

RELATÓRIO



COMO ESTÁ A
BICICLETA
— NOS PLANOS —

???



SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	3
2. CAMPANHA BICICLETA NOS PLANOS	5
3. OS PMUs NO BRASIL	10
4. APRENDIZADOS E OPORTUNIDADES	19
5. PROPOSTAS DE INDICADORES PARA PMUs	23
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
REFERÊNCIAS	26
EQUIPE TÉCNICA	27

1. APRESENTAÇÃO

Como está a Bicicleta nos Planos?

O relatório Como está a bicicleta nos Planos? é parte integrante da campanha Bicicleta nos Planos, desenvolvida pela parceria entre Associação Bike Anjo, Associação Transporte Ativo e União de Ciclistas do Brasil - UCB entre julho de 2015 e agosto de 2016 com apoio do ICS - Instituto Clima e Sociedade.

A campanha Bicicleta nos Planos foi proposta e realizada visando aproveitar a oportunidade, e ao mesmo tempo contribuir para a efetivação, da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, instituída pela Lei 12.587/2012.

A Lei obriga os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes, e outros casos específicos, a elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana (PMUs). A campanha buscou apoiar organizações da sociedade civil para atuarem junto ao poder público nos processos de elaboração dos PMUs de suas cidades, tendo como cerne a inserção, com qualidade, da bicicleta no contexto urbano.

Este relatório, que se constitui como um produto do projeto Bicicleta nos Planos, dentro do qual está sendo executada a campanha com mesmo nome, possui os seguintes objetivos:

- Reunir informações sobre os PMUs existentes no Brasil a respeito do uso de bicicletas;
- Avaliar os PMUs considerando a participação popular e a inclusão da bicicleta como modo de transporte e compartilhar os desafios, realizações e lições aprendidas no decorrer da campanha online e nas atividades realizadas localmente;
- Avaliar a inclusão da mobilidade ciclística nos planos de mobilidade urbana das 10 cidades participantes na campanha para partilhar a experiência adquirida com o processo e os resultados alcançados;
- Demonstrar como a bicicleta pode ser incluída nos planos de mobilidade com base nas diretrizes, metas, indicadores e processos incluídos no Guia de Referência;
- Compartilhar desafios enfrentados e lições aprendidas para a realização do projeto, tanto em relação ao Guia quanto em relação à campanha online e às atividades realizadas localmente;
- Avaliar a eficácia dos PMUs usando indicadores de eficiência para o monitoramento da inclusão de bicicletas nos mesmos;
- Avaliar a incorporação das diretrizes e processos contidas no Guia de Referência nos PMUs.

O Relatório contém os resultados obtidos na execução da campanha pela sua coordenação geral, bem como pelas organizações locais diretamente assessoradas ao longo do período, tendo por base dados obtidos das organizações locais assessoradas pela campanha, textos finais de Planos de Mobilidade Urbana de municípios brasileiros, encontrados em levantamento realizado na internet, e nas informações acumuladas ao longo do desenvolvimento da campanha.

Este relatório divide-se em duas partes: **a primeira, enfocando apenas as cidades cujas organizações de ciclistas receberam assessoria direta da campanha Bicicleta nos Planos; e a segunda, enfocando os municípios dos quais obtivemos dados dos seus Planos de Mobilidade Urbana.**

NOTA DE ESCLARECIMENTO

Utilizaremos neste relatório o termo modo de TRANSPORTE ATIVO ou MOBILIDADE ATIVA sempre ao nos referirmos a pedestres, ciclistas e outros modos de transporte movidos à propulsão humana e denominados como “não motorizados” pela Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ao longo do texto, todas as ocasiões em que aparecem referências a *modos de transporte não motorizado/s*, entenda-se modos de ***mobilidade ativa***.

2. CAMPANHA BICICLETA NOS PLANOS

2.1 Cidades participantes da campanha

A Coordenação Nacional recebeu 35 candidaturas de organizações de ciclistas com interesse de desenvolver a campanha Bicicleta nos Planos em suas cidades. Após avaliação, foram selecionadas 10 organizações que atuam em cidades nas quais o PMU estava na iminência de iniciar ou em execução, observando os seguintes critérios: capacidade de atuação da organização local, distribuição regional (abarcando todas as regiões do Brasil) e porte da cidade (incluindo cidades médias e grandes). Tais cidades figuram, desde o início, como Assessoradas diretamente pela campanha.

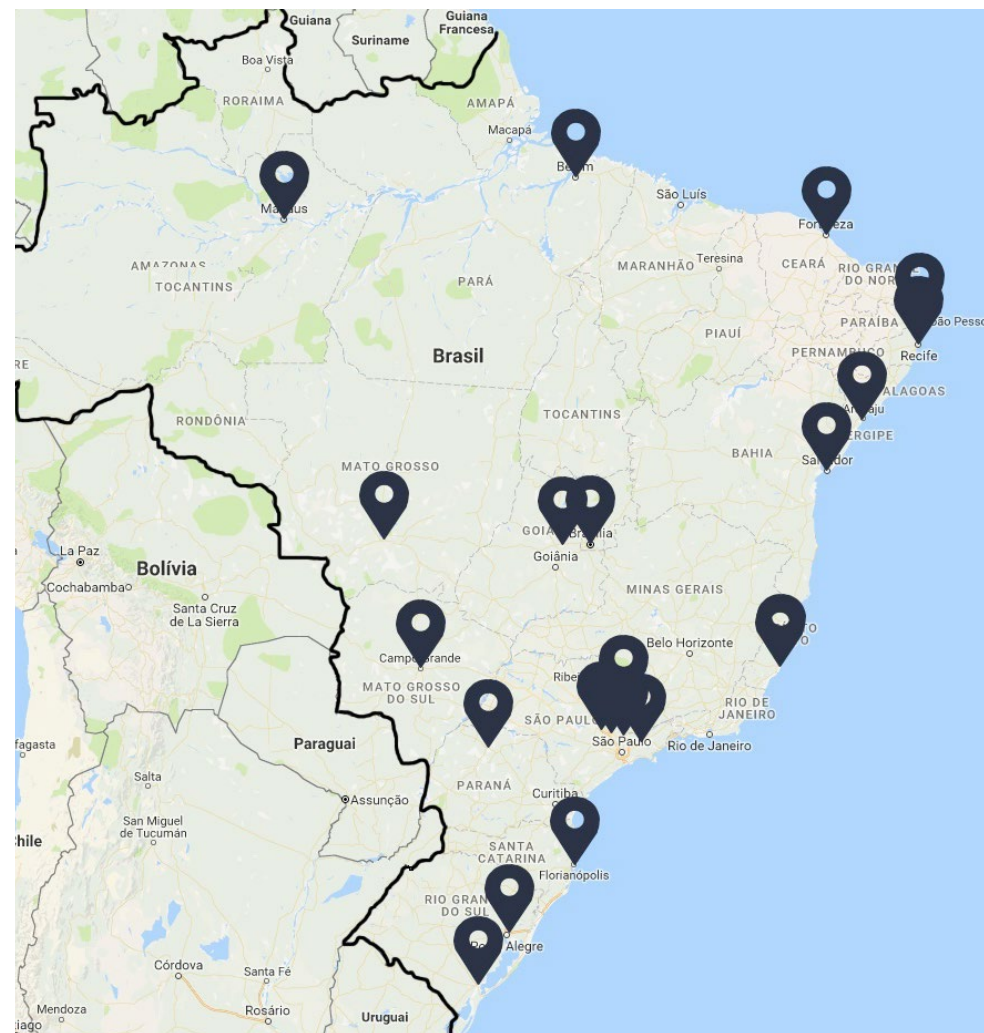
Durante o desenvolvimento da campanha, outras organizações de ciclistas locais passaram a fazer parte da campanha. Dezoito novas cidades se inscreveram e, até o momento, onze foram selecionadas. Aqui denominadas de Voluntárias, não receberam assessoria direta da campanha, mas participaram do ambiente de discussão e receberam contribuições, quando as demandaram.

