



enabici

ESTRATÉGIA
NACIONAL
DA BICICLETA

CARTILHA RESUMO



Para saber mais sobre a Enabici e acessar a versão completa do documento com todas as ações propostas, visite o site oficial da Enabici. Juntos, podemos pedalar rumo a um futuro mais sustentável e inclusivo.

estrategiadabicycleta.org.br | contato@uniaodeciclistas.org.br

Setembro, 2024



Mariana Gil-WRI Brasil

OBJETIVO DESTA CARTILHA

Essa cartilha visa facilitar a compreensão e apropriação da Enabici pelos diversos setores governamentais, incluindo técnicos e gestores públicos, bem como pela sociedade civil em geral, de forma a apoiar na promoção a mobilidade por bicicleta no Brasil.

Além disso, a cartilha busca sensibilizar diferentes atores sobre a relevância da Estratégia, destacando a necessidade de implementação de suas ações, conforme descritas no documento completo da Enabici.

Essas ações, que ocorrem em diferentes níveis governamentais e através da sociedade civil organizada, são primordiais para a construção de cidades mais sustentáveis, saudáveis e inclusivas. Ao focar na mobilidade por bicicleta, a gestão pública estará aproximando-se das metas nacionais e internacionais de desenvolvimento sustentável, contribuindo para melhorar a qualidade de vida urbana e a mitigação das mudanças climáticas.



Gabriel Andrade

ENABICI

A **Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (Enabici)** é uma iniciativa da União de Ciclistas do Brasil (UCB), em parceria com diversas outras organizações, para criar uma agenda de ações até 2030, com o objetivo de **transformar a realidade da mobilidade por bicicleta no Brasil, de forma a garantir mais segurança e conforto para todas as pessoas que pedalam em todo território nacional.**

A construção da Enabici se deu em decorrência da **Lei Federal nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB)**, criado para incentivar o uso da bicicleta visando à melhoria das condições de mobilidade urbana". Desde então, a UCB vem dialogando com o Governo Federal e outras instituições para contribuir no processo de regulamentação da lei e apoiar a implementação do PBB.

A **Enabici** é um instrumento que apresenta uma **visão**, define **diretrizes** e **objetivos** para subsidiar a atuação do **poder público** em todas as suas esferas, da **sociedade civil** e do **setor produtivo** bem como a elaboração da **política cicloviária nacional até 2030**. Busca tratar de questões fundamentais para a promoção do uso da bicicleta, abordando o que é necessário realizar para transformar positivamente a realidade de quem pedala ou quer pedalar.



Confira o documento da Estratégia Completa acessando o QR Code ao lado.

Os cinco **Eixos** da Enabici se dividem em 16 **Temas**; cada Tema possui a sua **Visão**, que norteia as **Diretrizes Específicas** e os **Subtemas** que, por sua vez, apresentam os **Objetivos*** necessários para transformar a realidade a bicicleta no Brasil:



**Tendo em vista que esta é uma cartilha resumida, as diretrizes específicas dos temas e os 280 objetivos dos subtemas não estão apresentados neste documento. Para visualizá-las, acesse o documento completo da Enabici.*

Essa cartilha destaca os eixos temáticos, temas e subtemas apresentados na estratégia nacional. Tomadores de decisão de diferentes instâncias podem identificar como suas propostas e projetos se conectam com tais itens, compreendendo de que forma estão contribuindo para um Brasil mais ciclável.

VISÃO GERAL



VISÃO GERAL

Até 2030, o Brasil terá a mobilidade por bicicleta com 25% de participação modal e uma política nacional consolidada, contribuindo para a sustentabilidade e redução de desigualdades, garantindo a segurança, acessibilidade e conforto para quem utiliza a bicicleta no país.

Princípios Gerais

- a. Pleno **direito à cidade**, com a promoção do acesso às oportunidades, serviços, atividades, aos espaços urbanos e a um meio ambiente preservado;
- b. **Função social da cidade**, entendendo a cidade como um bem comum;
- c. **Preservação ambiental**, através do uso sustentável dos recursos, reduzindo o impacto das mudanças climáticas;
- d. **Desenvolvimento sustentável** nas dimensões ambientais, econômicas, sociais, políticas e culturais;
- e. **Acessibilidade universal**, garantindo pleno acesso e permanência de todas e todos à cidade, aos seus equipamentos, serviços e espaços;
- f. Articulação do **desenvolvimento regional**, proporcionando a gestão e o desenvolvimento do território de forma integrada;
- g. **Inclusão social**, com respeito à diversidade étnico-racial e seus territórios;
- h. **Equidade** na distribuição e uso dos espaços viários;
- i. **Bem-estar social**, promovendo vida saudável;
- j. **Segurança** no deslocamento das pessoas, considerando que nenhuma morte é aceitável, reduzindo as vítimas feridas e fatais no trânsito das cidades;
- k. **Eficiência, eficácia e efetividade** na circulação urbana;
- l. Integralidade em **saúde**;
- m. **Transparência** administrativa em todas as esferas de governo;
- n. **Gestão participativa** no planejamento e implantação.

