

PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO INTEGRADO DE PORTO ALEGRE A QUESTÃO DA INSTITUCIONALIZAÇÃO

RESUMO

Este texto relata a experiência de elaboração de um Plano Diretor Ciclovitário para a cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, Brasil. O enfoque principal está direcionado para a institucionalização do Plano, elaborando instrumentos eficazes para a criação de uma rede ciclovitária na cidade dentro da estrutura política e administrativa existente.

ABSTRACT

This paper reports the experience to elaborates a Cycling Master Plan for Porto Alegre city, capital of the Rio Grande do Sul State, Brazil. The main focus is pointed to the Plan's institutionalization, preparing efficient means for the creation of a cycling network in the city considering the actual political and administrative structure.

1. INTRODUÇÃO

A elaboração de um Plano Diretor Ciclovitário para uma cidade na qual o uso da bicicleta representa uma pequena parcela da divisão modal se reveste de uma característica especial – não se trata de resolver um problema de engenharia de tráfego, criando faixas e pistas especiais para o ciclista, mas de adotar medidas que promovam uma transformação cultural, colocando uma nova opção modal disponível à população. Dentro desta visão, a rede de ciclovias e demais equipamentos de infra-estrutura se torna apenas um componente de uma série de medidas de estímulo ao uso da bicicleta, que envolvem educação para o trânsito, fiscalização e educação ambiental.

O próprio ineditismo da proposta pressupõe uma dificuldade adicional na institucionalização do trabalho, vencendo resistências de ordem técnica, administrativa e cultural em todos os níveis. Por outro lado, a questão da sustentabilidade ambiental e urbana é uma aspiração atual de toda a sociedade, que precisa ser traduzida em propostas e instrumentos concretos.

2. ANTECEDENTES

Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul, é uma cidade de cerca de 1,5 milhões de habitantes e pólo econômico e cultural de uma metrópole com 31 municípios e cerca de 3,5 milhões de habitantes. Seu Centro Histórico, ainda hoje a área com maior concentração de emprego e moradia, originou-se no porto natural situado à margem do Lago Guaíba, que se liga com o mar através da Laguna dos Patos e com o interior do Estado através dos rios que nele deságuam. O clima é extremamente úmido, apresentando temperaturas relativamente amenas, com extremos entre 0 e 40° C.

2.1 Planejamento urbano em Porto Alegre

A cidade de Porto Alegre tem tradição em planejamento urbano, constituindo-se na primeira Capital do país a contar um Plano Diretor – a Lei 2330, de 1959.

No início do século XX, foi contratado o "Plano Geral de Melhoramentos" do arquiteto João Moreira Maciel, concluído em 1914, e, a partir de 1935, uma série de estudos foram desenvolvidos pelos urbanistas Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Farias e Arnaldo Gladosch. A partir de 1939, os trabalhos passaram a ser apresentados ao Conselho do Plano Diretor, órgão criado na época e que atua até os dias de hoje.

Em 1979 entrou em vigor o chamado 1º Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (1º PDDU), que procedeu um zoneamento completo e criterioso, dividindo toda a zona urbana em setores denominados de Unidades Territoriais de Planejamento (UTP), classificados segundo tendências de uso e ocupação do solo. Assim, o regime urbanístico e os dispositivos de controle das edificações foram definidos como consequência da ocupação prevista para cada setor. O 1º PDDU introduziu também, ainda que de forma bastante restrita, a participação comunitária no processo de planejamento.

A partir de um processo de reavaliação do 1º PDDU, que envolveu diversos setores da sociedade civil organizada, foi sancionado em 1º de dezembro de 1999 o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA), atualmente em vigor, cujo principal diferencial é o de ter sido proposto como um plano estratégico e ágil, que poderá ser alterado sempre que a dinâmica urbana assim o exigir, inclusive por decisões da comunidade. Periodicamente, o PDDUA é reavaliado, em um processo que culmina no Congresso da Cidade. Atualmente as propostas do último Congresso tramitam na Câmara de Vereadores.

2.2 Planejamento cicloviário em Porto Alegre

A bicicleta nunca foi um modo de transporte importante na cidade, representando cerca de um por cento das viagens dos habitantes do município de acordo com a aferição dos dados da EDOM/2003 – Pesquisa de origem e destino por entrevistas domiciliares realizada pela Prefeitura Municipal. Em municípios próximos, porém, de característica industrial e forte presença da colonização germânica, a participação do modo bicicleta supera 20%, conforme dados das pesquisas de 1997, última EDOM metropolitana disponível. Na capital a bicicleta adquire importância maior em bairros de topografia plana e população operária.