Relação das cidades participantes da campanha

1. Cidades participantes como Assessoradas da campanha
2. Cidades participantes como Voluntárias na campanha

Nº	Cidade	UF	Região	Organização coordenadora
1	Belém (2)	PA	N	Ciclomobilidade Pará
2	Manaus (1)	AM	N	Pedala Manaus
3	Fortaleza (1)	CE	NE	Ciclovida
4	Recife (1)	PE	NE	Ameciclo
5	Salvador (1)	BA	NE	Mobicidade SSA
6	Brasília (1)	DF	CO	Rodas da Paz
7	Campo Grande (1)	MS	CO	Observatório de Mobilidade Urbana Sustentável
8	Cuiabá (2)	MT	CO	Associação MT Bikers - AMTB
9	Pirenópolis (2)	GO	CO	Instituto Pireneus
10	Aracaju (2)	SE	NE	Ciclo Urbano
11	João Pessoa (2)	PB	NE	UFPBike
12	Bragança Paulista (1)	SP	SE	Bragança Indo e Vindo
13	Campinas (2)	SP	SE	Movimento pró ciclovia
14	Poços de Caldas (1)	MG	SE	Pedala Poços!
15	Santa Bárbara d'Oeste (2)	SP	SE	Pedala SBO
16	São José dos Campos (2)	SP	SE	Ciclistas de SJC
17	Vila Velha (2)	ES	SE	Ciclistas Vila-Velhenses
18	Vitoria (2)	ES	SE	Ciclistas Urbanos Capixabas CUC
19	Cachoeirinha (1)	RS	S	Pedal do Vale
20	Maringá (1)	PR	S	Associação CicloNoroeste
21	Pelotas (2)	RS	S	Movimento dos Usuários de Bicicleta

Mapa de cidades participantes da campanha - Assessoradas e Voluntárias



2.2 - Como estão os PMUs destas cidades

Quando do início da campanha, duas cidades já haviam iniciado o processo de elaboração dos seus PMU e oito cidades manifestavam intenção de iniciar a elaboração, sendo que em duas delas tratava-se de revisão de PMUs, construídos anteriormente à PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana. Exceto na cidade de Manaus, que já estava finalizando o seu PMU no início da campanha, nenhuma outra cidade assessorada terminou seu PMU.

No momento deste relatório, cinco cidades ainda não deram início ao processo e quatro estão elaborando seu PMU em distintos estágios - incluindo contratação de consultorias.

Desenvolvimento dos PMUs nas cidades participantes

Cidade	Situação do PMU		
	Junho de 2015	Desenvolvimento	Agosto de 2016
Bragança Paulista/SP	Previsto iniciar em 2015 e encerrar em 2017	Licitação para contratação de empresa responsável por pesquisa Origem e Destino	Não foi finalizada a licitação; PMU não iniciado
Brasília/DF	Previsto iniciar em agosto de 2015	Anúncio de realização de pesquisa Origem e Destino - interrompido devido à greve do metrô	Iniciada a revisão da Lei de Uso e Ocupação de Solo; PMU não iniciado
Cachoeirinha/RS	Sem previsão de início	Apresentada intenção de elaborar Plano Integrado de Transporte - PIT na microrregião	PIT na microrregião foi interrompido; PMU não iniciado
Campo Grande/MS	PMU aprovado em 2009; processo de revisão paralisado	Plano Diretor em processo de revisão até final de 2016	Plano Diretor sendo revisado; PMU não está sendo revisado
Fortaleza/CE	Iniciado no final de 2014 e encerramento previsto para julho de 2016	Realizadas todas as audiências, finalização do texto	PMU a ser aprovado pela Câmara Municipal

Manaus/AM	Iniciado em novembro de 2015 e encerramento previsto para dezembro de 2015	Definição de diretrizes e ações, levantamento de dados para formatação do PMU	PMU aprovado pela Câmara Municipal
Maringá/PR	PMU não iniciado	Em desenvolvimento pela Seplan - Secretaria de Planejamento urbano	Iniciados os debates entre Seplan e entidades, com previsão de término no final de 2016 ou início de 2017
Poços de Caldas/MG	Prefeitura manifestou interesse; encerramento previsto para 2016	Manifestação de interesse de iniciar os trabalhos	PMU não iniciado
Recife/PE	Prefeitura manifestou intenção de revisar PMU de 2011, com encerramento previsto para 2016	Através do Instituto das Cidades Pelópidas da Silveira, a prefeitura começou a elaborar o PMU	Está em fase de finalização o diagnóstico da mobilidade urbana para o PMU
Salvador/BA	Sem previsão de início e de encerramento	Aberta licitação para empresa de consultoria	Licitação para empresa consultora do PMU não concluída; PDDU aprovado sem metas definidas para a bicicleta, priorizando infraestrutura na orla

2.3 - Como está a sociedade civil nestas cidades

Em quase todas as cidades assessoradas, as atividades locais da campanha Bicicleta nos Planos foram coordenadas por organizações de ciclistas já existentes. Apenas na cidade de Bragança Paulista/SP a organização executora trata da mobilidade urbana em geral. Em Campo Grande/MS cicloativistas formaram um grupo especialmente para executar a campanha.

A quase totalidade das organizações atua na promoção da bicicleta como modo de mobilidade. Apenas na cidade de Cachoeirinha/RS a organização executora tem como foco principal o uso da bicicleta como modo de esporte.

Características das organizações Assessoradas da campanha

Cidade/UF	Coordenação local da campanha	Formato institucional	Qtd membros atuando na campanha	Apoio/Parceria
Bragança Paulista/SP	Bragança Indo e Vindo	Coletivo informal	5	Associação Bragança Mais, Comissão do Meio Ambiente da OAB; Coletivo Socioambiental
Brasília/DF	Rodas da Paz	Associação formal	2	Observatório Social; GT Mobilidade Urbana do Movimento Nossa Brasília
Cachoeirinha/RS	Pedal do Vale	Coletivo informal	6	Coletivo Conexões; Giro 79; SFNTT
Campo Grande/MS	Observatório de Mobilidade Urbana Sustentável	Grupo formado para a campanha	6	Instituto Mamede de Pesquisa Ambiental e Ecoturismo; Universidade para o Desenvolvimento da Região do Pantanal - UNIDERP; Comissão de Meio Ambiente da Câmara Municipal

Cidade/UF	Coordenação local da campanha	Formato institucional	Qtd membros atuando na campanha	Apoio/Parceria
Fortaleza/CE	Ciclovida	Associação formal	3 a 6	
Manaus/AM	Pedala Manaus	Coletivo informal	2 a 3	Go Inn Manaus Hotel
Maringá/PR	Associação Ciclonoroeste	Associação formal	3	Movimento Bicultura Maringá; Associação dos Deficientes Físicos; OAB; Observatório das Metrôpoles
Poços de Caldas/MG	Pedala Poços!	Coletivo informal	3 a 5	Associação Poços Sustentável
Recife/PE	Ameciclo	Associação formal	3 a 7	Coletivos da Conferência Livre de Mobilidade do Recife (ajudaram a realizar a carta da conferência e pressionar para que seja integrada ao PMU)
Salvador/BA	Mobicidade SSA	Coletivo informal	3 a 6	Fórum CicloSalvador

As organizações locais, em geral, conseguiram mobilizar parceiros e apoiadores para a execução da campanha. Destacam-se, nesta rede, outras organizações de ciclistas e de mobilidade urbana, associações de moradores e também entidades ou coletivos defensoras de direitos civis e sociais. Foram citadas universidades, Câmaras de Dirigentes Logistas, Instituto de Arquitetos do Brasil, Conselho de Arquitetura e Urbanismo e Ordem dos Advogados do Brasil. Os poucos apoios citados como oriundos do poder público não foram formalizados, caracterizando-se em geral pela prestação de informações ou pela sensibilização de integrantes destes órgãos.

As equipes de trabalho das organizações contam, na média, com cerca de 8 participantes, entretanto aqueles efetivamente atuantes e envolvidos em todo o processo trazem a média mais para baixo, em torno de 4 integrantes. A complexidade e o longo calendário do processo de elaboração de um plano de mobilidade urbana dificulta a permanência e acompanhamento por parte dos membros das organizações.

A atuação na campanha é citada como fator de crescimento qualitativo das organizações executoras. Um Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento complexo que envolve diversos fatores e setores sociais, contribuindo para a melhoria do entendimento sobre a administração pública, sobre o planejamento urbano e sobre a participação social.

Em muitos depoimentos, observamos que os membros destas organizações capacitaram-se e ampliaram seus conhecimentos sobre a administração e a política pública em si ao longo do processo, para intervir junto ao poder público, para refinar sua pauta de reivindicações e para se relacionarem com outras organizações sociais.

Reunião dos integrantes da campanha em Campo Grande/MS



3. OS PMUs NO BRASIL

Levando-se em conta informações disponibilizados pelo Ministério das Cidades, 3.341 municípios e o Distrito Federal devem elaborar um Plano de Mobilidade Urbana - o que representa 60% do total dos 5.569 municípios distribuídos no território brasileiro. Esses 3.341 municípios correspondem aos requisitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a saber:

- Municípios com mais de 20 mil habitantes (Segundo Estimativa para 2014 do IBGE); Municípios que fazem parte de Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico; Municípios em área de interesse turístico (Segundo Pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros - Munic 2012 - do IBGE);
- Municípios em área de impacto ambiental (Segundo Pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros - Munic 2012 - do IBGE);
- Municípios que participaram de alguma capacitação presencial da SNTMU desde 2013.

Quantos e quais municípios iniciaram, ou têm prontos, seus PMUs? Conforme apresentado em recente pesquisa do Ministério das Cidades (respondida por 2.066 municípios), dos 3.341 municípios que precisam elaborar seus Planos, apenas 171 municípios (8% dos respondentes) declararam possuir o Plano de Mobilidade Urbana elaborado, correspondendo a quase ¼ da população total brasileira.