Diretrizes Gerais

- a. **Priorizar os modos ativos** sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- b. Garantir que todas as cidades brasileiras, e suas conexões rodoviárias, independentemente de seus aspectos físicos e humanos, possam prover **vias seguras e confortáveis para a circulação de bicicletas**;
- c. Efetivar a **gestão democrática** no planejamento e implementação da política cicloviária;
- d. **Integrar a política de mobilidade por bicicleta** à política de desenvolvimento urbano e às políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, saúde, educação, turismo, esporte e outras, no âmbito dos entes federativos;
- e. **Aumentar a participação modal da bicicleta nos deslocamentos das cidades**, considerando públicos vulneráveis, como mulheres, idosos, crianças, pessoas com deficiências e populações periféricas, em sua maioria racializadas;
- f. Adequar os sistemas de circulação dos modos ativos e transporte público coletivo aos objetivos e diretrizes de **uso e ocupação do solo**, contribuindo, em especial, para a **requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento dos eixos e polos de centralidades**;
- g. Planejar, projetar e implantar vias que garantam **segurança para a circulação de bicicletas**, capazes de minimizar e absorver futuros erros humanos, não ocasionando sinistros com lesões graves ou fatais.
- h. Alcançar a **equidade de gênero, raça, idade, capacidade e territórios**, garantindo a inclusão da diversidade, sobretudo a étnico-racial nas estruturas de gestão e tomada de decisão nos órgãos públicos;
- i. Promover **cooperação** entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade nos processos de planejamento e implementação;
- j. Favorecer os deslocamentos de cargas por bicicletas, promovendo a **ciclogística**;
- k. Integrar as cidades com outros municípios limítrofes, de modo a possibilitar **deslocamentos seguros e acessíveis**;
- l. Promover sistema viário seguro, acessível e atrativo nos **deslocamentos intermunicipais e interestaduais**;
- m. Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de **energias renováveis e menos poluentes**;
- n. Reduzir os impactos das mudanças climáticas, através do **desestímulo do uso de transportes individuais motorizados**;
- o. Promover tecnologias sociais de modo a favorecer o **acesso ao transporte coletivo e à bicicleta**;
- p. Promover a **redução total de sinistros** no sistema viário das cidades, rodovias e estradas.

Os princípios e diretrizes gerais foram definidos com base na Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) e na Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), além de contribuições de atores do poder público, privado e sociedade civil por meio de oficinas, revisões e sugestões diretas.

Eixos temáticos e temas da Enabici

EIXO A - POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E CONTROLE SOCIAL



A 01. Engajamento, Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersectoriais



A 02. Legislação



A 03. Gestão da Informação e Transparência Pública



A 04. Controle Social e Participação

EIXO B - INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA



B 05. Planejamento Urbano e Territorial



B 06. Intermodalidade e Equipamentos de Integração Ciclovária



B 07. Planejamento Ciclovário Integrado Ao Planejamento Viário



B 08. Projetos Ciclovários Integrados aos Projetos Viários



B 09. Implantação e Manutenção da Infraestrutura Ciclovária

EIXO C - BICICLETA MOVIMENTA A ECONOMIA



C 10. Cicloturismo



C 11 Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda



C 12. Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta

EIXO D - PROMOVEDO A MOBILIDADE POR BICICLETA



D 13. Qualificação e Formação de Condutores



D 14. Educação Para a Mobilidade Por Bicicleta nas Instituições de Ensino



D 15. Comunicação e Políticas de Incentivo

EIXO E - ORÇAMENTO E FINANCIAMENTO



E 16. Financiamento, Políticas Econômicas e Orçamentárias

EIXO TEMÁTICO A

Políticas Públicas, Legislação e Controle Social

EIXO A POLÍTICAS PÚBLICAS,
LEGISLAÇÃO
E CONTROLE SOCIAL



O papel do poder público como indutor de transformações e provedor das políticas públicas é ressaltado neste primeiro eixo temático, abordando o **Engajamento, Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersectoriais**. Também inclui as mudanças necessárias na **Legislação** ligada ao trânsito (Código de Trânsito Brasileiro - CTB) e sua aplicação através da fiscalização, bem como outras legislações que dialogam com as políticas públicas para a mobilidade por bicicleta.

