



## ABRADIBI

**A**s vantagens do uso da bicicleta como transporte urbano, somado ao uso relacionado com o lazer, vão desde o campo da saúde até o baixo custo, seja para o indivíduo, seja para o poder público, que poucos investimentos necessitam fazer em termos de infra-estrutura cicloviária. Para a preservação do meio ambiente, a bicicleta não tem competidores, principalmente em comparação com todos os veículos motorizados, emissores de gases e partícula dos poluentes.

*A bicicleta foi eleita pela ONU - Organização das Nações Unidas como o símbolo do transporte sustentável do planeta, uma vez que a sociedade, o meio ambiente e a saúde humana entram em equilíbrio quando este modal se torna viável para a população e para o Estado.*

De acordo com a Associação Nacional do Transporte Público (ANTP) apenas 7,4% dos deslocamentos – o que equivale a cerca de 15 milhões de viagens diárias – são feitos em bicicleta no Brasil.

No momento, observa-se uma tentativa de revitalização do uso da bicicleta, inclusive com a participação do Ministério das Cidades e de várias administrações muni-

cipais. Em inúmeras metrópoles de todo o mundo, esforço semelhante é noticiado, principalmente como forma de atenuar o congestionamento do centro das cidades.

O Brasil possui hoje apenas seiscentos quilômetros de ciclovias. Esse número, efetivamente, é pequeno em relação à frota nacional, que supera 50 milhões de bicicletas, das quais, mais de 80% circulam nas regiões Nordeste e Sudeste. O Ministério das Cidades, por meio do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (Bicicleta Brasil), está incentivando o incremento do seu uso como transporte nas cidades. O mesmo Ministério tem apoiado projetos integrados para incentivar infra-estrutura para construção de ciclovias e a criação de faixa de pedestre e passarelas para a população que se desloca a pé. Há projetos, inclusive, prevendo o uso da bicicleta em redes integradas com ônibus e outros meios de transporte.

Entretanto, todo o esforço vem esbarrando no custo da bicicleta, ainda que a produção em massa tenha contribuído para torná-la um pouco mais acessível nos últimos anos. Contudo, essa acessibilidade ainda não é suficiente para a faixa de população para a qual os programas são voltados. Lamentavelmente, o achatamento da renda no Brasil é tão grande que a simples aquisição de uma bicicleta por uma família de baixa

## A Importância da Desoneração Fiscal para o Setor de Bicicletas, suas Partes e Peças

renda ou mesmo de classe média baixa constitui-se muitas vezes em sonho inatingível.

A Associação Brasileira de Fabricantes, Distribuidores, Exportadores e Importadores de Bicicletas, Peças e Acessórios – **ABRADIBI** – trabalhando em defesa do setor, além de atuar junto aos órgãos governamentais para incentivar a mobilidade por bicicleta, tem promovido ações junto ao Congresso Nacional solicitando desoneração fiscal para bicicletas, suas partes e peças.

Em apoio aos senadores Inácio Arruda (CE) Marcelo Crivela (RJ) e Valdir Raupp (RO) e aos deputados Marinha Raupp (RO) e Colbert Martins (BA), a **ABRADIBI** está acompanhando a tramitação do Projeto de Lei do Senado Nº 166/2009, que concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidente sobre bicicletas, suas partes e peças, e reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS / COFINS.

Alguns dados são ilustrativos para compreender a importância deste setor produtivo no nosso País e o seu potencial. O Brasil é o 3º Maior Pólo de Produção de Bicicletas do Mundo (4,5%), ficando atrás da China (80%) e Índia (10%). Em 2008, foram produzidas 5,5 milhões de bicicletas. Deste total, cerca de 1,2 milhões foram produzidas no Polo Industrial de Manaus, 900 mil nas regiões Nordeste e Centro Oeste e 3,4 milhões nas regiões Sudeste e Sul. Esta produção atende a toda demanda nacional, sendo: 50% para uso como transporte; 32% destinado ao público infantil; 17% como recreação e lazer, e 1% em esportes (competição).

Estudos desenvolvidos pelo se-

tor prevêem para os anos 2011 e 2012 a produção de 7 milhões de unidades de bicicletas no Brasil. Mas sabe-se que o mercado potencial brasileiro e nossa capacidade instalada ultrapassam 10 milhões de unidades /ano.

Esta estimativa poderá crescer com as desonerações propostas, que resultará na redução de quase vinte por cento no preço final das bicicletas. A pequena renúncia de receita que houver será plenamente compensada com a melhoria da qualidade de vida da população, com a agilidade nos deslocamentos urbanos e com a redução da necessidade das monstruosas obras viárias exigidas pelo uso dominante do automóvel.

