

A ECONOMIA DA BICICLETA NO BRASIL: OS IMPACTOS DA PANDEMIA SOBRE O MERCADO E A SUSTENTABILIDADE

Michele Lins Aracaty e Silva
Eduardo José Gonçalves Correa
Ana Paula Ferreira Marques
Andre Queiroz da Cruz;
Iwin da Silveira Ferreira

Introdução

Ao longo do processo de isolamento social, a bicicleta passou a ser usada como meio de transporte, além de tornar-se uma ferramenta de trabalho essencial para os entregadores, ao exercer como uma forma de renda, atividade essencial durante a pandemia.

Ademais, com o decorrer do processo pandêmico e em função da alta dos combustíveis a bicicleta convencional bem como o modelo elétrico constitui alternativa para o aquecido mercado de entregas em grandes centros, pequenas e médias cidades. A demanda está elevada e o setor tem muito a crescer apesar dos gargalos logísticos.

Segundo Andrade; Bastos e Marino (2021), apesar da economia da bicicleta emergir com um setor promissor dentro da economia urbana, ainda são escassos os estudos sistêmicos que monitorem dados acurados sobre o tema. Necessitamos de estudos que desenvolvam e apresentem metodologias eficazes para coleta de dados diante do desafio de adequação metodológica à realidade da participação da bicicleta na economia de cada cidade e, principalmente, à acessibilidade de dados

De acordo com o Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro (LABMOB/UFRJ) e a Aliança Bike (2018), a economia da bicicleta no Brasil engloba cinco grandes dimensões: a da cadeia produtiva; políticas públicas, transporte, das atividades afins, a dos benefícios.

A economia da bicicleta tem sido analisada como uns segmentos para geração de emprego e renda, combate à pobreza e fomento da economia local.

Para tanto temos como objetivo analisar as principais características da economia da bicicleta no Brasil no pós-pandemia. Nosso objeto de estudo se concentra em responder quais os principais gargalos para a implantação da economia da bicicleta no Brasil? Necessitamos de uma política pública assertiva de forma integrada.

Metodologia

Os procedimentos metodológicos deste trabalho possuem abordagem quali-quantitativa que seria a forma mais adequada para analisar as principais características da economia da bicicleta no Brasil no pós-pandemia. Esta pesquisa caracteriza-se quanto aos meios como bibliográfica e documental uma vez que foi desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído

principalmente de livros, artigos científicos e documentos e relatórios da CIEAM, FIEAM, Abraciclo, ONU, Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro (LABMOB/UFRJ) e a Aliança Bike, que são as principais responsáveis por fazer o levantamento de dados e o perfil da Economia da Bicicleta no Brasil.

Resultado

Potencialidades da Economia da Bicicleta, geração de empregos: em comparação aos outros modos de transporte, o setor ciclovitário cria mais vagas de emprego. Considerando uma rotatividade de um milhão de funcionários, uma fabricante de bicicletas emprega três vezes mais pessoas do que uma de automóveis.

Oportunidade de inclusão: muitos dos empregos gerados pelo setor ciclovitário não requerem altos níveis de qualificação, o que oferece trabalho e salário para uma parcela da população que necessita de ambos.

Ciclistas favorecem a economia local: as bicicletas contribuem mais para o desenvolvimento da economia local do que outros modos de transporte, uma vez que, por conta da praticidade de acesso conferida pela bicicleta, ciclistas tendem a entrar mais em lojas, restaurantes, cafés e demais estabelecimentos comerciais.

Baixo custo de transporte, saúde e mais mobilidade urbana: investir em infraestrutura ciclovitária gera economia para as cidades.

De acordo com um estudo conduzido por pesquisadores da Nova Zelândia para a revista científica *Environmental Health Perspectives*, a cada dólar gasto com a construção de ciclovias segregadas as cidades podem economizar até US\$ 24, graças à redução de custos com saúde, poluição e tráfego.

Perfil do Mercado de Bicicleta no Brasil

Segundo dados da ABRACICLO - Associação brasileira dos fabricantes de motocicletas, ciclomotores, motonetas, bicicletas e similares, o mercado de bicicleta no Brasil é considerado muito promissor e em relação a 2021 estima-se um crescimento para 2022 de 17,4% (podendo chegar a 880.000), sendo que em 2021 foram produzidas 749.320 unidades, com uma elevada participação da produção oriunda do Polo Industrial de Manaus – PIM.