Na **Gestão da Informação e Transparência Pública** reforça-se a necessidade de gestores/as e técnicos/as capacitados, munidos de dados e informações, para promover políticas públicas efetivas e intersectoriais para formular e implementar o uso da bicicleta. São destacadas as políticas de saúde, educação, esporte e lazer em que a bicicleta pode contribuir de forma mais direta, não se esquecendo de outras áreas também podem contribuir e se beneficiar com a introdução da bicicleta nas suas ações.

Por fim, abordamos o **Controle Social e Participação** como fundamentais e necessários para garantir a democracia em todos os processos relacionados à elaboração, desenvolvimento e acompanhamento das políticas públicas.





TEMA A 01. ENGAJAMENTO, CAPACITAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA E PROMOÇÃO DAS POLÍTICAS INTERSETORIAIS

O Engajamento e Capacitação da Gestão Pública e Promoção das Políticas Intersetoriais consiste na qualificação da gestão para realização de uma política cicloviária integrada, com a participação de diferentes municípios e estados e a pluralidade de profissionais. Tem a finalidade de inserir a bicicleta na rotina de servidores públicos com a transversalização da política de mobilidade por bicicleta entre os diversos departamentos, secretarias, ministérios e planos dos governos municipais, estaduais e federal. A inclusão da política cicloviária, especialmente nas políticas de lazer, esporte, turismo e saúde, é uma medida necessária para ampliar e consolidar o uso da bicicleta no país. É fundamental o aprimoramento das capacidades técnicas dos gestores/as e outros atores que se relacionam com o planejamento e execução das políticas viárias para transformar os processos de trabalho, proporcionando uma mudança significativa na sua atuação.



VISÃO

Garantir que a política cicloviária seja construída com diversidade e pluralidade de perfis profissionais, disseminada nos demais setores do poder público, promovendo a consolidação da bicicleta nos seus mais diversos usos.



SUBTEMAS

- 1.2. Políticas Integradas de Mobilidade por Bicicleta
- 1.3. Bicicleta e a Promoção da Saúde, do Esporte e do Lazer
- 1.4. Capacitação de Gestores Públicos



TEMA A 02. LEGISLAÇÃO

A Legislação no contexto da promoção da mobilidade por bicicleta visa garantir que o sistema normativo, ou seja, o conjunto de leis que asseguram para todas as pessoas, estabeleça a normatização adequada para a efetivação da política cicloviária no Brasil. Os instrumentos orientadores nacionais da política de mobilidade por bicicleta são o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e a lei do Programa Bicicleta Brasil (PBB). Há, entretanto, de se considerar a intersectorialidade da bicicleta nas políticas de saúde, educação, turismo, sendo, portanto, fundamental incluir o tema como parte integrante das legislações existentes.



VISÃO

Dispor de instrumentos normativos eficazes que garantam a efetivação da política cicloviária no Brasil.



SUBTEMAS

- 2.2. Revisão do CTB
- 2.3. Aplicação do CTB
- 2.4. Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Legislações Intersetoriais



Mariana Gil-WRI Brasil



TEMA A 03. GESTÃO DA INFORMAÇÃO E TRANSPARÊNCIA PÚBLICA

A Gestão da Informação é um mecanismo do poder público para a construção de uma política cicloviária sólida e embasada, pois consiste na coleta de dados, análise das características do território e dos padrões de deslocamento das pessoas e monitoramento de toda a infraestrutura cicloviária de forma a às necessidades da população, considerando os marcadores sociais de raça, gênero, idade, capacidade e território. Nesse sentido, assegurar a Transparência Pública é essencial para que todo o repertório criado esteja ao alcance universal das pessoas interessadas.



VISÃO

Alcançar uma política cicloviária fundamentada em dados e informações que garantam o planejamento, a elaboração de propostas, implantação e monitoramento do sistema cicloviário, que contemplem as reais necessidades das cidades e de seus cidadãos, prezando sempre pela transparência pública.



SUBTEMAS

3.2 Gestão da Informação
3.3 Transparência Pública



TEMA A 04. CONTROLE SOCIAL E PARTICIPAÇÃO

A política pública necessita de controle social e participação popular, de forma a ampliar a democracia e qualificar as ações do poder público. A Política Cicloviária não é diferente, é necessário garantir que os processos de participação sejam efetivos, que a sociedade entenda e tenha capacidade de contribuir e que as organizações e coletivos que representam os anseios dos ciclistas sejam valorizadas e fortalecidas. Há que considerar paridade de raça, gênero, idade, capacidade e território nos espaços decisórios e de participação popular.