Os benefícios do incremento do uso de bicicleta com modo de transporte já são bem conhecidos por nosso setor, pelas autoridades, e pelos parlamentares, mas vale a pena lembrá-los:

### Benefícios Econômicos:

Um produto de consumo destinado a população de baixa renda, o cidadão economiza em transporte, estacionamento e em sua manutenção;

- A bicicleta é uma das poucas opções de transporte público na grande maioria dos municípios brasileiros e também na área rural;
- A grande extensão territorial do Brasil dificulta a presença do estado em serviços essenciais, entre eles o transporte público;
- Diante desta realidade, a bicicleta passa a ser o único meio de transporte das famílias de baixa renda residentes em locais distantes dos grandes centros brasileiros;
- Destaca-se na geração de pequenos negócios e absorve um número significativo de trabalhadores que estavam na informalidade ou que perdem seus empregos em outras atividades econômicas;
- A Produção Brasileira é destinada exclusivamente ao mercado local;
- Em toda cidade brasileira, por menor que seja, é encontrada

uma bicicletaria, mesmo que pequena;

- Mesmo sendo um bem de acesso dos trabalhadores, o setor continua sofrendo por falta de infraestrutura e incentivos fiscais;
- Apesar da recente crise internacional, que afetou duramente o setor, e das suas incertezas, o fomento e o incentivo ao uso das bicicletas deverá alavancar o setor.

### Benefícios Ambientais:

- Seu uso não produz gases poluentes, portanto não polui o ar, contribuindo para o meio ambiente urbano;
- Cinco mil bicicletas em circulação representam 6,5 toneladas a menos de poluentes no ar;
- Colabora para que não aconteçam engarrafamentos, ocupa pouco espaço para estacionar, faz pouquíssimo ruído e seu impacto no solo é praticamente inexistente.

### Benefícios Pessoais:

- A Organização Mundial da Saúde recomenda o uso da bicicleta para melhorar a saúde pública mundial;
- A bicicleta oferece mobilidade e promove o bem estar da população em geral;
- Enquanto pedala a bicicleta, o cidadão pratica atividade física que traz grandes benefícios para sua saúde;
- O ato de pedalar propicia disposição, bom-humor e manter-se fisicamente em forma são alguns desses benefícios;
- Segundo relatório da Organização Mundial da Saúde, pedalar aumenta a circulação sanguínea no cérebro e, portanto, seu raciocínio se torna mais claro;
- O ciclismo é considerado um das atividades físicas mais eficazes para a prevenção de problemas cardíacos;
- O uso diário da bicicleta é indicado no tratamento da obesidade devido ao aumento de gastos calóricos;
- O ciclismo é um dos esportes aeróbicos mais eficientes que existem, previne vícios de postura por fortalecer a musculatura

como um todo (membros inferiores, superiores, tronco e pescoço); doenças do tipo metabólico (excesso de açúcar no sangue) e a osteoporose (processo gradativo de redução da quantidade de cálcio e fósforo do sistema ósseo);

- O ciclismo tem demonstrado um sensível aumento na produção de hormônios como o do crescimento pela estimulação da glândula hipófise.

Todos esses benefícios têm sido amplamente defendidos e discutidos com autoridades municipais, com o Executivo Federal, Ministério das Cidades, e em inúmeros eventos nacionais e internacionais do setor.

Mas no momento atual, se faz imperativo convencer os parlamentares, e em especial a Secretaria da Receita Federal e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior sobre a importância para o país em reduzir a carga tributária de nosso setor.

Muitas tentativas vêm sendo empreendidas pelas entidades do setor, há muitos anos, para se reduzir a carga tributária, mas nossas reivindicações muitas vezes esbarram na alegação que as empresas instaladas no Polo Industrial de Manaus, pelos benefícios fiscais lá concedidos, terão sua competitividade afetada. Sem desprezar a importância de Manaus, é preciso lembrar que o Polo Industrial de Manaus representa menos de 1% da mão de obra gerada no setor, sendo que quase a totalidade das empresas se encontra espalhada país afora, com fabricantes de peças e bicicletas dos mais diversos portes, revendedores de bicicletas e mais de 15.000 estabelecimentos varejistas de peças de bicicletas.

Acreditamos que o nosso setor de bicicletas e suas peças não pode mais esperar, e o Governo Federal não será omissivo para criar este estímulo tão desejado e necessário para o engrandecimento e melhoria de todos os segmentos relacionados ao produto bicicleta.

**João Claudino Fernandes Junior**  
Diretor Presidente da ABRADIBI