De acordo com a Abraciclo (2022), “a indústria de bicicletas está retomando o ritmo de crescimento do período pré-pandemia, graças a um planejamento bem elaborado para manter o abastecimento de peças e componentes nas linhas de produção.

Na avaliação da Abraciclo, a procura por bicicletas está e deve continuar alta. No entendimento do dirigente, o aumento dos combustíveis contribui para que as pessoas busquem novas formas de mobilidade. A recomendação da OMS (Organização Mundial da Saúde) em favor

do uso do modal, para garantir distanciamento social também ajuda. “A bicicleta é um meio de transporte econômico e com menor custo de manutenção. Há ainda o ganho ambiental: é um meio de transporte sustentável, que não polui e só traz vantagens para as pessoas, para a mobilidade e para o planeta”.

Segundo dados do Setor de Bicicletas da Abraciclo (2022), as indústrias instaladas na Zona Franca de Manaus são a Sense Indústria de Bicicletas da Amazônia Ltda., a Ox da Amazônia Indústria de Bicicletas S.A., Bike Norte Fabricação de Bicicletas S/A e Caloi Norte S/A. Conforme o Quadro 1, é possível ver o número de empregos diretos gerados pelo setor no PIM no período de 2019 a 2022.

Quadro 1: Geração de Empregos Diretos (PIM)

Ano	Caloi	Bike Norte	Ox	Sense	Total
2019	499	150	148	92	749
2020	1000	140	210	110	1.460
2021	212	219	354	130	915
2022	540	260	405	500	1.705

Fonte: Abraciclo, (2022)

Como podemos observar no Quadro 1, o ano de 2022 foi de saldo positivo com a geração de emprego acima da média dos anos anteriores.

Impactos do Investimento em infraestrutura cicloviária

De acordo com um estudo conduzido por pesquisadores da Nova Zelândia para a revista científica *Environmental Health Perspectives*, a cada dólar gasto com a construção de ciclovias segregadas as cidades podem economizar até US\$ 24, graças à redução de custos com saúde, poluição e tráfego. É bem claro para Boyd, Hillman&Tuxworth apud. Xavier, Giustina e Carminatti (2010) que indivíduos que pedalam 30km ou mais por semana tem um efeito dose-resposta da atividade física positivo para promoção de bem-estar da boa saúde. Segundo as autoras,

Desse modo, a bicicleta torna-se o instrumento perfeito para o que as autoras chamam de “simbiose ‘homem-máquina’” (Hinaut, 1986). O ciclismo, portanto, é o único esporte que realiza de modo muito completo tal relação entre o corpo humano e a máquina que só depende do esforço físico para funcionar.

Pedalar, entretanto, não gera benefícios somente a quem pedala, mas os garante para as cidades ao meio ambiente. Segundo Chapadeiro e Antunes (2012), há uma lista de benefícios coletivos que o uso de bicicletas como meio de transporte trazem: Produz pouquíssimo ruído e não emite gases; Preço acessível e baixo custo de manutenção; Baixo impacto sobre o meio ambiente; Melhoria da saúde dos usuários, bem-estar físico e mental; Modo de transporte e lazer; Não requer combustível; Em congestionamento ou interrupção do tráfego, o ciclista encontra meios de

prosseguir viagem; Menor necessidade de espaço público; Uma infraestrutura simples e barata é suficiente; É possível, em grande parte, reciclar e Deslocamento de porta a porta, entre outros.

Transporte ambientalmente sustentável e os 17 ODS's

De acordo com Alexandro (2013, p. 23), a bicicleta assim como andar a pé, passa a ser vista como um símbolo da sustentabilidade, de qualidade de vida, saúde, e respeito ao meio ambiente. Como também se vê a sustentabilidade no meio urbano como que uma contrariedade, onde o próprio conceito de viver em cidades já é insustentável.

Ainda para a autora (2013), a bicicleta enquanto meio de transporte para viagens curtas e como um veículo integrador de outros meios, é apenas uma das partes de um todo da complexidade da sustentabilidade urbana.

De acordo com estudos apresentados pela ONU (2016), o uso da bicicleta em espaços urbanos contribui para o alcance dos 17 ODS's e reforça as ações para a promoção de cidades mais sustentáveis.

A ONU explica que os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável são “um apelo global à ação para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir que as pessoas, em todos os lugares, possam desfrutar de paz e de prosperidade.”