A SPM – Secretaria do Planejamento Municipal – elaborou, em 1981, o “Programa para Implantação de Rede Cicloviária”. Em 1991, foram promulgadas as Leis 6.781/91 e 6.987/91, que instituía, respectivamente, Sistema Municipal de Bicycletas e Programa Municipal de Ciclovias. Posteriormente, foi implantada ciclofaixa em trecho da praia de Ipanema, e ciclovias de lazer aos fins de semana, com o fechamento de vias e corredores de ônibus. Apesar da previsão legal, não foi implantada uma rede de ciclovias, e as iniciativas de promoção do transporte cicloviário pouco contribuíram para estimular entre os porto-alegrenses o hábito do uso da bicicleta como meio alternativo de locomoção. A rede existente está voltada principalmente para o lazer.

O movimento ecológico e de cicloativistas é responsável por boa parte dessas iniciativas, através da constante pressão exercida sobre a administração municipal através de mobilizações que freqüentemente conquistam espaços na mídia. Por ocasião da construção da III Perimetral, houve uma grande mobilização para que fosse incluída uma ciclovia no projeto, com a entrega à Prefeitura de um abaixo-assinado com cerca de 3.500 assinaturas em 28 de agosto de 1996. Dessa mobilização, surgiu a inclusão de um Plano Diretor Cicloviário no Plano de Desenvolvimento Municipal, contrato firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento que englobava as obras da III Perimetral.

3. O PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO INTEGRADO

Após duas tentativas frustradas de licitação do Plano Diretor Cicloviário Integrado – PDCI, formou-se em 2005 grupo de trabalho composto por técnicos das diversas secretarias envolvidas para elaboração de novo Edital, publicado em dezembro de 2005 e vencido pelo

consórcio de consultorias de transportes Oficina / Logit / Logit Mercosul. Os trabalhos se desenvolveram a partir do segundo semestre de 2006, com a entrega dos produtos finais em dezembro de 2007, revisados ainda em 2008. Conforme previsto em Edital, foi formado o GTA – Grupo Técnico de Acompanhamento, composto por técnicos das secretarias de Planejamento, dos Transportes, do Meio Ambiente, de Obras e de Gestão.

3.1 Definições do Edital do PDCI

O objetivo do Plano foi assim definido em Edital: “dotar a cidade de Porto Alegre de instrumentos e infra-estrutura eficazes para a implantação de uma rede de ciclo-rotas integrada ao sistema de transporte público de passageiros e aos equipamentos urbanos e para o incentivo à utilização de meios de transporte não motorizado”.

Os produtos previstos em Edital se constituem de:

- a) Plano Diretor, abrangendo diagnóstico, pesquisas, estudo de rede e minuta de projeto de lei;
- b) Projeto Funcional da rede cicloviária integrada;
- c) Programa de Implantação da rede cicloviária integrada;
- d) Programa de Gestão;
- e) Projetos Executivos, abrangendo projeto de identidade visual, projeto de equipamentos complementares, projeto de sinalização e projetos de engenharia civil para no mínimo 15 Km de ciclovias.

Além do conjunto de diretrizes e da definição de uma rede a ser construída em etapas, decidiu-se incluir Programas de Implantação e de Gestão, como forma de garantir a efetivação do projeto e a continuidade das ações ao longo de diversas administrações municipais.

A inclusão dos projetos de engenharia visou colocar em prática os princípios e diretrizes já durante o desenvolvimento do Plano, além de permitir o início da construção de ciclovias logo após a conclusão dos trabalhos.

3.2 A execução do Plano Diretor Cicloviário Integrado

A dinâmica de trabalho empregada para a execução do PDCI apresentou uma complexidade maior que a habitualmente encontrada. Além do tradicional acompanhamento do Fiscal nomeado pela Prefeitura, os produtos desenvolvidos pelas diversas equipes da consultoria eram analisados por técnicos das Secretarias representadas no GTA, que também se assessoravam, em assuntos específicos, de outros profissionais de seus setores e de outras áreas da Prefeitura. Foram promovidos seminários e reuniões abertas a interessados em geral, com grande participação de entidades de ciclistas e que sempre contavam também com expressivo número de profissionais da PMPA.