VISÃO

Ter uma política cicloviária construída de forma democrática e participativa, de maneira a contemplar as necessidades de seus usuários, contemplar diversos perfis de ciclistas e fortalecer a sociedade civil.



SUBTEMAS

4.2. Atores Sociais
4.3. Instâncias de Participação
4.4. Transparência e Diálogo

EIXO TEMÁTICO B

Infraestrutura Ciclovária

EIXO B INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA



O nosso espaço público, as nossas vias e cidades são tradicionalmente projetadas para o uso do automóvel, gerando grandes desafios para quem quer pedalar, como altas velocidades, grandes distâncias, ausência de locais seguros para estacionar a bicicleta e falta de qualidade das infraestruturas ciclovárias, quando existentes.

Esse modo de projetar afasta ciclistas e contribui para que menos pessoas pedalem. Este eixo é subdividido em cinco temas:

Planejamento Urbano e Territorial; Intermodalidade e Equipamentos de Integração Ciclovária; O Planejamento Ciclovário Integrado ao Planejamento Viário; Projetos Ciclovários Integrados aos Projetos Viários; e Implantação e Manutenção da Infraestrutura Ciclovária.

Neste eixo, apresentamos objetivos relativos a transformação urbana necessária para que as cidades sejam mais centradas nas pessoas e na mobilidade sustentável, que permita que a mobilidade por bicicleta seja integrada com o transporte público coletivo, haja oferta de bicicletas compartilhadas e estacionamentos seguros e que as novas vias e o espaço público sejam adequados para a escala humana, oferecendo segurança para a bicicleta transitar através de um bom planejamento, com bons projetos, correta implantação e adequada manutenção.





TEMA B 05. PLANEJAMENTO URBANO E TERRITORIAL

O planejamento territorial, quando alinhado às boas práticas do urbanismo, tem fundamental importância na viabilização de cidades que incorporem a Política Ciclovária como parte intrínseca da rede de mobilidade. O planejamento urbano deve ser pensando em sua totalidade, incorporando os diversos modos de transporte, a localização dos empregos, serviços e equipamentos de políticas públicas no território, de forma a reduzir a necessidade de deslocamentos longos e favorecer a mobilidade ativa, sempre considerando os marcadores sociais.



SUBTEMAS

- 5.2 Planos Urbanísticos
- 5.3 Ordenação e Controle do Uso do Solo
- 5.4 Promoção da Política Ciclovária nas Faixas de Domínio de Sistemas de Transporte, Cursos d'Água e Redes de Serviços
- 5.5 Requalificação dos Espaços Públicos



VISÃO

Alcançar cidades democráticas, ambientalmente responsáveis, equitativas, com atenção especial aos grupos em condições de maior vulnerabilidade, em grande parte racializadas, com acesso pleno de seus cidadãos à habitação, às oportunidades e a todos os espaços.



TEMA B 06. INTERMODALIDADE E EQUIPAMENTOS DE INTEGRAÇÃO CICLOVIÁRIA

A Intermodalidade e os Equipamentos de Integração Ciclovária possibilitam ampliar o uso da bicicleta para novas funções e atividades, inclusive por um público mais amplo, uma vez que tornam o uso da bicicleta mais flexível no transporte de pessoas e de bens. Os estacionamentos de bicicleta, constituídos por bicicletários e paraciclos, possibilitam a conexão do ciclista com outros sistemas de transporte e com os equipamentos públicos e privados da cidade. O embarque de bicicleta em veículos de outros modos, como nos ônibus urbanos e rodoviários, nos sistemas de trilhos (trens, metrô, monotrilhos, VLTs), nos sistemas hidroviários e nas rotas aeroportuárias, viabilizam a utilização de bicicletas na primeira e última milha de grandes deslocamentos. Os sistemas de bicicletas compartilhadas, além da integração modal, também promovem acesso à bicicleta a quem não possui uma própria. Sendo assim, a oferta de bicicletas possibilita que recortes significativos da sociedade tenham mais acesso à cidade e aos seus equipamentos.



SUBTEMAS

- 6.2 Estacionamentos de Bicicletas e Estruturas de Apoio
- 6.3 Embarque de Bicicleta nos Sistemas de Transporte
- 6.4 Oferta de Bicicletas e Sistemas de Bicicletas Compartilhadas



VISÃO

Consolidar uma rede de mobilidade por bicicleta que promova pleno acesso à cidade por todas e todos os cidadãos, inclusive por aquelas que não possuem acesso à bicicleta, através da integração com os demais sistemas de transportes, construindo conexões com a cidade que permitam que a bicicleta possa ser usada de forma ampla, diversa e flexível.