Para Acioli et. al (2020), o uso das bicicletas como meio de transporte evita a taxa de emissão total de 1.879.488 de toneladas de CO₂ por carros particulares e 17.364.672 por ônibus movidos a diesel.

Um dos pontos fomentados pela ONU está a promoção de tecnologia de transporte sustentável através de investimentos governamentais orientados por resultados e políticas que incentivem investimentos do setor privado e ações por meio de diversas estruturas de estímulo (ONU, 2016).

Conclusão

O aquecimento na produção de bicicletas ocorrida no pós-pandemia mas precisamente 2021, está relacionado ao comportamento do consumidor na mudança de hábitos em decorrência das externalidades vigentes dos últimos anos, na busca de uma vida mais saudável, como também, a tendência mundial do *delivery* que se intensificou no período da pandemia, o que antes era um diferencial do comércio, tornou-se um hábito do consumidor, possibilitando a empregabilidade da mão de obra excedente condicionada pela crise econômica e da própria pandemia, tendo em vista, como opção de fonte renda complementar e principal.

Foi possível identificar uma elevação da demanda por esse meio alternativo de transporte, o que ocasionou uma rápida recuperação pós-pandemia, conforme observamos na Figura 3 de acordo com o histórico de produção do PIM, é possível observar uma queda na produção no ano

de 2021, em seguida de um aumento de produção em 2022, reflexo do crescimento da demanda que impulsionou o setor.

De acordo com informações publicizadas pela SUFRAMA, o Polo Industrial de Manaus foi responsável pela produção de 599 mil bicicletas no ano de 2022. Um volume expressivo que traduz a resiliência e recuperação do setor no pós-pandemia, mas que cresceu em meio a problemas de escassez de insumos e reorganização da cadeia de suprimentos e da logística. Sendo 20,1% menor do que o registrado no ano anterior.

Interessante observar que o segmento está em crise de abastecimento, está crescendo, mas ainda segue em recuperação e a demanda só aumenta. Ademais, o consumidor busca produtos de elevado valor agregado o que demonstra interesse em adquirir produtos de qualidade para se deslocar com conforto e com alta performance. A elevação da demanda impacta no preço do produto para o consumidor final.

O grande destaque do segmento é responsável pela elevação do volume de produção está a bicicleta elétrica. Em 2021, registrou-se 10.294 unidades produzidas no PIM e em 2022 o volume produzido chegou a 10.847 unidades, aumento de 5,4%. Ressaltamos que o segmento de bicicleta elétrica corresponde a somente 1,8% do volume de produção, mas segue como promissor e sendo alvo de investimento privado e ampliação produtiva, é um segmento promissor e com boas perspectivas apesar da falta de incentivo e de políticas públicas e do elevado valor para o consumidor final.

De acordo com a Abraciclo (2022), “as pessoas que optam pelo pedal buscam um estilo de vida mais saudável e em sintonia com o meio ambiente. A bicicleta elétrica facilita isso, oferecendo agilidade nos deslocamentos e comodidade para vencer os obstáculos do percurso”. No acumulado do ano, foram fabricadas 219.078 bicicletas, retração de 23,8% na comparação com o mesmo período de 2022 (287.534 unidades), dados de junho de 2023.

Referências

- ABRACICLO. Indústria de bicicletas tem o melhor primeiro bimestre deste 2013. Disponível em: <https://www.abraciclo.com.br/site/press-releases-2022/2022/industria-de-bicicletas-tem-o-melhor-primeiro-bimestre-desde-2013/>. Acesso em: 18 abr. 2022.
- ALIANÇA BIKE; LABMOB/ UFRJ. A Economia da Bicicleta no Brasil. Estudos e Pesquisas. UFRJ, 2018. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/a-economia-da-bicicleta-no-brasil.pdf>. Acesso em: 18 abr. 2022.
- ALVES, Rubem. Metodologia da Pesquisa. São Paulo: Editora Social, 2003.
- ANDRADE, V; BASTOS, P; MARINO, F. A economia da bicicleta no Brasil: métodos e resultados. Revista Transportes, dez, 2021. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/2491/930>. Acesso em: 18 abr. 2022.
- ONU. Mobilizando o Transporte Sustentável pelo Desenvolvimento. 2016. Disponível em: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br. Acesso em: 18 abr. 2022.