À medida que os trabalhos avançavam, porém, novas necessidades foram constatadas. A partir do detalhamento das soluções ao nível de projeto executivo ou de seu confronto com a realidade de setores pouco conhecidos pelos membros do GTA, foi necessário revisar conceitos e soluções já definidas em etapas anteriores.

3.3 Etapas do Plano Diretor Cicloviário Integrado

A elaboração do PDCI se deu em seis macro etapas: diagnóstico; prognóstico; projeto funcional, programa de implantação, programa de gestão e projeto executivo.

O Diagnóstico consolidou as informações existentes sobre a oferta e demanda cicloviária na cidade a partir de estudos anteriores, dados existentes e levantamentos complementares. Foram realizadas pesquisas de contagem de ciclistas e entrevistas de preferência revelada e de preferência declarada, com o objetivo de subsidiar a aferição da pesquisa EDOM/2003 e alimentar o modelo de projeção para o ano 2022.

O Prognóstico permite estimar as demandas futuras do modo bicicleta, identificando as principais ligações cicloviárias para priorizar os principais corredores de demanda para conformar o sistema cicloviário estrutural. As projeções para 2022 permitem prever um crescimento da participação modal de 1 para 10% da matriz de viagens, se implantado um sistema cicloviário que garanta conforto e segurança para o ciclista.

O Projeto Funcional definiu a Rede Cicloviária Estrutural, com cerca de 400 Km e ampliada para 495 Km após a revisão final do trabalho. Constitui a base física onde se consolidarão as diretrizes de implantação do sistema cicloviário, permitindo a inserção deste modo de transporte em todas as políticas públicas de mobilidade e acessibilidade do Município.

O Programa de Implantação trata da hierarquização dos trechos da rede estrutural, definindo prioridades, prazos, metas e apresentando um plano de investimentos que inclui também a manutenção da infra-estrutura implantada e as medidas institucionais.

O Programa de Gestão, objeto principal deste texto, será tratado em item específico.

O Projeto Executivo previu, além de manuais definindo padrões para a Rede Cicloviária, a elaboração de projetos executivos de engenharia para no mínimo 15 Km de ciclovias. Para a definição dos trechos prioritários foi utilizada técnica da Análise Hierárquica de Processos – AHP – desenvolvida em seminário externo e posteriormente discutida em grupo menor, definindo-se três tramos prioritários que totalizam cerca de 18 Km.

4. O PROGRAMA DE GESTÃO DO PDCI

O Edital define que o Programa de Gestão do Plano Diretor Cicloviário Integrado visa dotar a cidade de instrumentos que garantam a implementação das diretrizes estabelecidas e a continuidade dos projetos implantados, devendo contemplar aspectos relacionados a:

- Manutenção da rede e dos equipamentos implantados;
- Estratégia de divulgação da rede implantada e das vantagens da bicicleta como meio de transporte não poluente, econômico e saudável;
- Legislação de trânsito;
- Políticas de educação e conscientização para o ciclista e para os demais atores do trânsito em relação à bicicleta, com vistas a aumentar a segurança e a disciplina no trânsito;
- Parcerias com ONG e entidades privadas.

A elaboração do Programa de Gestão se deu após a conclusão das etapas de Diagnóstico, Prognóstico e Projeto Funcional. Devido à importância do tema, houve participação direta da Diretoria da EPTC na definição das diretrizes e foram consultadas as áreas de Fiscalização, Educação para o Trânsito e a Assessoria Jurídica. Nas reuniões entre a consultoria e o GTA, o roteiro para discussão foi dividido em três áreas: Base legal, Estrutura organizacional e Medidas de estímulo ao uso da bicicleta.

4.1 Base legal

O conjunto de leis já existentes no município (PDDUA) e em nível federal (em especial o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e o Estatuto das Cidades) permite à PMPA criar o Plano Diretor Cicloviário sem submetê-lo a votação na Câmara Municipal. A elaboração de minuta de Projeto de Lei, portanto, enquadra-se na necessidade de estabelecer um marco regulatório, permitindo que o Plano seja debatido em todos os fóruns pertinentes e se consolide como uma política permanente de governo, independentemente de qualquer alternância de poder que possa ocorrer no executivo municipal.