Para além dos Planos elaborados, na pesquisa feita pelo Ministério, 650 municípios (31% dos respondentes) declararam possuir Plano aprovado ou que está em processo de elaboração. Entretanto, no sítio eletrônico do Ministério das Cidades estão disponibilizados os textos dos PMUs de apenas 17 municípios.

Somando-se e tangenciando a estes, a pesquisa realizada na internet pela coordenação da campanha encontrou um total de 31 cidades que estão elaborando, neste momento, em diferentes estágios, seus PMUs, e 29 cidades que já estão com seus PMUs finalizados e aprovados (entretanto, não foram encontrados os textos ou documentos legais de 5 deles) .

Alguns municípios brasileiros com PMUs aprovados

Nº	Região	UF	Município
1	CO	GO	Goiânia
2	CO	MT	Lucas do Rio Verde
3	CO	TO	Palmas
4	N	PA	Belém
5	N	AM	Manaus
6	N	AC	Rio Branco
7	NE	PB	Campina Grande
8	NE	MA	São Luiz
9	NE	PI	Teresina
10	NE	NE	Recife
11	S	SC	Concórdia
12	S	SC	Gaspar
13	S	SC	Joinville
14	S	RS	Santa Maria
15	S	RS	São Luiz Gonzaga
16	S	RS	Sapiranga
17	SE	ES	Anchieta
18	SE	ES	Aracruz
19	SE	MG	Belo Horizonte
20	SE	ES	Cachoeiro de Itapemirim
21	SE	ES	Colatina
22	SE	ES	Guarapari
23	SE	ES	Linhares
24	SE	SP	Monte Alto
25	SE	SP	Pindamonhangaba
26	SE	SP	Presidente Prudente
27	SE	SP	São José do Rio Preto
28	SE	SP	São José dos Campos
29	SE	SP	São Paulo

Alguns municípios brasileiros com PMUs em elaboração

Nº	Região	UF	Município
1	CO	GO	Anápolis
2	N	AP	Macapá
3	N	PA	Santarém
4	NE	AL	Maceió
5	NE	CE	Novo Oriente
6	NE	PE	Olinda
7	NE	BA	Salvador
8	NE	CE	Fortaleza
9	S	SC	Balneário Piçarras
10	S	SC	Bombinhas
11	S	SC	Camboriú
12	S	SC	Florianópolis
13	S	SC	Ilhota
14	S	SC	Itajaí
15	S	SC	Itapema
16	S	SC	Jaraguá do Sul
17	S	PR	Londrina
18	S	SC	Luís Alves
19	S	PR	Maringá
20	S	SC	Navegantes
21	S	RS	Pelotas
22	S	SC	Penha
23	S	PR	Ponta Grossa
24	S	SC	Porto Belo
25	SE	SP	Itu
26	SE	RJ	Niterói
27	SE	MG	Poços de Caldas
28	SE	SP	Praia Grande
29	SE	RJ	Rio de Janeiro
30	SE	MG	Viçosa
31	SE	RJ	Volta Redonda

Para avaliar a qualidade da inserção da bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana no Brasil, selecionamos, dentre os PMUs aos quais tivemos acesso, seis municípios:

- Um da região Norte: Manaus/AM;
- Um da região Nordeste: Campina Grande/PB;
- Dois da região Sudeste: Aracruz/ES (cidade pequena) e São Paulo/SP (megálópole);
- Dois da região Sul: Gaspar/SC (cidade pequena) e Santa Maria/RS (cidade média).

Para maior homogeneidade e para averiguar o cumprimento legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foram ignorados PMUs aprovados antes da aprovação deste instrumento legal.



No levantamento de PMUs, foram encontrados distintos documentos. Da maior parte das cidades, conseguiu-se apenas o texto do Plano; de algumas, apenas a legislação; de outras, ambos documentos; também foram encontrados documentos auxiliares, tais como Diagnósticos e Relatórios. Algumas cidades ainda dispõem, na internet, páginas eletrônicas com informações adicionais e documentos complementares. Todas as informações encontradas estão disponíveis em bicicletanosplanos.org/biblioteca.

Percebeu-se, na leitura dos PMUs selecionados, que os mesmos possuem uma estrutura similar e, em linhas gerais, ainda que sem muitos detalhamentos, atendem às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Mesmo que possuam lacunas, constituem-se em instrumentos importantes para balizar o planejamento e a execução de políticas públicas de mobilidade urbana, em claro contraste com a situação anterior, caracterizada pela ausência de orientações legais favoráveis à mobilidade sustentável.

O mais importante é que a simples existência de um PMU, com força de Lei, pode ser um norteador para a atuação dos atores sociais favoráveis à democratização da mobilidade. Mesmo que o poder público desconsidere-o, sobretudo a sociedade civil organizada pode, com base nele, inclusive recorrendo aos meios judiciais, exigir a execução de políticas públicas e fiscalizar a sua aplicação no decorrer do desenvolvimento urbano. Ou seja, é o esforço da aplicação do PMU disponível que irá demonstrar sua eficiência, muito mais do que a consistência do seu texto.

Não é possível conhecer o processo de elaboração dos PMUs levantados para além das informações que alguns deles forneceram nos seus textos. Essa afirmação é corroborada pela pesquisa do Ministério das Cidades que diz: “Mesmo os Planos de Mobilidade Urbana aprovados em lei podem não ter cumprido todo o conteúdo estabelecido no texto da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).”

De todos os PMUs, apenas o de Manaus/AM teve acompanhamento de organização local participante da campanha Bicicleta nos Planos, o coletivo Pedala Manaus.

Segundo os integrantes do Pedala Manaus, o processo não pode ser considerado plenamente participativo e democrático, dado que as convocações públicas não foram realizadas de forma massiva, faltaram informações suficientes para embasar a tomadas de decisões e os resultados das audiências públicas não foram todos aplicados nos documentos finais. A participação de ciclistas e cicloativistas foi baixa, praticamente composta pelos membros do Pedala Manaus e grupos parceiros deste. Ainda assim, segundo avaliação dos mesmos, foi possível ver contempladas algumas propostas por eles avançadas. O resultado final do Plano, de acordo com o Pedala Manaus, é satisfatório para a bicicleta, contendo elementos que permitem a aplicação de políticas públicas favoráveis à modalidade.

De forma resumida, os principais pontos positivos são a construção do próprio Plano em si. Embora um Plano não resolva problemas sozinho, ele aponta caminhos possíveis para que a solução seja construída coletivamente, entre os vários atores e setores sociais. Todavia, é preciso salientar que o Plano de Manaus não possui metas detalhadas conectadas aos respectivos prazos, nem apresenta indicadores, tampouco está relacionado ao orçamento para sua execução.

Um aspecto que chama atenção, identificado pelos integrantes da campanha Bicicleta nos Planos, é o fato do artigo 12º ter sido ‘esquecido’ na aprovação da Lei 2.075/2015, que institui o Plano. Justamente esse artigo tratava do “transporte não motorizado”, incluindo as bicicleta.

Por fim, o veto ao caráter deliberativo do Conselho de Mobilidade Urbana da cidade, segundo os integrantes do Pedala Manaus, foi o pior problema da aprovação do Plano. Como resultado, o Conselho ficou com caráter consultivo.

3.1 - Avaliação de PMUs selecionados

3.1.1 . Manaus/AM - Região Norte

Manaus é uma metrópole, capital do estado do Amazonas. Possui 1.802.014 habitantes, segundo a Estimativa Populacional de 2015 do IBGE.

Seu PMU é denominado de Plano de Mobilidade Urbana - PlanMob, e foi elaborado pela empresa Oficina Consultores. Foi aprovado pela Lei 2.075 de 29/12/2015. Além do texto legal e do Plano, ele também é composto de Anexo com diagnóstico, cotejamento e análises.



Para a análise do PMU de Manaus foi utilizada tanto a Lei (aqui referida por “Art.” ou “Diretriz”) quanto o texto do Plano (aqui referido por “Item”), dos quais se obtiveram os seguintes aspectos:

- Entre as diretrizes, inclui apenas valorizar a bicicleta nos deslocamentos de curta e média distância como meio de transporte complementar e lúdico (Art. 6º);
- Elenca, entre os objetivos do PMU, a implantação do Sistema Ciclovitário de Manaus (Art. 7º);
- Inclui, entre as estratégias, o estímulo ao uso de transportes não motorizados [ativos], por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias (Art. 12);
- Cita a rede ciclovitária com uma estratégia para tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social (Art. 15);
- Destaca, oferecendo medidas de intermodalidade, que a infraestrutura ciclovitária (vias ciclísticas) deve ser instalada nas rotas de acesso aos grandes equipamentos de uso coletivo e aos terminais de ônibus (Art. 17), os quais

devem ser dotados de bicicletários e paraciclos (Art. 12);

- Indica a realização de campanhas e cursos relacionados ao uso de bicicleta, destacando sua importância (Art. 15; Diretriz 2);
- Apresenta a meta, sem especificar data, de implantar 80 km de vias cicláveis (Diretriz 2);
- No documento do Plano, a quantidade de vias cicláveis apresentada é de 190 km (Item 7.4);
- Indica que o projeto e construção desta malha ciclovitária deve ser objeto de estudos mais detalhados, que poderão ser realizados pela comunidade de cicloativistas e demais interessados em parceria com o Município (Item 7.4);
- Não inclui, no texto do Plano, entre os diagnósticos complementares para a execução do plano, levantamentos acerca da mobilidade ciclística (Item 7.6.3);
- Igualmente, nos estudos para avaliação de alternativas para o sistema viário, omite a bicicleta e trata apenas do transporte coletivo e do transporte motorizado individual (Item 8);
- Indica implantar bicicletários nos antigos e novos Terminais de Integração, distribuídos pela área central, nos principais equipamentos públicos e nos polos geradores de tráfego (Diretriz 2);
- Propõe avaliar e implantar medidas de redução de velocidade, como o Zona 30, em bairros e centralidades urbanas complexas com maiores conflitos entre motoristas, pedestres e ciclistas (Diretriz 4).

