

## Incentivos às bicicletas no espaço urbano

**A** União de Ciclistas do Brasil (UCB) aproveitou, recentemente, a comemoração do "Dia Mundial sem Carros" para apresentar, durante reunião no Ministério das Cidades, uma proposta para o desenvolvimento de ações capazes de aumentar o uso da bicicleta nos principais centros urbanos do país.

"Nesse mesmo ministério, durante o 'Bicicultura', realizado em novembro de 2008, ouvimos do embaixador da Alemanha que aquele país construía naquele ano cerca de 4 000 quilômetros de ciclovias junto a rodovias. Este número correspondia a pouco mais dos 3 500 quilômetros da rede cicloviária nacional, presente em nossos 5 562 municípios. Porém o mais discrepante é que a Alemanha

tem pouco mais de 60 milhões de bicicletas, contra 75 milhões no Brasil. Se a infraestrutura para a mobilidade em duas rodas leves é a mais barata, comparativamente a todos os outros modais, por que estamos tão atrasados na construção dela em nossas cidades?" – questionou na ocasião o presidente da UCB, Antonio Carlos de Mattos Miranda.

Ele acredita ser urgente reverter este quadro, "sendo de fundamental importância começar a construir uma grande infraestrutura cicloviária em nossas maiores cidades e metrópoles". Segundo ele, todos os ministérios poderão contribuir fortemente para alcançar este objetivo. E lembrou que a Copa do Mundo de 2014 exigirá esforço muito grande na produção de mais infraestrutura para a mobilidade nas cidades-sedes dos jogos. "Muitos estádios

estão cercados de edificações residenciais, com poucos espaços para o estacionamento de automóveis particulares e com custos demasia-damente onerosos para suas desapropriações. Assim, investir no transporte coletivo e na bicicleta parece ser a alternativa mais acerta-da", acrescentou Miranda, fazendo ainda uma indagação: "Quais são os investimentos a se-rem realizados para incrementar a mobilidade para a bicicleta nas sedes da Copa? Neste mo-mento identificamos alguns deles, tais como a construção de bicletários e paraciclos; rotas cicloviárias privilegiadas", e destacou as linhas de ciclotáxis, a exemplo daquela que estava, no dia da reunião, sendo adotada na cidade de Curitiba (PR) e que contou com a participação decisiva da UCB para a sua viabilização.

"Estas e outras medidas deverão ser in-

**Novas Portas de Plataforma**  
Estação Sacomã do Metrô SP

© 2010 uma empresa do GRUPO TRENDS TECNOLOGIA. Todos os Direitos Reservados



**Centrais de Controle e Segurança**

**Projetos**  
**TAV - Trem de Alta Velocidade**

MICROLOK II  
NETWORK HUB

Sinalização Ferroviária

### TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA

A Trends Engenharia e Infraestrutura é uma empresa especializada em soluções integradas para o setor de transporte. Fornece equipamentos como material rodante para metrôs e ferrovias, veículos leves sobre trilhos e centros de monitoramento de segurança para várias cidades do país. Também fornece aplicação de tecnologias inovadoras de ITS para rodovias, corredores e terminais inteligentes. A Trends também desenvolve projetos especiais de transporte, como o Trem de Alta Velocidade brasileiro.

Acesse o nosso site e saiba mais sobre nossos fornecimentos.

[www.trendsg.com.br](http://www.trendsg.com.br)

**Trends**  
engenharia e  
infraestrutura

MOVIDA PELA INOVAÇÃO

# TÉCNICAS

centivadas junto às administrações municipais através do apoio político e de recursos financeiros", prosseguiu Mattoz Miranda, "e neste momento lançamos um desafio ao Ministério das Cidades e a outros ministérios coligados: propomos a construção, em quatro anos e meio, de 4 500 quilômetros de ciclofaixas e 1 500 quilômetros de ciclovias nas nossas áreas urbanas – isto não somente nas cidades-sedes dos jogos da Copa do Mundo, mas em todas as grandes cidades". Segundo ele, para atender esta meta serão necessários recursos financeiros não muito vultosos, que deverão estar presentes nos orçamentos federais anuais e nos orçamentos dos estados e municípios brasileiros. Lembrou que o custo médio de 1 quilômetro de ciclofaixa não supera a 60 000 reais. "Portanto, estamos falando de recursos de 270 milhões de reais, ou 65 milhões/ano. Considerando que a contrapartida dos municípios poderia ser de 30% deste valor, estamos falando em investimentos federais para ciclofaixas de cerca de pouco mais de 47 milhões de reais/ano. O que, convenhamos, é pouco para o atual orçamento federal."