TEMA B 07. PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO INTEGRADO AO PLANEJAMENTO VIÁRIO

O Planejamento Cicloviário Integrado ao Planejamento Viário abrange os temas relacionados ao planejamento dos espaços viários, detalhando aspectos específicos da mobilidade por bicicleta. Esse eixo abrange a formulação de políticas para a redistribuição dos espaços da via, da infraestrutura cicloviária, das medidas físicas e operacionais necessárias para garantir maior segurança na circulação humana e de bens nas cidades e das medidas de desestímulo ao uso dos modos individuais motorizados.



VISÃO

Alcançar cidades sustentáveis e inclusivas, com direito ao uso dos espaços viários e a circulação por todos, incluindo idosos, pessoas com deficiência, crianças, mulheres, pessoas trans, pessoas negras e a diversidade étnica racial.



SUBTEMAS

7.2. Planejamento Viário

7.3. Planejamento Cicloviário

7.4 Medidas de Segurança Viária

7.5 Medidas de Desestímulo aos Modos Individuais Motorizados



TEMA B 08. PROJETOS CICLOVIÁRIOS INTEGRADOS AOS PROJETOS VIÁRIOS

A elaboração de Projetos Cicloviários integrados aos Projetos Viários abrange os temas relacionados aos aspectos técnicos do desenho das vias, a partir do conceito de “Ruas Completas” e da redistribuição dos espaços viários, detalhando aspectos relevantes em relação ao provimento de infraestrutura cicloviária que garanta maior segurança na circulação de pessoas e bens nas cidades e reforça os manuais e normas que precisam ser revisados ou consolidados para garantir maior qualidade aos técnicos que elaboram os projetos.



VISÃO

Atingir a excelência no desenvolvimento de projetos cicloviários integrados aos projetos viários por técnicos capacitados e com participação social, priorizando o desenho urbano para os modos de transporte público coletivo, a pé e por bicicleta, considerando todos os usuários da via, incluindo idosos, pessoas com deficiência, crianças, mulheres, pessoas trans e a diversidade étnica racial.



SUBTEMAS

8.2 Desenvolvimento de Projetos Viários

8.3 Desenvolvimento de Projetos Cicloviários



TEMA B 09. IMPLANTAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

A Implantação e Manutenção da Infraestrutura Cicloviária consiste na execução de obras viárias e sinalização, que garantam a circulação segura dos ciclistas e orientem os condutores de todos os modos a priorizar a circulação de pedestres e ciclistas no sistema viário. As obras consistem em adequações geométricas na via ou adequação das condições do pavimento para eliminar barreiras e eliminar riscos. A sinalização consiste nos elementos de pintura e dispositivos de separação de fluxos, regulamentando a circulação, a orientação da infraestrutura em locais com faixas exclusivas e da existência de ciclistas nas vias, quando as soluções forem de tráfego compartilhado.



VISÃO

Atingir a excelência na execução dos serviços de implantação, manutenção de obras e sinalização de infraestrutura cicloviária, promovendo vias seguras para todos os perfis de ciclistas, e garantindo o respeito dos condutores dos demais modos que utilizam o sistema viário.



SUBTEMAS

9.2. Qualidade na Execução dos Serviços

9.3 Gestão da Execução dos Serviços

9.4 Monitoramento e Avaliação dos Serviços de Execução

EIXO TEMÁTICO C

Bicicleta Movimenta a Economia

EIXO C BICICLETA MOVIMENTA A ECONOMIA



A bicicleta tem uma grande capacidade de movimentar a economia, gerar empregos e renda através da sua inserção e estímulo em diversos setores. Neste eixo abordamos três temas essenciais para que a bicicleta tenha o seu potencial desenvolvido: **Cicloturismo; Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda; e Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta.**

São apresentados objetivos que tem a capacidade de promover, potencializar e efetivar políticas públicas que favoreçam o potencial da bicicleta de gerar desenvolvimento sustentável através do turismo, das entregas, de serviços associados à (e através da) bicicleta e toda a cadeia produtiva, desde a produção a venda da bicicleta.