3.1.2. Campina Grande/PB - Região Nordeste

Campina Grande é uma cidade média do interior do estado da Paraíba. Possui 405.072 habitantes, segundo a Estimativa Populacional de 2015 do IBGE.

Seu PMU é denominado de Plano Diretor de Mobilidade Urbana - PLANMOB e foi elaborado pelas Secretarias de Planejamento, de Obras e de Serviços Urbanos, pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) e pela Procuradoria Geral do Município.

O Relatório informa que a Lei foi aprovada e sancionada pela Câmara de Vereadores, entretanto o documento anexo informa apenas o número do Projeto de Lei Complementar: 004/2015.

Além do texto legal e do Relatório, o PMU também é composto de vários mapas temáticos, inclusive o mapa ciclovitário indicando ruas a ser instalada infraestrutura ciclística.

I. priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; 2ª **DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

Para a análise do PMU de Campina Grande foi utilizada tanto a Lei (aqui referida por “Art”) quanto o texto do Anexo da mesma (aqui referido por “Item”), dos quais se obtiveram os seguintes aspectos:

- Afirma referenciar-se na Política Nacional de Mobilidade Urbana e estabelece a priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados [ativos] sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual (Art. 14), reforçando a prioridade mesmo em detrimento do transporte individual motorizado (Item 5.2.3);
- O Sistema Viário apresenta, na sua hierarquização, ciclovia e ciclofaixa (Art. 23); Estimula ao uso de transportes não motorizados [ativos], especialmente calçadas e ciclovias (Art. 14);
- Nos projetos relativos à via férrea, prevê enfoque para o transporte não motorizado [ativo] (Art. 44; Item 5.2.2);
- Indica políticas de incentivo ao uso da bicicleta com vias segregadas ou de políticas de compartilhamento (Item 5.1);
- Indica ações educativas de comportamento no trânsito, de respeito ao ciclista e de fortalecimento da cultura da bicicleta, demonstrando as vantagens da mesma para o indivíduo e para a cidade (Item 5.1);
- Indica estruturas complementares como estacionamentos e integração com o Sistema de Transporte Público (Item 5.1);
- Recomenda elaborar Plano Ciclovitário para a cidade em curto prazo (Item 5.1);
- Estabelece zona com velocidade operacional de 30 km/h para que o tráfego de bicicletas seja seguro em todo núcleo central (Item 5.2.3);
- Nas vias atuais, indica torná-las progressivamente adaptadas aos novos conceitos de circulação e melhoradas de forma a garantir a prioridade para os pedestres, ciclistas e o transporte público (Item 5.1);
- Nos polos geradores de tráfego, recomenda não estimular o acesso por modos de transporte individual e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados [ativos], incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas (Art. 9º).

3.1.3 . Aracruz/ES - Região Sudeste

Aracruz é uma cidade pequena próximo do litoral do Espírito Santo. Possui 95.056 habitantes, segundo a Estimativa Populacional de 2015 do IBGE.

Seu PMU é denominado de Plano de Mobilidade e foi elaborado pela empresa Logit Engenharia Consultiva e aprovado pela Lei 3.915 de 22/05/2015. Trata-se de uma Lei Complementar ao Plano Diretor municipal (Lei 3.143/2008).

Além da Lei, obteve-se acesso ao texto do Plano e ao relatório de Consolidação dos Trabalhos entregue para a Secretaria de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano do estado do Espírito Santo, órgão contratante do Plano de Aracruz e de outros cinco municípios capixabas.

Exemplo de canaleta para bicicletas em escadarias no PMU de Aracruz/ES



Para a análise do PMU de Aracruz, foi utilizada tanto a Lei (aqui referida por “Art.”) quanto o texto do Plano (aqui referido por “Item”), dos quais se obtiveram os seguintes aspectos:

- Estabelece “a priorização dos modos de transportes não motorizados [ativos] sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (Art. 19-B);
- Demonstrando correspondência com a hierarquia viária, recomenda que as vias arteriais, de maior capacidade, contenham ciclovia bidirecional segregada; que as vias coletoras contenham ciclofaixa; e que as vias locais sejam dotadas de estruturas de acalmamento de tráfego (Item 2.1.1.1; Art. 14);

- Obriga os novos loteamentos a instalarem infraestrutura cicloviária (Item 2.1.1.1; Art. 14);
- Apresenta uma boa fundamentação para o desenvolvimento de políticas cicloviárias, através de dados e pesquisas, com clareza e ilustração (Item 2.2);
- Indica a construção de planos cicloviários para que a bicicleta se torne uma opção de deslocamento para todas as regiões da cidade (Item 2.2.1);
- Indica políticas complementares de educação como essenciais para fundamentar uma política favorável à bicicleta (Itens 2.2.1 e 2.2.1.2);
- Apresenta de forma clara a tipologia cicloviária dividida em ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas/faixas compartilhadas (Item 2.2.1.1; Art. 84); Destaca a necessidade de infraestrutura complementar de tramo entre a rede viária e a rede cicloviária, como sinalização, passarelas, travessias elevadas e rampas para bicicletas em escadas (Itens 2.2.1.1 e 2.2.2.1; Art. 15);
- Indica que devem ser consideradas, nos empreendimentos de impacto urbano (tais como condomínios, estádios, centros comerciais) as interferências que os mesmos ocasionam no tráfego de bicicletas e de pedestres (Item 3.4; Art. 22);
- Estabelece programa de construção de 38,97 km de vias ciclísticas e de 5 bicicletários, nominando os locais, em 3 fases, sendo esta última em sete anos (Item 2.2.1.3);
- Recomenda a subtração de estacionamentos de motorizados em via pública visando usos sociais, tais como ciclovias, calçadas e vias exclusivas do transporte coletivo (Item 3.2.2.2);
- Recomenda associar a oferta de vagas de um estacionamento privado à quantidade de vagas para bicicletas (Item 3.2.2.3); Recomenda estudos e ações específicos para ciclistas ao tratar de medidas de segurança viária e redução de acidentes (Item 3.3.3); inclui, no plano de avaliação e monitoramento, diversos itens para o desenvolvimento do programa cicloviário; entre eles: aumentar o número de ciclistas em pontos escolhidos em 10% ao ano; medidas de estímulo ao transporte não motorizado [ativo]; reduzir em 50% a quantidade de acidentes envolvendo ciclistas ou pedestres em 3 anos; realizar um estudo para adicionar um item na legislação municipal que destine percentual de recursos obtidos em multas para gestão de ciclovias e calçadas (Item 5);
- Apesar de conter entre as diretrizes a integração intermodal, não faz referência a medidas básicas como a instalação de bicicletários em terminais do transporte coletivo.

3.1.4 . São Paulo/SP - Região Sudeste

São Paulo é uma megalópole, capital do estado de mesmo nome. Possui 11.967.825 habitantes, segundo a Estimativa Populacional de 2015 do IBGE.

Seu PMU é denominado de Plano Municipal de Mobilidade Urbana no Decreto 56.834 de 24/02/2016 que lhe institui, mas apenas de Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob no texto do Plano.

O sítio eletrônico da prefeitura municipal disponibiliza o Decreto, o texto do Plano e Caderno de Mapas. Não se conhece relatório ou diagnóstico.

