

## CIDADES CICLÁVEIS: AVANÇOS E DESAFIOS DAS POLÍTICAS CICLOVIÁRIAS NO BRASIL

**Osmar Coelho Filho**

Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea.

**Nilo Luiz Saccaro Junior**

Técnico de planejamento e pesquisa na Dirur no Ipea.

Os modos ativos (pedestre e bicicleta) no Brasil representam em média um terço de todas as viagens feitas pelos modais motorizados e não motorizados. A bicicleta ocupa um pequeno percentual do total das viagens realizadas no país, com variação entre 0,6% (na cidade de São Paulo) a 7% das viagens (no Brasil todo), conforme a metodologia utilizada. O ciclista é, em sua maioria, do sexo masculino, jovem, do meio rural e de baixa renda, além de representar o grupo que mais morre quando entra em conflito com motoristas. O ciclista brasileiro usa a bicicleta primeiramente para trabalhar; e em segundo lugar, para ir à escola. No momento de optar por este modal, não o faz movido por razões socioambientais ou de saúde. A tendência é que este ciclista, com o aumento de renda observado na última década, migre para modos motorizados. A experiência internacional mostra, contudo, que, se um sistema cicloviário articulado com outros modais for oferecido a essas populações, esta tendência pode ser revertida.

Esta pesquisa utilizou a metodologia pressão-estado-resposta (PER), associada à plataforma do pensamento de ciclo de vida (PCV), para avaliar a percepção de *stakeholders* (atores-chaves) da academia, do governo e das associações de cicloativistas e empresariais em relação aos e desafios atuais das políticas cicloviárias e seus cenários de futuros. Para avaliar a categoria estado foi utilizada a metodologia da matriz SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats – Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças), e a avaliação da categoria resposta utilizou a matriz SWOT expandida, ou matriz S. O PCV buscou conhecer os fatores determinantes dos ciclos de vida conceituais (normatizações, processos de decisão e impactos ambientais) associados ao ciclo de vida material da rede cicloviária (RC) e do sistema de produção da bicicleta.

Os resultados mostram que as pressões positivas estão na capacidade simbólica da bicicleta em atrair *stakeholders* para “surfar” suas diferentes dimensões, expressas no termo onda *bike*. As pressões negativas se referem à cultura do rodoviarismo e ao desconhecimento sobre a bicicleta, seja por gestores governamentais ou líderes de movimentos sociais. Outra pressão negativa é a pesada carga fiscal sobre a bicicleta, e a falta de incentivos econômicos para impulsionar uma política industrial e comercial.

O estado da política cicloviária mostra a força de um processo de institucionalização crescente, que se apoia nos baixos custos de implementação da rede cicloviária, e da capacidade de agregar novos *stakeholders*. Contudo, as fraquezas mostram-se na falta de flexibilidade das estruturas construídas por um setor público pouco preparado para este tipo de política. As oportunidades se abrem com a expansão física da rede cicloviária, que ajuda a atrair novos ciclistas e formar alianças estratégicas entre *stakeholders*. As ameaças aparecem no aumento dos conflitos entre motoristas, pedestres e ciclistas, com uma expansão cicloviária ainda pouco qualificada, mal sinalizada e com erros de desenho de via. Outra ameaça é a precoce partidarização sobre os primeiros resultados práticos dos planos, projetos e ações cicloviárias.

A forma como as RCs respondem a este conjunto de fatores se expressa em cenários de futuro positivos de curto prazo (realizar) e médio prazo (confrontar), bem como de cenários negativos de curto prazo (proteger) e de médio prazo (estimular). O que é necessário realizar no cenário positivo de curto prazo na percepção dos *stakeholders* é o mapeamento social e econômico para definir indicadores e fontes de dados para apoiar a política cicloviária. Contudo, é preciso confrontar no médio prazo o isolamento do movimento

cicloativista, continuar organizando campanhas e eventos de fortalecimento da onda *bike* e avançar no estabelecimento de uma agenda de pesquisa e produção de conhecimento. No cenário negativo de curto prazo as ações de proteção visam dirimir as diferenças de expectativas entre gestores e *stakeholders*, bem como definir o nível de envolvimento partidário das associações de cicloativistas e dos políticos na gestão cicloviária. No cenário negativo de médio prazo, é preciso construir novas alianças estratégicas.

O pensamento de ciclo de vida identificou que a principal questão ambiental a ser enfrentada é o plano de drenagem do território onde a rede cicloviária está sendo instalada. No ciclo dos processos de decisão foi identificada a falta de uma metodologia aplicada à participação dos *stakeholders* nas fases de construção da política cicloviária. Quanto ao ciclo das normatizações, destaca-se a importância do plano diretor e da lei de zoneamento das cidades para que a política cicloviária busque sinergias com as outras políticas urbanas. A alteração do Código Brasileiro de Trânsito para regular a punição aos motoristas bem como a alteração da forma atual de subsídios ao modal carro pelo imposto de produção industrial (IPI) são demandas para o fortalecimento das redes cicloviárias.

A pesquisa identificou sete fatores de sustentabilidade para as políticas cicloviárias: *i)* o tempo de implementação da política e seus resultados; *ii)* a abordagem de mobilidade utilizada para orientar a política; *iii)* os níveis de incentivos econômicos e fiscais aplicados na política cicloviária; *iv)* a utilização de metodologias de participação; *v)* o número de conflitos entre ciclistas, motoristas e pedestres; *vi)* o grau de integração das políticas de ordenamento urbano com a política cicloviária; e *vii)* a área de espaço urbano disponível para a expansão das redes cicloviárias.