTH, Daniel. (orgs.) *O Brasil que pedala: A cultura da bicicleta nas cidades pequenas*. Rio de Janeiro: Jaguatirica, 2018.

TRANSPORTE ATIVO. *Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta: Pesquisa Perfil do Ciclista 2018*. Relatório final. Disponível em: <<http://ta.org.br/perfil/ciclista18.pdf>>. Acesso em: 22 dez. 2020.



SOBRE AS INSTITUIÇÕES



Pexels

ALIANÇA  BIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

Criada em 2003 e formalizada em 2009, a Aliança Bike tem como missão fortalecer o setor de bicicletas e o seu uso por brasileiras e brasileiros, atuando em diversas frentes de trabalho para promover o uso de bicicletas como transporte, esporte e lazer. Com mais de noventa associados, a associação conta hoje com oito frentes e grupos de trabalho ativos, como o GT Bicicletas Elétricas, e tem se dedicado a produzir estudos e pesquisas, campanhas, articulação política e projetos especiais que visam impulsionar a economia da bicicleta no Brasil.

LABMOB Laboratório de
Mobilidade Sustentável

Vinculado à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o Laboratório de Mobilidade Sustentável (LABMOB) desde 2015 propicia a colaboração inspiradora e frutífera entre academia, setores privado e público e sociedade. LABMOB é uma plataforma para o desenvolvimento de pesquisas e soluções inovadoras em mobilidade elétrica e mobilidade ativa, tecnologias sustentáveis e logística urbana. Os objetivos do laboratório são: (i) produção científica de dados e soluções; (ii) promoção da mobilidade sustentável a partir da transparência e monitoramento de dados; (iii) suporte a organizações públicas e privadas para subsidiar tomadas de decisão com base em evidências científicas; e (iv) capacitação de profissionais em mobilidade sustentável.



Concebida e executada por pesquisadores especializados, a Coletânea Mercado de Bicicletas no Brasil apresenta os números mais atualizados sobre a cadeia produtiva da bicicleta, destacando panoramas e análises sobre quatro dimensões deste mercado, com pesquisas inéditas, estudos de caso e os dados mais relevantes do setor.

N.1 > Bicicletas Elétricas

N.2 > Importação, Exportação e Distribuição

N.3 > Comércio Varejista

N.4 > Fabricação e Montagem



REALIZAÇÃO

ALIANÇA BICICLETA BIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

LABMOB Laboratório de Mobilidade Sustentável



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

APOIO