Tabela de metas para a mobilidade ativa do PMU de São Paulo/SP

TRANSPORTE ATIVO							
	2015	2016	2017	2018	2020	2024	2028
Bicicletas	380 km de infraestrutura cicloviária	120 km de infraestrutura cicloviária. Implantar estrutura cicloviária em 05 pontes, 03 viadutos, 05 passarelas. Construir 02 pontes para ciclistas e pedestres e 4.000 paraciclos. Cobertura de 20% do território com Sistema de compartilhamento.				850 km de infraestrutura cicloviária. Construir 11 pontes para bikes. Bicicletários nos novos Terminais e 1 bicicletário por subprefeitura. Implantar estrutura cicloviária em 05 pontes, 03 viadutos, 07 passarelas em escadas e 16 em rampas. Construir 01 ponte nova e adequar 04 passagens subterrâneas. Cobertura de 60% do território com Sistema de compartilhamento.	450 km de infraestrutura cicloviária. Bicicletários em todos os terminais de transportes. Implantar estrutura cicloviária em 05 pontes, 03 passagens de nível, 07 passarelas em escadas e 16 em rampas. Construir 01 ponte nova e adequar 04 passagens subterrâneas. Cobertura de 100% do território com Sistema de compartilhamento.
Pedestres		Estudo de novo arranjo institucional para gestão de calçadas. Adotar PEC.	250.000 m² de novas calçadas. Novo setor de gerenciamento da mobilidade a pé.	250.000m² de novas calçadas. Finalizar pesquisa. Rever critérios de prioridade de reforma e construção.	250.000m² de novas calçadas. Atingir 100% de adaptação dos próprios municipais ao desenho universal.	250.000m² de novas calçadas. Avaliação dos resultados e reformulação de metas.	250.000m² de novas calçadas.

Para a análise do PMU de São Paulo, foi utilizado tanto o Decreto (aqui referido por “Art.”), apesar do mesmo ser bastante conciso, e o texto do Plano (aqui referido por “Item”), no qual o mesmo se baseia; destes documentos, se obtiveram os seguintes aspectos:

- Fixa, na legislação, o prazo para o desenvolvimento do plano, inserindo, como um dos três eixos fundamentais para orientá-lo, a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados [ativos] de transporte (Art. 2º);
- Elenca, entre os princípios e entre as diretrizes do plano, a prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados [ativos] de transporte (Art. 5º e Itens 4.2.1 e 4.2.2);

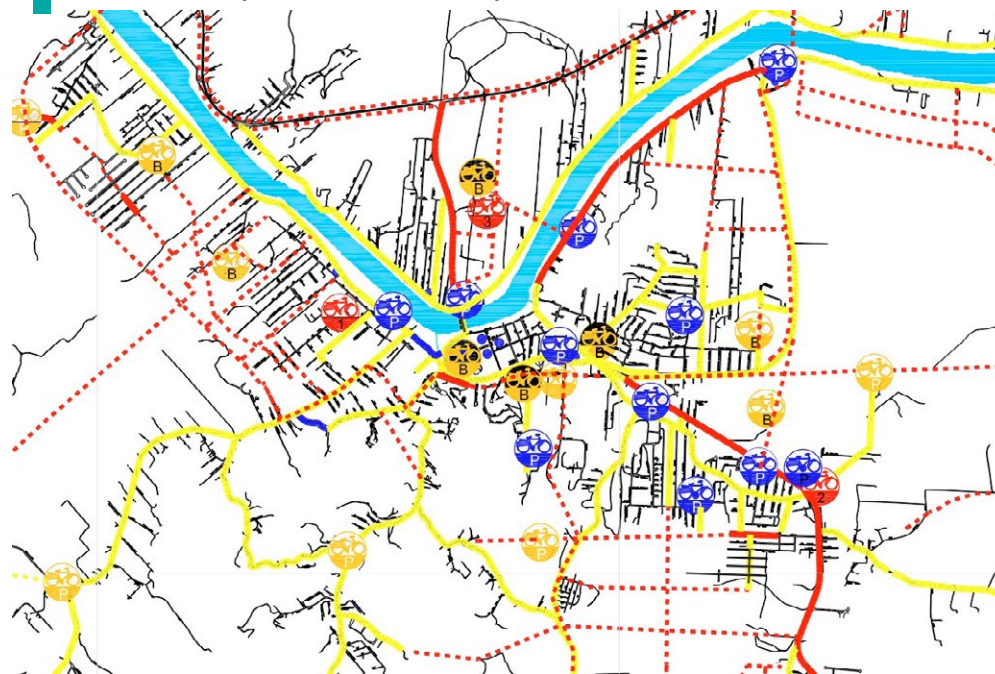
- Explicita, entre as políticas do transporte não motorizado [ativo], a de integração da Mobilidade Ativa e do Sistema Ciclovitário, composto de rede ciclovitária, integração com o transporte público, o estacionamento de bicicletas e Sistema de Bicicletas Compartilhadas (Art. 7º e Item 5);
- Estabelece, dentre os objetivos do Plano, o incentivo à utilização de modos de transporte não motorizados [ativos] (Art. 6º e Item 4.2.3);
- Estabelece a integração e complementaridade dos serviços de transporte coletivo urbano com modos não motorizados [ativos], em especial com as bicicletas (Item 5.1.5);
- Fundamenta, como diretrizes específicas da Rede Ciclovitária Estrutural: conectividade, ligações perimetrais e radiais, linearidade, intermodalidade, funcionalidade, hierarquia viária e novas vias (Item 5.2.3);
- Elenca, como objetivos do Sistema Ciclovitário, a ampliação da segurança, eficiência e conforto para os ciclistas em equidade com os demais usuários das vias e a ampliação da atratividade do modo bicicleta entre as opções de transporte (Item 5.2.3);
- Elenca, como componentes do sistema viário, ampliando seu alcance e eficácia, as transposições (incluindo pontes exclusivas), os Parques Lineares e as Operações Urbanas Consorciadas (Item 5.2.4);
- Propõe a construção de bicicletários, visando a intermodalidade, em polos geradores de tráfego, nas centralidades de bairro e ao longo da Rede Ciclovitária Estrutural, com metas até o ano de 2028 (Item 5.2.5);
- Consolida o sistema de bicicletas compartilhadas e estipula que atenda todas as regiões da cidade e que integre-se ao transporte público com Bilhete Único (tarifa do transporte público) (Item 5.2.6);
- Indica locais e estabelece metas para a ampliação da malha ciclovitária até 2028 - contudo, com a quantidade muito modesta de 400 km (Item 5.2.7).

3.1.5 . Gaspar/SC - Região Sul

Gaspar é uma cidade pequena, próxima ao litoral de Santa Catarina. Possui 65.024 habitantes, segundo a Estimativa Populacional de 2015 do IBGE.

Seu PMU é denominado de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana e foi elaborado pela empresa Iguatemi Consultoria e Serviços de Engenharia e aprovado, por lei em Novembro de 2015.

Detalhe do mapa ciclovitário de Gaspar/SC



O sítio eletrônico da prefeitura municipal disponibiliza a Lei Complementar nº 65 de 23/11/2015 e documentos técnicos, tais como gabaritos, plantas e tabelas. Não se conhece relatório ou diagnóstico.

A análise da Lei apresenta os seguintes aspectos:

- A Lei possui um teor preponderante de regulamentador do sistema viário, ao invés de um planejamento da mobilidade urbana em geral;
- O primeiro objetivo do PMU é “reduzir o conflito entre o tráfego de veículos e o de pedestres, humanizando o trânsito e priorizando os pedestres, ciclistas e transporte coletivo em detrimento do transporte individual” (Art. 4º);

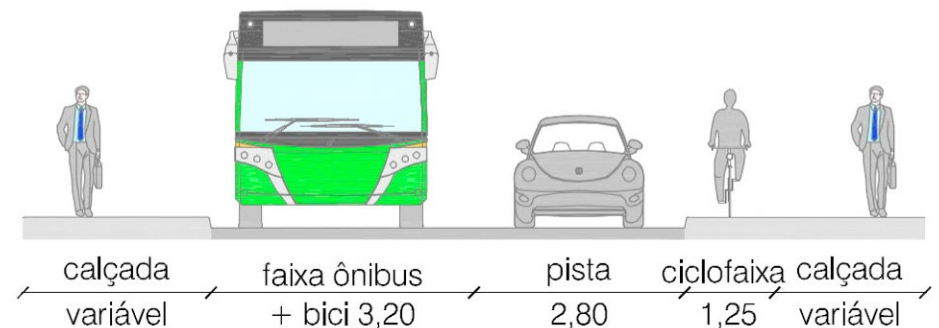
- Apesar de regular o sistema ciclovitário, as estruturas “ciclovias” e “ciclofaixa” não constam da lista de nomenclaturas (Art. 5º);
- O sistema ciclovitário está integrado ao sistema viário, entretanto sem clareza quanto à aplicação ao longo do tempo;
- A menção à integração com o transporte coletivo é frágil, resumindo-se a recomendar “boa acessibilidade aos ônibus, aos ciclistas e também aos pedestres, sem prejuízo para os demais veículos” (Art. 100);
- O sistema ciclovitário é citado como integrado aos sistemas fluvial e de teleférico;
- Não se encontrou referência a necessidade de infraestrutura para circulação e estacionamento de bicicletas em polos geradores de tráfego;
- Estabelece-se que ciclovias ou ciclofaixas não podem ser implantadas em vias com largura inferior a 7,00 m, visando garantir a segurança de ciclistas e motoristas (Art. 94);
- Estabelece-se que a implantação do Sistema Ciclovitário ainda deverá ser gradativamente detalhado pelo Município (Art. 96);
- O Anexo VI da Lei indica localização de vias ciclísticas e bicicletários, entretanto sem indicação de extensão clara no texto, tampouco de planejamento de implantação ao longo do tempo;
- Estabelece-se que a instalação de infraestrutura ciclovitária deve levar em consideração a necessidade de faixa de estacionamento na via (Art. 96).