Em paralelo a este desafio, o presidente da União de Ciclistas do Brasil solicitou ao Ministério das Cidades realizar, anualmente, levantamento de dados sobre a infraestrutura para o uso de bicicletas no país, desde 2010 até meados de 2014, um procedimento que a seu ver permitirá ao Brasil acompanhar a evolução da meta proposta pela UCB.

Ainda dentro da questão da infraestrutura, ele solicitou que o Ministério das Cidades destine às suas empresas de transporte ferroviário, Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB), a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), além de outras, recursos para a criação de biciletários modernos. Nessas instalações deverão estar presentes banheiros com chuveiros, além de outros atributos que ampliem o desejo dos usuários em permanecer fazendo uso dos dois modais, a exemplo do que hoje acontece no Biciletário de Mauá (SP), onde ocorre a integração das bicicletas com o sistema da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Para tanto, reforçou a necessidade do Ministério das Cidades poder con-

tar com orçamentos continuados, incluindo recursos para este tipo de infraestrutura.

Já no setor da Educação, comentou que a tarefa é enorme, mas ao mesmo tempo grandiosa. "Acreditamos não ser mais possível descuidar da orientação às nossas crianças quanto ao uso correto da bicicleta. A obrigação do ensino da disciplina trânsito em nossas escolas tem de passar primeiramente pela conscientização do nosso jovem de que, antes de tudo, tem de ser preparado para a cidadania. Ele deve aprender desde cedo a respeitar os pedestres, os idosos, os portadores de deficiências físicas e mentais, além da legislação de trânsito. A sua preparação como motorista deverá ser evitada, pois está muito distante da sua idade. Primeiramente ele deve aprender a se comportar na faixa de pedestres, no uso correto da sua bicicleta e no respeito aos outros agentes de trânsito. Se assim proceder, quando um dia optar em ser motorista estará respeitando o seu próprio passado, a sua trajetória de vida."

Neste sentido, propôs que o Ministério das Cidades realize gestões junto ao Ministério da Educação visando à realização de parceria para o desenvolvimento de medida inovadora, no intuito de utilizar os recursos empregados no transporte escolar para a orientação de rotas seguras de ciclistas e pedestres até a escola. "Pelo montante de recursos que vêm sendo empregados, muitas áreas urbanas de pequeno e médio porte poderão realizar experiências positivas no sentido de levar, em segurança, o estudante a pé ou de bicicleta até a escola."

Finalmente, elencou outros itens considerados importantes:

- 1) Ações voltadas à agilização da construção de norma para a sinalização e para a infraestrutura cicloviária brasileira, através da elaboração de manual de sinalização cicloviária pelo Denatran;
- 2) Solicitação para que a UCB tenha assento no Conselho Nacional de Trânsito como membro permanente, indicado por seu Conselho Consultivo, hoje composto por doze integrantes;
- 3) Ações voltadas ao incentivo à indústria de bicicletas no país, com incentivos fiscais privilegiados às montadoras de biciclos, peças e acessórios, assim como a inclusão de sobretaxas nos impostos incidentes sobre a importação de bicicletas;
- 4) Ações voltadas ao incentivo fiscal a empresas interessadas em produzir charretes tipo "ciclotaxi" (utilizados em linha especial em Curitiba desde o dia 22 de Setembro de 2009);
- 5) Repasse de verbas aos municípios sedes da Copa do Mundo de Futebol, para a implantação de linhas de ciclotaxi entre os hotéis e os estádios de futebol que serão utilizados como palco dos jogos;
- 6) Ações voltadas à criação de prêmio para projetos de biciletários nos espaços urbanos;
- 7) Incentivo financeiro às prefeituras que já elaboraram cartilhas ou manuais destinados aos ciclistas, aproveitando o melhor trabalho para reprodução em nível nacional, com tiragem inicial superior a 50 000 exemplares;
- 8) Estímulo para que os municípios criem divisões ou departamentos em suas administrações voltados exclusivamente ao tratamento de projetos e ações destinadas ao transporte não motorizado, com ênfase à mobilidade de ciclistas e aos portadores de deficiências físicas e mentais;
- 9) Realização de gestões junto ao Ministério da Educação para que as escolas de Arquitetura e de Engenharia incluam as questões da mobilidade não motorizada em disciplinas específicas na sua grade de ensino;
- 10) Junto ao Ministério da Indústria e Comércio, assim como junto a entidades como a Abraciclo e Abadibi, desenvolver parcerias voltadas à ampliação de pesquisas para o aumento da qualidade do veículo bicicleta, em todas as suas variações de tamanho e destinação de uso (esportivo, lazer ou transporte); e
- 11) Incluir nos projetos prévios dos sistemas viários dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa, Minha Vida, de forma obrigatória, ciclovias e ciclofaixas, além de outras facilidades para a circulação e estacionamento da bicicleta.



Ciclovia Rio Pinheiros, inaugurada recentemente na cidade de São Paulo