TEMA C 10. CICLOTURISMO

O Cicloturismo tem o potencial de promover o turismo sustentável e comunitário, movimentando a economia local e regional. Ele pode acontecer em áreas rurais, áreas de preservação ambiental e em trilhas fora da estrada, permitindo o acesso a atrativos naturais e o contato com a comunidade e com a cultura local. Também pode acontecer em áreas urbanas, oferecendo uma vivência diferenciada no contato com a cidade e atrativos turísticos locais. Além disso, pode ocorrer na viagem entre cidades, estados, países e continentes, proporcionando uma forma singular de se relacionar com o tempo, o ambiente, a cultura e as pessoas.



VISÃO

Promover o cicloturismo como atividade econômica e cultural, garantindo políticas públicas de estímulo que promovam a sustentabilidade, a geração de renda, a promoção da cultura local e o turismo sustentável e comunitário.



SUBTEMAS

10.2. Desenvolvimento e Promoção do Cicloturismo



TEMA C 11. LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL E GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA

A Logística Sustentável e Geração de Emprego e Renda consiste na adoção de bicicletas e triciclos, a propulsão humana ou eletricamente assistidos, no transporte de bens e de mercadorias e prestação de serviços. Os efeitos dessa política não só impactam positivamente a qualidade ambiental e o uso do sistema viário, como também, aliada às políticas de trabalho e junto a outros serviços, pode ser uma ferramenta de geração de emprego e renda.



VISÃO

Promover o desenvolvimento econômico sustentável e socialmente justo, empregando soluções limpas de transportes de bens e mercadorias. Incentivar a criação de novos serviços e mercados a partir da bicicleta, garantindo a justa relação entre empregador e empregado e estimulando a autonomia e valorização dos trabalhadores.



SUBTEMAS

11.2. Logística Sustentável Através da Bicicleta (Ciclogística)

11.3 Bicicleta Como Ferramenta de Trabalho



TEMA C 12. FABRICAÇÃO, IMPORTAÇÃO E CONSUMO SUSTENTÁVEL DA BICICLETA

A Fabricação, Importação e Consumo Sustentável da Bicicleta diz respeito à qualidade na produção da bicicleta e de seus componentes, além de acessórios e vestimentas para ciclistas, fundamentais para atender diversas pessoas, os diversos usos e estimular o uso da bicicleta no dia a dia. Por isso, as políticas públicas e o mercado devem estar alinhados na busca pela promoção do acesso a produtos de qualidade e diversos, sempre informando os consumidores de forma objetiva e completa sobre o uso correto desses equipamentos. Ainda, promover inovações constantes nos processos de produção, importação e distribuição, de forma a torná-los mais sustentáveis, levando-se sempre em consideração a responsabilidade social e ambiental, a geração de emprego e renda e a formação técnica contínua dos trabalhadores.



VISÃO

Promover o desenvolvimento econômico sustentável e socialmente justo, empregando soluções limpas nos processos de produção da bicicleta, seus componentes e acessórios, assegurando produtos de alta qualidade e com diversidade para diversos públicos e com emprego de mão de obra qualificada.



SUBTEMAS

12.2 Incentivos ao Setor Produtivo

12.3 Diversidade e Qualidade dos Produtos

12.4 Informações e Divulgação dos Produtos

12.5 Formação Técnica Para o Setor

EIXO TEMÁTICO D

Promovendo a Mobilidade por Bicicleta

EIXO D PROMOVENDO
A MOBILIDADE
POR BICICLETA



Neste eixo, o foco é a educação da população de maneira geral. Os três temas abordados dizem respeito a **Qualificação e Formação de Condutores**, a **Educação para a Mobilidade por Bicicleta nas Instituições de Ensino** e a **Comunicação e Políticas de Incentivo**.

Todos eles têm em comum a necessidade de difundir a cultura da bicicleta, de forma a garantir que o seu uso seja cada vez mais comum entre as pessoas, que as crianças e jovens não sejam estimuladas desde cedo a querer ter e dirigir um automóvel e que os que dirigem, respeitem aquelas pessoas que pedalam, prezando pela segurança.



TEMA D 13. QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO DE CONDUTORES

A Qualificação e Formação de Condutores busca ampliar o conhecimento de motoristas em relação à sua atuação e responsabilidade sobre o trânsito. É fundamental para assegurar a boa convivência nas vias urbanas e rurais, qualificando os condutores de modos motorizados, através dos processos de formação e reciclagem e da criação de conteúdos mais alinhados à legislação da mobilidade urbana, que prioriza os modos ativos. Um dos componentes da Educação de Trânsito deve ser voltado à mobilidade por bicicleta, possibilitando compreender a necessidade de priorizar este modo nos sistemas de circulação, assim como ampliar o respeito e o cuidado por parte dos condutores de veículos motorizados, buscando garantir segurança na circulação dos usuários e redução dos números de sinistros nas vias.