3.1.6. Santa Maria/RS - Região Sul

Santa Maria é uma cidade Média situada na região central do estado do Rio Grande do Sul. Possui 276.108 habitantes, segundo a Estimativa Populacional de 2015 do IBGE.

Seu PMU é denominado de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana e foi elaborado pela empresa Sinergia Estudos e Projetos Ltda. O sítio eletrônico da prefeitura municipal disponibiliza a Lei Complementar 098 de 10/06/2015 e o texto do Plano, sob a forma de Relatório Técnico.

Demonstrativo de perfil viário no PMU de Santa Maria/RS



Para a análise do PMU de Santa Maria, foi utilizado tanto a Lei (aqui referida por “Art.”) quanto o texto do Plano (aqui referido por “Item”), dos quais se obtiveram os seguintes aspectos:

- Elenca, entre os objetivos, promover a integração entre os diversos modais, com prioridade para o transporte público de passageiros e os meios não motorizados [ativos] (Art. 1º); Apesar de, entre os princípios, apenas indicar o favorecimento da bicicleta como “outros meios de transporte alternativo” (Art. 2º e Item 4), define, entre as diretrizes, que os meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas) e o transporte público coletivo são prioritários em relação aos demais meios de transporte (Art. 3º);
- Dentre as Políticas de Mobilidade Urbana, elenca, como primeiro item, a Política do transporte não motorizado [ativo] (Art. 5º), do qual constam programa de infraestrutura ciclovitária - com ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas (Art. 11 e Item 4.4.2) e projeto da rede de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas em todas as áreas do Município, indicando localização das mesmas em mapa (Art. 11 e Item 5.2.1);

- Apresenta proposta bem estruturada de melhorias na infraestrutura cicloviária (Item 5.2), incluindo vias ciclísticas e estacionamento para bicicletas, indicando, para estes últimos, modelos de suporte universais e adequados e localização em mapa (Item 5.2.2);
- Destaca estruturas de integração intermodal ao indicar projeto de vias ciclísticas como modo alimentador dos sistemas de alta e média capacidade e de bicicletários junto às estações de integração (Art. 11);
- Cita a instalação de sinalização para o tráfego compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas (Art. 11);
- Em longo prazo, propõe a instalação de sistema de compartilhamento de bicicletas elétricas (Item 5.8);
- Em longo prazo, propõe o planejamento ciclístico para os novos desenvolvimentos urbanos - residenciais, industriais e de serviços, com a instalação de vias ciclísticas e estacionamentos para bicicletas, indicando, para estas, percentual de vagas de acordo com a natureza do empreendimento (Itens 5.11.2, 6.4.1 e 6.4.2);
- Indica projeto de ações educativas focadas em segurança através da implantação de paraciclos, bicicletários e de sistema de informação para o deslocamento por bicicletas (Art. 11);
- Na hierarquização viária, assente que os modais de transporte a pé, cicloviário e coletivo têm prioridade sobre os demais modos e que devem ser implantadas medidas de moderação de tráfego (Art. 21 e Item 5.2.1);
- Ao tratar de gestão controle da mobilidade urbana, explicita projeto de dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não motorizados [ativos] (Art. 24);
- Entre as políticas de minimização de impacto ambiental - poluição atmosférica e sonora - salienta, como componente das mesmas, o incentivo ao uso de bicicletas (Art. 26);
- Apresenta, na proposta de indicadores de avaliação de desenvolvimento do PMU, itens relativos à bicicleta, incluindo percentagem de rede viária de vias ciclistas, número de viagens em bicicleta por habitante por dia e porcentagem de deslocamentos em bicicleta em relação ao total de deslocamentos (Item 8).

4. APRENDIZADOS E OPORTUNIDADES

4.1. Aprendizados sobre diferentes tamanhos de cidades

O porte das cidades influencia em vários aspectos na política de mobilidade urbana. Quanto maior a cidade, maior a complexidade do sistema viário, maiores são as receitas e despesas orçamentárias, mais atores estão envolvidos nas discussões e mais eficazes devem ser os mecanismos de gestão.

Dentre as cidades envolvidas constata-se que aquelas de menor porte possuem uma estrutura administrativa menor e nas quais as atribuições do planejamento, desenvolvimento e monitoramento das políticas correlacionadas a da mobilidade urbana são menos claras e, via de regra, subdivididas entre mais de um órgão, o que torna mais difícil a interlocução entre Estado e sociedade civil. No entanto, a subdivisão das funções entre órgãos da administração municipal não é uma característica exclusiva das cidades de menor porte.

A diversidade de perfis municipais, tanto regionalmente quanto em relação ao porte, apesar de mais trabalhosa para a coordenação, contribuiu para a compreensão da realidade brasileira e para um desejável aprimoramento da metodologia aplicada.

Cidades Assessoradas participantes da campanha e população

Nº	Cidade	UF	Região	População
1	Bragança Paulista	SP	SE	158.856
2	Brasília	DF	CO	2.300.000
3	Cachoeirinha	RS	S	130.000
4	Campo Grande	MS	CO	843.120
5	Fortaleza	CE	NE	2.571.896
6	Manaus	AM	N	2.020.301
7	Maringá	PR	S	391.000
8	Poços de Caldas	MG	SE	160.000
9	Recife	PE	NE	1.608.488
10	Salvador	BA	NE	2.900.000

4.2. Aprendizados de mobilização das organizações de bicicleta

Todas as experiências acompanhadas pela campanha Bicicleta nos Planos demonstram que a principal dificuldade no relacionamento com o poder público consiste na falta de espaços para a participação popular nos diversos momentos do desenvolvimento, aplicação e monitoramento dos Planos. Ainda há desafio na abertura do diálogo para criação de processos participativos que contemplem visões e sugestões da população.

Tal quadro coloca dificuldades para que os cidadãos, movimentos, organizações e outros atores sociais tenham acesso ao conhecimento e acompanhamento do processo de elaboração dos PMUs, bem como a informações e dados para subsidiar a participação.

Em geral, nos processos que deveriam ser participativos, tais como a elaboração, aplicação e monitoramento do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana, há dificuldades na abertura e publicização do calendário das atividades. A divulgação do processo comumente é falha e a metodologia de condução privilegia o poder dos agentes públicos, do capital econômico e de suas consultoras contratadas, bem como de outros atores com acesso restrito a informações que deveriam ser públicas. Ou seja, a comunicação das gestões públicas nesses processos se mostra pouco democrática.

Apresentação da campanha na Câmara de Vereadores de Bragança Paulista/SP



Organizações de três cidades (Fortaleza/CE, Maringá/PR e Campo Grande/MS) citaram que passaram a ser mais procuradas pela prefeitura graças à campanha.

Apesar dos diferentes portes das cidades envolvidas, a vontade de transformação urbana por parte dos movimentos sociais envolvidos é a mesma, segundo acompanhamos ao longo do desenvolvimento da campanha. O sentimento que parece prevalecer entre os militantes de cidades menores é que mesmo que seus problemas de mobilidade não tenham a dimensão daqueles enfrentados nas cidades grandes, é preciso evitar que aquelas cometam os mesmos erros e atinjam a indesejável condição destas.

Em relação à organização interna das entidades que desenvolveram a campanha, os relatos são animadores. Persiste contudo, como em geral é a realidade da sociedade civil organizada, a situação de baixo índice de participação e envolvimento dos membros das entidades quando as atividades exigem dedicação de médio prazo e estão relacionadas a processos de intervenção política e técnica, de relacionamento com o poder público, de atuação em reuniões e discussões sobre planejamento e legislação.

Mas também foram colhidos relatos de que a atuação em torno do Plano de Mobilidade Urbana gerou melhor compreensão do cenário político e aumento da compreensão sobre planejamento urbano e atração de novos integrantes.

O Coordenador do Pedal do Vale relata que o coletivo, que foi criado para atuar em questões de mobilidade urbana, mas tornou-se um grupo de esporte-lazer por falta de interesse dos participantes, resgatou, com o desenvolvimento da campanha, seus objetivos originais e agora conta com membros estimulados para agir politicamente.

O Pedal do Vale ressaltou ainda que a realização de uma contagem de ciclistas, para subsidiar a requisição de melhorias para o tráfego ciclístico em vias públicas, contou com a participação de diversos integrantes que até então não tinham se envolvido para além dos passeios e de outras atividades de lazer que o mesmo frequentemente organiza.