Em conformidade com os objetivos do Plano, não se criaram normas e restrições ao transporte cicloviário, direcionando-se o foco principal ao estímulo ao uso do modo e reafirmando a competência da fiscalização da EPTC sobre o trânsito de bicicletas na rede cicloviária. A consultoria interpreta que a legislação federal permite aos Municípios criar legislação complementar para os meios não motorizados, enquanto que a posição da Assessoria Jurídica da EPTC, com base inclusive na jurisprudência local, é de que não podem ser cobertas lacunas do CTB através de legislação municipal.

Ficou definida uma minuta de Projeto de Lei de Política Cicloviária para o Município estruturada em quatro capítulos. O primeiro afirma os princípios gerais, as diretrizes e os objetivos definidos para a gestão do transporte cicloviário em Porto Alegre, dentro de uma política mais geral de mobilidade urbana sustentável, e conceitua os elementos que a constituem. O segundo capítulo trata das medidas que permitirão construir uma adequada infra-estrutura física para o transporte cicloviário. Define a obrigatoriedade de implantação de infra-estrutura cicloviária nos empreendimentos públicos e privados e estabelece parâmetros construtivos mínimos a serem observados na construção do sistema cicloviário. O terceiro capítulo define regras mínimas para a utilização deste espaço cicloviário, fixando direitos e obrigações para ciclistas, motoristas e pedestres, e remetendo o detalhamento destas regras para posterior regulamentação da lei. A legislação municipal assume um caráter complementar ao CTB, disciplinando temas como a especificação dos tipos de usuários e veículos autorizados a utilizar o espaço cicloviário; a definição de atividades que não podem ser executadas nas ciclovias; diretrizes básicas para aplicação de penalidades e garantia do pleno direito de defesa; e a autorização específica para leiloar bicicletas apreendidas e não reclamadas. O quarto capítulo trata das disposições transitórias, com vigência limitada à fase inicial de implantação do Plano.

4.2 Estrutura organizacional

A Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC é o órgão responsável pela gestão da política de mobilidade urbana em Porto Alegre, possuindo uma estrutura eficiente em todas as áreas envolvidas nos processos de gestão do transporte e da circulação, apesar de não possuir tradição específica na administração do transporte cicloviário.

Com a implementação do Plano Diretor Cicloviário Integrado, sua gestão não deve ser feita de forma estanque e isolada das demais modalidades, devendo estar integrada de forma sistêmica à Administração Municipal.

São definidas medidas de estímulo e capacitação da atual estrutura para tratar o transporte cicloviário, bem como o transporte a pé, com maior atenção, recebendo a prioridade que merecem. Além disto, novos procedimentos operacionais, decorrentes da construção de um

sistema cicloviário precisarão ser estabelecidos, principalmente para as áreas operacionais, necessitando a formação de grupos de trabalho para dar continuidade a essas ações.

4.3 Medidas de estímulo ao uso da bicicleta

Ficou evidente que o primeiro objeto de divulgação é o próprio Plano, pois em sua elaboração é fundamental a interação com a sociedade, que precisa conhecê-lo para apoiá-lo. Essa interação se torna mais evidente ao reconhecer o estímulo ao modo bicicleta como uma mudança cultural – uma nova opção de mobilidade para o cidadão.

As medidas envolvem campanha de Educação para o Trânsito voltadas aos motoristas, para respeito às bicicletas e ao espaço cicloviário; aos ciclistas sobre comportamentos seguros na circulação e uso adequado do espaço cicloviário; e aos pedestres, sobre comportamentos seguros na convivência no espaço cicloviário. Envolvem também campanhas de Educação Ambiental, esclarecendo a população em geral sobre as vantagens do modo bicicleta e promoção de eventos periódicos como forma de incentivo ao uso da bicicleta. A gradual implantação da rede deve estar sempre acompanhada de medidas de divulgação, educação e fiscalização na área de influência da infra-estrutura implantada e o planejamento deve ser constantemente realimentado por pesquisas anteriores e posteriores a cada ação.

5. A INSTITUCIONALIZAÇÃO ATRAVÉS DA MINUTA DE PROJETO DE LEI

Na revisão dos produtos finais entregues em dezembro de 2007 pela consultoria contratada, a Assejur – Assessoria Jurídica da EPTC – concluiu que a minuta de projeto de lei não estava adequada. Formou-se, então, novo grupo de trabalho composto pela Assejur e pelos técnicos que participaram do GTA para elaborar nova minuta, que deveria apresentar formato de Lei Complementar. Optou-se por constituir um grupo pequeno para evitar que os períodos de férias prejudicassem o andamento dos trabalhos, porém foram mantidas informadas as pessoas que se envolveram na primeira etapa do trabalho, culminando com um seminário interno à EPTC, reunindo especialmente os técnicos da área de trânsito e representantes das áreas de educação para o trânsito, jurídica e de fiscalização.