VISÃO

Garantir o conhecimento e a prática da mobilidade por bicicleta aos cidadãos, através de processos de qualificação transformadores, que garantam a segurança de ciclistas e a promoção de cidades mais seguras e inclusivas.



SUBTEMAS

13.2. Formação e Reciclagem de Condutores
13.3 Educação de Condutores no Dia a Dia



TEMA D 14. EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE POR BICICLETA NAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO

A Educação para a Mobilidade por Bicicleta é um eixo fundamental para a formação cidadã no conhecimento da mobilidade urbana, que envolve a priorização dos modos ativos e o entendimento dos direitos e deveres de usuários do sistema viário. Ela deve estar presente na base curricular do Ensino Básico e nos cursos de Ensino Superior, sendo os conteúdos propostos de modo transversal em diferentes áreas do conhecimento.



VISÃO

Garantir a educação inclusiva e de qualidade sobre a mobilidade por bicicleta integrada ao currículo escolar no Ensino Básico e nas diferentes áreas de conhecimento do Ensino Superior.



SUBTEMAS

14.2. Educação Para a Mobilidade por Bicicleta no Ensino Básico

14.3 Educação Para a Mobilidade por Bicicleta no Ensino Superior

14.4 Estímulo e Promoção da Mobilidade por Bicicleta nas Instituições de Ensino



TEMA D 15. COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS DE INCENTIVO

A Comunicação da Mobilidade por Bicicleta e as Políticas de Incentivo consistem nos conteúdos e meios de divulgação de informações sobre a bicicleta como meio de transporte e os mecanismos de estímulo ao seu conhecimento e utilização. Também a comunicação voltada à ordenação do sistema de mobilidade urbana com priorização para os modos ativos e desestímulo aos modos motorizados, tendo em vista os fatores negativos que o uso irracional ou irresponsável gera às vidas e às cidades. Dessa forma, propõe-se que a comunicação possibilite fornecer subsídios para o conhecimento e a transformação social, envolvendo diferentes atores que atuam no poder público, poder privado e em organizações sociais em prol do uso dos modos sustentáveis e da redução dos danos e impactos gerados pelos modos individuais motorizados.



VISÃO

Garantir o conhecimento da teoria e da prática da mobilidade por bicicleta, de modo a promover a migração modal para a bicicleta, promovendo a mobilidade ativa, gerando melhorias para o clima, para as pessoas e para a cidade.



SUBTEMAS

15.2. Comunicação Para a Promoção do Uso da Bicicleta

15.3 Promoção da Mobilidade Urbana Sustentável

15.4 Desestímulo dos Modos Individuais Motorizados

EIXO TEMÁTICO E Orçamento e Financiamento

EIXO ORÇAMENTO
E FINANCIAMENTO



Neste eixo iremos tratar dos recursos financeiros necessários para o financiamento da Política Ciclovária. No tema **Financiamento, Políticas Econômicas e Orçamentárias**, a intenção não é apontar onde o recurso financeiro está ou como deve ser alocado, mas apresentar a necessidade de melhor destinação dos recursos públicos, principalmente aqueles que são atualmente utilizados para estimular o uso do automóvel. Além disso, destaca-se a necessidade de estimular o setor produtivo e garantir a devida transparência orçamentária.



TEMA E 16. FINANCIAMENTO, POLÍTICAS ECONÔMICAS E ORÇAMENTÁRIAS

As políticas econômicas para a mobilidade por bicicleta são fundamentais para garantir que sejam executadas atividades de planejamento, implantação, gestão e operação de todos os elementos do sistema ciclovário, assim como a definição de programas e ações que promovam o uso da bicicleta por diferentes perfis de usuários e para diferentes finalidades. As políticas econômicas e orçamentárias devem adotar por princípio a redistribuição dos recursos financeiros destinados atualmente aos modos individuais motorizados para o investimento na promoção dos modos de transporte público coletivo e modos ativos.



VISÃO

Garantir a implementação de infraestrutura ciclovária em todo o território nacional, a partir da gestão e controle do orçamento público voltado à mobilidade urbana de forma racional, priorizando os modos ativos, os investimentos que possibilitem o fomento do setor econômico e o acesso da bicicleta por diferentes públicos.