Dentre as atividades realizadas ao longo da campanha nas cidades assessoradas, destacam-se oficinas de formação interna aos membros das organizações, oficinas com participação do poder público, reuniões em órgãos de mobilidade, obras, trânsito e planejamento urbano, criação de vídeos, envio de releases para a imprensa, passeios ciclísticos, pesquisas e contagens de ciclistas, confecção de petições públicas e fornecimento de dados e informações para os organismos coordenadores da elaboração do PMU. Metodologias participativas, tais como Mapa de Atores e Mapa de Ações, foram aplicadas para subsidiar a atuação das organizações de ciclistas.

Nas cidades onde o PMU não foi iniciado, as organizações locais intervieram em favor do desenvolvimento do mesmo, reivindicando sua realização com participação da sociedade civil, demonstrando o anseio pelo planejamento urbano participativo. Tais intervenções ocorreram tanto diretamente aos organismos competentes, quanto através da participação em outros espaços de planejamento participativo, tal como as respectivas Etapas Municipais da Conferência das Cidades (em Bragança Paulista/SP, Recife/PE, Cachoeirinha/RS e Campo Grande/MS) - que faz parte do processo da 6ª Conferência Nacional das Cidades, que terá sua realização de 05 a 09 de junho de 2017, em Brasília/DF.

Ação de sensibilização em Salvador/BA



Além da Conferência das Cidades, para aproveitar a mobilização iniciada internamente às organizações locais, também foram citados outros processos participativos nos quais as mesmas atuaram: o Plano Diretor, em Campo Grande/MS e Brasília/DF; o Zoneamento Ecológico Econômico, em Brasília; Plano Integrado de Transporte da Microrregião, em Cachoeirinha/RS; e processos de iniciativa da sociedade civil, como a Conferência Livre de Mobilidade, em Recife/PE.

Três organizações participantes (de Recife/PE, Fortaleza/CE e Campo Grande/MS) relataram terem contato com organizações de cidades vizinhas com as quais atuaram ou pretendem atuar, atendendo a suas demandas, demonstrando tanto a capacidade de espraiamento da mobilização quanto de visibilização em nível regional.

Em duas cidades assessoradas, Salvador/BA e Maringá/PR, foi realizada a oficina para mapeamento de atores. Em ambas, o processo foi, inicialmente, de reflexão sobre o cenário local. Por mais que os indivíduos presentes já tivessem conhecimento sobre vários atores locais, a construção coletiva do mapeamento fez com que o

ensaio fosse mais profundo, baseado na metodologia de consenso progressivo para chegar ao resultado final.

Também nas duas cidades, conforme afirmado pelos respectivos integrantes, o produto do mapeamento viria a servir de base para ações, campanhas e projetos futuros. No caso de Salvador, o mapeamento serviu para compreender melhor o cenário da Audiência Pública, realizada poucos dias depois, para discutir a construção do Plano da cidade.

4.3. Aprendizados da elaboração dos PMUs

De acordo com o relato das organizações locais participantes da campanha, é bastante difícil obter, junto aos órgãos competentes, informações e dados sobre o andamento do processo de elaboração do PMU, bem como dados e levantamentos para subsidiar a tomada de decisões.

As prefeituras, em geral, não mantêm boa plataforma para a disponibilização de informações sobre o processo de elaboração do Plano, calendário e documentos base. Os cidadãos e as organizações interessadas precisam, a cada vez, intervir junto aos órgãos competentes para solicitar as informações necessárias ou de interesse.

Esta dificuldade torna-se ainda maior quando envolve a bicicleta. Ainda que concedam prioridade aos modos de mobilidade ativos, a maior parte do tratamento dos PMUs ainda se dá em função do transporte coletivo e motorizado individual.

A maior parte das cidades contratou consultorias especializadas para conduzir o processo de elaboração de seus PMUs. Na cidade do Recife/PE, a prefeitura fez uso do seu Instituto Pelópidas Silveira, órgão municipal com atribuição de pesquisa e planejamento urbano. Em Maringá/PR, a área de Planejamento está responsável pela elaboração do Plano, contando com recente apoio da WRI Cidades, após conexão feita entre ambas pelos integrantes da equipe da campanha Bicicleta nos Planos.

A Ciclovida de Fortaleza/CE afirmou que verificou que a menção à bicicleta no processo de elaboração do PMU era muito genérica, mas que obteve sucesso em incluir itens favoráveis durante sua participação. Trata-se de uma demonstração de que a atuação da sociedade civil pode exercer influência sobre a construção do planejamento urbano baseado na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Segundo os membros da Ciclovida, foram introduzidas propostas de curto, médio e longo prazos englobando rede ciclovária segregada, intermodalidade, zonas 30, estacionamento para bicicletas e campanhas educativas. As intervenções foram feitas tanto nas audiências quanto em reuniões extraordinárias com equipes de técnicos envolvidos no plano. Para respaldar a atuação, foi importante a participação da Ciclovida na campanha Bicicleta nos Planos, incluindo a disponibilização do Guia de Referência e também, em dado momento, da visita de um dos seus consultores.

Também observou-se que, apesar de não ser uma exigência da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a maior parte dos processos de elaboração tem, na sua fase final, a aprovação pelo poder legislativo. Esta fase é importante, na medida em que reveste o planejamento com um caráter de pacto público, além de conceder mais tempo e mais espaços de participação.

4.4. Aprendizados da campanha

Em todo processo político do qual participa a sociedade civil organizada, a obtenção de apoios e parcerias é muito importante. As organizações locais participantes da campanha compreendem tal necessidade, entretanto o baixo poder de influência das mesmas, a amplitude dos processo de elaboração dos PMUs e a posição ainda tangencial da bicicleta na sociedade dificultam o alcance de parcerias firmes.

Seminário de formação em Maringá/PR



Ainda assim, foi relatado, pelas organizações, que sua pauta recebeu a simpatia de outros movimentos sociais nos ambientes de participação conjunta, o que demonstra que a capacidade da bicicleta contribuir com a melhoria da mobilidade urbana já tem reconhecimento social.

A comunicação social atualmente está mais fácil e acessível para as organizações civis, por meio das ferramentas da internet. Entretanto, os meios tradicionais de mídia (jornais impressos e emissoras de rádio e televisão) ainda desempenham

um papel preponderante na disseminação e aceitação pública de informações e opiniões.

A quase totalidade das comunicações realizadas pelas organizações locais participantes da campanha utilizaram suas próprias redes eletrônicas. Algumas inserções na imprensa, quando estimuladas pelas organizações locais, abordaram sobretudo ações pontuais, tais como as pesquisas com ciclistas realizadas em Cachoeirinha/RS.

Das organizações participantes, foi recebido o reconhecimento da importância da campanha dirigida em âmbito nacional. Os materiais bibliográficos disponibilizados - sobretudo o Guia Bicicleta nos Planos -, os ambientes eletrônicos de comunicação, interação (grupo de comunicação) e compartilhamento de informações e metodologias (sítio na internet), bem como as oficinas de capacitação realizadas *in loco* forneceram instrumentos metodológicos para subsidiar a ação local.

Também se obteve o reconhecimento das organizações locais de que o fato delas estarem conectadas e instruídas por uma iniciativa de âmbito nacional respaldou a sua ação e facilitou o acesso aos agentes públicos envolvidos no processo. Além de Fortaleza/CE, a visita da assessoria da campanha nacional Bicicleta nos Planos contribuiu para aumentar a receptividade do poder público às organizações de ciclistas locais também em Manaus/AM e a Maringá/PR.

Em resumo, podemos elencar os seguintes aprendizados no tocante à campanha:

- Fomentar o apoio às cidades locais foi fundamental para pulverizar a campanha para todos os cantos do Brasil;
- Elaborar e fornecer ferramentas, como o Guia e panfletos, e distribuí-los às cidades, é uma forma de engajar ainda mais a sociedade civil e atingir melhores resultados;
- O Guia, em especial, serviu em muitos casos como um cartão de visita para abrir o diálogo com os governos locais;
- Fornecer uma plataforma colaborativa, onde as cidades puderam enviar informações sobre os PMUs de suas cidades e levar a campanha para sua cidade, é um ótimo instrumento de participação popular e, para a Coordenação Nacional da Campanha, de obtenção de mais informações sobre os PMUs no Brasil;
- Comunicação é chave para manter a campanha viva e sempre crescente, em especial o diálogo com a imprensa, o que teve uma realização limitada durante a execução do projeto.

5. PROPOSTAS DE INDICADORES PARA PMUs

O desenvolvimento da campanha Bicicleta nos Planos gerou diversas experiências sobre a forma e o conteúdo esperado dos PMUs para o atendimento dos anseios de democratização da mobilidade urbana de cada cidade, em especial para a inclusão da ciclomobilidade.

Para isto, foi importante a utilização do Guia de Referência da campanha, fruto de pesquisa em trabalhos técnicos e acadêmicos da área, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Com base nessas experiências e referências, elaboramos uma proposta de **Indicadores de Qualidade de Inclusão da Bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana**. Tais indicadores servem tanto para instruir a elaboração dos PMUs quanto para avaliar, ao final do processo, a sua abrangência e consistência.

Os indicadores estão categorizados em três módulos:

- O módulo das Diretrizes contém os itens que devem estar mencionados no PMU como seus princípios, diretrizes ou objetivos, os quais orientam suas medidas;
- O módulo das Medidas contém os programas ou as estruturas a serem implantadas para que o PMU seja executado e atinja seus objetivos;
- O módulo dos Instrumentos refere-se aos instrumentos de planejamento, execução e monitoramento dos PMUs, aplicados sobre as medidas.

Indicadores de Qualidade de Inclusão da Bicicleta nos Planos de Mobilidade Urbana

Orientações constantes como princípios, diretrizes ou objetivos do PMU

1. Priorização da mobilidade ativa e/ou bicicleta
2. Integração intermodal e/ou com o transporte coletivo
3. Promoção da sustentabilidade e controle de poluição
4. Promoção da acessibilidade
5. Promoção da saúde
6. Promoção da equidade/inclusão social
7. Democratização do espaço público/acesso à cidade
8. Humanização do espaço urbano
9. Diminuição de acidentes
10. Desestímulo ao transporte individual motorizado
11. Promoção da bicicleta em polos geradores de demanda e ou tráfego
12. Promoção da micro acessibilidade
13. Integração com a legislação vigente
14. Previsão de revisão do plano

B) Medidas

Medidas, programas ou estruturas para a implantação do PMU

1. Redução dos estacionamentos para automóveis e/ou pedágio urbano
2. Construção de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e vias compartilhadas
3. Construção de transposições exclusivas para ciclistas
4. Construção de infraestrutura em pontes e túneis
5. Conexão e integração da infraestrutura cicloviária

6. Instalação de bicicletários em terminais de transporte coletivo
7. Instalação de estruturas de transporte de bicicletas em ônibus
8. Instalação de sinalização específica
9. Instalação de bicicletários em espaços e/ou prédios públicos
10. Redução das velocidades no sistema viário
11. Inclusão de infraestrutura na expansão urbana
12. Implantação de sistemas de bicicletas públicas
13. Realização de programa educativo de estímulo ao uso da mobilidade sustentável
14. Realização de programa educativo de segurança viária para ciclistas e motoristas
15. Inclusão da infraestrutura cicloviária na hierarquia viária
16. Inclusão de infraestrutura em polos geradores de tráfego e/ou impacto urbano
17. Inclusão de bicicletário em estacionamentos privados
18. Criação de espaços de participação democrática: órgãos colegiados, ouvidorias, audiências e transparência nas informações

C) Instrumentos

Instrumentos para a efetivação do PMU

1. Destinação de recursos específicos
2. Estipulação de prazos: curtos, médios e longos
3. Estabelecimento de metas quantificáveis
4. Disposição de instrumentos de avaliação e monitoramento

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Passados mais de quatro anos da instituição da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pela promulgação da Lei 12.587/2012, ainda se tem uma lacuna entre seus princípios, diretrizes e objetivos e o planejamento municipal para a mobilidade urbana sustentável e democrática, conforme prevê a Lei. O modelo de mobilidade urbana baseado na motorização individual ainda prepondera e continua impondo altos custos para as finanças públicas e privadas, para a saúde pública, meio ambiente e para o aproveitamento de tempo dos cidadãos. As consequências deste modelo têm sido negativas para cada um de nós, bem como para nossas cidades, seja ela de qual porte for.

Poucas têm sido as ferramentas que possibilitam a avaliação dos impactos dos PMUs nas cidades onde os mesmos foram elaborados, dado o pouco tempo de suas vigências, a fragilidade dos mecanismos de controle e monitoramento, bem como a inexistência de instrumentos que possibilitem a gestão da demanda, em termos de mobilidade urbana, e melhoria da oferta.

Entretanto, a experiência no decorrer do desenvolvimento da campanha Bicicleta nos Planos demonstra que a mesma força social aplicada para a elaboração dos PMUs, deverá ser empregada em seu acompanhamento e execução para que a ciclomobilidade efetivamente receba os necessários investimentos, em termos orçamentários, materiais e humanos.

A campanha demonstrou, assim como outras experiências das organizações que a coordenam, que a sociedade civil promotora da ciclomobilidade possui ânimo e competência para as tarefas de alastrar os PMUs e de utilizá-los como promotores da mobilidade urbana sustentável em suas cidades. Isso tem refletido diretamente na abertura de diálogo com as gestões municipais, visando uma maior troca de conhecimentos e, conseqüentemente, de diálogo entre a sociedade civil e o governo. Concomitantemente, gestores públicos e técnicos estão se capacitando cada vez mais com o tema da mobilidade por bicicleta, o que demonstra grandes expectativas de planejamentos urbanos de qualidade que contemplem esse meio de transporte sustentável.

Para tanto, a campanha continua no ar e aperfeiçoando-se, favorecendo a interação entre seus participantes e disponibilizando ferramentas metodológicas adequadas para que sociedade civil e gestão pública possam, juntas e de forma colaborativa, buscar o desenvolvimento de Planos de Mobilidade que de fato sejam peças capazes de nortear a execução de uma efetiva política de mobilidade urbana sustentável, bem como seu monitoramento e revisão.

REFERÊNCIAS

Para a redação deste Relatório, foram utilizados dados fornecidos pelas organizações participantes da campanha, bem como registros realizados pela Coordenação Geral desde o início das atividades, incluindo aqueles provenientes dos trabalhos de assessoria.

Também foram utilizadas informações extraídas de sítios eletrônicos das prefeituras e do Ministério das Cidades. Foram realizadas ainda entrevistas com representantes das organizações locais para obtenção de informações e de avaliação das mesmas acerca dos resultados alcançados.

Para a análise dos PMUs das demais cidades não participantes da campanha, foram utilizados apenas os textos dos PMUs encontrados em pesquisa na internet, disponíveis em **www.bicicletanosplanos.org/biblioteca**.

Referências Bibliográficas:

Guia Incluindo a Bicicleta nos Planos. Bike Anjo, Transporte Ativo, UCB. 2015. Disponível em <http://goo.gl/ojgcu2>.

A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana, Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA, 2ª edição, 2010. Disponível em: <http://tcurbes.com.br/en/portfolio/6-abicicleta-e-as-cidades-2o-edicao.html>.

A Bicicleta no Comércio do Rio de Janeiro. Disponível em: http://www.ta.org.br/contagens/CB/Relatorio_Cargall.pdf

Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LibroBicicletaBrasil.pdf>.

Cartilha da Lei nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana). Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf

Lei 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

Participação e Controle Social. Cadernos MCidades 2. Ministérios das Cidades, 2004. Disponível em: <http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/104/titulo/cadernosmcidades-2---participacao-e-controle-social/pagina/2>.

Passo a Passo para a Construção de um Plano de Mobilidade Urbana, Embarq Brasil, 2014. Disponível em: <http://d.pr/f/1eLcr>.

EQUIPE TÉCNICA



Bike Anjo - Uma rede de mais de 4.000 ciclistas apaixonad@s pela bicicleta em mais de 450 cidades que promove, mobiliza e ajuda pessoas a começarem a utilizar esse veículo nas cidades. Eles trabalham a bicicleta como uma ferramenta de transformação social no entendimento de que quanto mais gente pedalando, melhor serão nossas cidades. Para isso, contam com uma plataforma que conecta instrutores voluntários com ciclistas iniciantes, além de realizarem campanhas de mobilização e atividades educativas.



UCB - União de Ciclistas do Brasil - É uma organização que congrega organizações da sociedade civil, cicloativistas e empresas que promovem a bicicleta como forma de mobilidade. É uma rede de articulação entre seus membros, facilitando e encorajando o compartilhamento de informações, métodos e processos para emponderar e aumentar a efetividade das suas atividades. Ela também propõe o engajamento de seus membros em ações de âmbito nacional com atores dos três setores (público, privado e sociedade civil organizada) para contribuir com a melhoria das ações públicas ligadas à bicicleta e apoiar projetos Brasil afora.



Transporte Ativo - Fundada em 2003, a Transporte Ativo (T.A.) é uma organização da sociedade civil que promove o uso dos modos de transporte ativos (ou à propulsão humana) no ambiente urbano. A T.A. é um centro de informação sobre mobilidade urbana por bicicleta para o governo, mídia e cidadãos, conectando potenciais parceiros e coletando dados e informações dentro da sociedade e do governo na busca por cidades melhores para todos. Com base no Rio de Janeiro, a Transporte Ativo têm trabalhado localmente, mas também têm influenciado processos no Brasil e para além. Equipe Técnica

Coordenação Geral	João Paulo Amaral
Coordenação de Articulação	André Geraldo Soares
Coordenação do Guia	Gabriela Binatti e Zé Lobo
Consultores de campanha	Guilherme Tampieri e Yuriê Baptista César
Designer gráfica	Fabiana Droppa

Como está a Bicicleta nos Planos.
Brasil, Setembro de 2016.

REALIZAÇÃO



APOIO



bicicletanosplanos.org