SUBTEMAS

16.2. Gestão e Controle dos Recursos Públicos

16.3. Investimentos Públicos para a Promoção da Mobilidade por Bicicleta



Mariana Gil-WRI Brasil

CONCLUSÃO

A Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (Enabici) representa um marco fundamental na transformação da mobilidade urbana no Brasil. Mais do que um conjunto de diretrizes e ações, a Enabici é um chamado à ação para enfrentarmos alguns dos desafios mais prementes de nossa sociedade: as mudanças climáticas, a desigualdade social e a necessidade de cidades mais sustentáveis e justas.

No contexto das mudanças climáticas, a promoção da mobilidade por bicicleta emerge como uma estratégia vital. As emissões de gases de efeito estufa provenientes do setor de transportes são uma das principais contribuintes para as mudanças climáticas nos grandes centros urbanos e também as que mais

crecem nos últimos anos. Ao incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, estamos contribuindo para reduzir essas emissões e para a construção de um futuro mais sustentável. Cada deslocamento feito de bicicleta ao invés de um veículo motorizado representa uma pequena, mas significativa vitória na luta contra as mudanças climáticas. Além disso, a bicicleta, como meio de transporte acessível e de baixo custo, tem o potencial de democratizar o acesso à cidade, suas oportunidades e serviços, promovendo uma forma mais equitativa de mobilidade urbana.

A Enabici alinha-se fortemente, portanto, também aos princípios de justiça social e ambiental. A mobilidade é um direito

fundamental, mas muitas vezes negado às camadas mais vulnerabilizadas da população, pessoas racializadas em sua maioria. Ao priorizar a infraestrutura cicloviária e políticas de incentivo ao uso da bicicleta, beneficiamos todas as pessoas, de forma alinhada com políticas sociais, econômicas, territoriais, com enfoque em marcadores de raça, gênero e classe.

Sendo assim, no âmbito da mobilidade urbana sustentável e equitativa, a bicicleta desempenha um papel crucial. A Enabici propõe uma mudança de paradigma, colocando as pessoas no centro do planejamento urbano. Ao criar cidades mais cicláveis, estamos também criando espaços públicos mais vivos, seguros e agradáveis para as coletividades.

É importante ressaltar que a implementação bem-sucedida da Enabici requer o engajamento de múltiplos setores da sociedade. Tomadores de decisão nos níveis federal, estadual e municipal têm um papel fundamental na criação e execução de políticas públicas que favoreçam a mobilidade por bicicleta. O investimento em propostas alinhadas com as ações listadas na Enabici é uma decisão estratégica, pois, ao focar na pauta da mobilidade por bicicleta, as gestões públicas estarão atendendo a metas nacionais e internacionais de desenvolvimento sustentável. Cidades com infraestrutura

cicloviária bem desenvolvida tendem a ser mais atrativas para investimentos e turismo, gerando benefícios econômicos a longo prazo.

O setor privado também desempenha um papel importante nessa transformação. Empresas podem desenvolver tecnologias e serviços que facilitem o ciclismo urbano e contribuir para a criação de uma cultura mais favorável ao uso da bicicleta. A sociedade civil, por sua vez, tem o poder de impulsionar essa mudança através do ativismo, da educação e da adoção da bicicleta em seu cotidiano. Cada pessoa que opta pela bicicleta como meio de transporte torna-se uma agente de transformação, inspirando outras e demonstrando na prática os benefícios desse modo de deslocamento.

A Enabici não é apenas uma política de mobilidade, mas um compromisso com um futuro mais sustentável, justo e saudável para a coletividade. Ao promover a mobilidade por bicicleta, estamos investindo em cidades mais humanizadas.

O desafio é grande, mas as oportunidades são ainda maiores. A implementação da Enabici tem o potencial de catalisar uma transformação profunda em nossas cidades e em nossa sociedade. É um convite para repensarmos nossa relação com o espaço urbano, com a mobilidade e com o meio ambiente.

** Diversas organizações estão contribuindo para a Estratégia, mas ainda é necessário uma maior disseminação para atingir os objetivos planejados e se conectar com outras ações já existentes. Para saber mais sobre a Enabici e ter acesso à versão completa do documento com todas as ações propostas, visite o site oficial da Enabici. Podemos pedalar rumo a um futuro mais sustentável e inclusivo.*

Design editorial: Design de Maria

Publicação: Setembro de 2024

Realização



SECRETARIA NACIONAL DE
MOBILIDADE URBANA

MINISTÉRIO DAS
CIDADES



Está fazendo, fez ou sabe de alguma ação a favor da mobilidade por bicicleta que contribua com os objetivos da Enabici? Cadastre-a no site, entraremos em contato para mais informações!

estrategiadabicicleta.org.br/monitoramento/



enabici

ESTRATÉGIA
NACIONAL
DA BICICLETA