Nessa fase foi possível aprofundar questões que não foram resolvidas a contento na etapa anterior, em especial as relações do PDCI com o PDDUA. Algumas questões tratadas no PDCI poderiam ser incluídas como artigos do PDDUA, porém seu envio à Câmara de Vereadores não coincidiria com o processo em curso de revisão do PDDUA. O envio de minuta de Lei Complementar permite que todos os assuntos sejam tratados de forma completa, ficando a cargo da Câmara de Vereadores as adaptações necessárias no PDDUA, assunto de tramitação bem mais complexa pela série de questões envolvidas.

Após o seminário, realizado em 19 de março de 2008, ficaram estabelecidas as seguintes definições para o texto:

- Reforça-se o objetivo de instrumento jurídico para consolidar as diretrizes do PDCI.
- A Lei Complementar deve se constituir em um instrumento referencial para nortear o trabalho das Secretarias.
- Deve haver a definição de uma Rede Cicloviária Estrutural.
- O texto deve apresentar flexibilidade, evitando a necessidade de alterações na lei para adequar o Plano à dinâmica da construção do espaço urbano.
- Questões de legislação de trânsito não devem ser abordadas, por constituírem atribuição exclusiva da União.

- A quantidade de vagas de estacionamento de automóveis será o parâmetro para a construção de Rede através da contrapartida ambiental de grandes empreendimentos.

Essa solução permitiu que se adotasse um parâmetro claro e objetivo para as contrapartidas ambientais, pois o impacto sobre o tráfego da cidade e sobre o meio ambiente é diretamente proporcional ao número de vagas de estacionamento que o empreendimento possui – sua capacidade de atrair viagens por transporte individual. A contrapartida ambiental será proporcional ao número efetivo de vagas, e não à área do empreendimento, pois os empreendimentos comerciais aprovados pela Prefeitura Municipal têm um número de vagas muito superior aos valores mínimos exigidos pelo PDDUA.

5.1 Estrutura

A minuta de projeto de Lei Complementar ficou estruturada em quatro partes e cinco anexos:

- Parte I - Do desenvolvimento do transporte cicloviário, que estabelece os princípios e objetivos do Plano.
- Parte II - Da estruturação do sistema cicloviário, que define que a infra-estrutura cicloviária será composta por ciclovias, ciclofaixas, por vias de tráfego compartilhado e pelos equipamentos de apoio e estabelece a Rede Cicloviária Estrutural e os instrumentos para construção dessa rede
- Parte III - Da gestão do transporte cicloviário, que estabelece as diretrizes para gestão do Sistema Cicloviário, reforça que o tráfego de bicicletas é regido pelo CTB e fiscalizado pela EPTC e estabelece campanha permanente de educação para a circulação.
- Parte IV - Das disposições finais e transitórias, entre as quais, para atender a exigência de flexibilidade, insere-se artigo que prevê a alteração dos anexos através de Decreto do executivo, remetendo-se para esses o conteúdo de caráter mais técnico.
- Anexo 1 – Mapa da Rede Cicloviária Estrutural
- Anexo 2 – Tabela descritiva das vias da Rede Cicloviária Estrutural
- Anexo 3 – Perfis para vias da Rede Cicloviária Estrutural
- Anexo 4 – Padrões para dimensionamento de bicicletários
- Anexo 5 – Padrões para contrapartida de empreendimentos de impacto urbano

5.2 Conceitos

Alguns termos são utilizados de forma diversa no planejamento cicloviário, por isso a minuta de projeto de Lei Complementar traz um pequeno glossário:

- Espaço Cicloviário: Sistema constituído pela infra-estrutura viária e pelos equipamentos de mobiliário urbano destinado exclusiva ou preferencialmente à circulação de bicicletas.
- Ciclovia: Pista destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, aberta ao uso público, separada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada aos pedestres.
- Ciclofaixa: faixa destinada ao trânsito exclusivo de bicicletas, aberta ao uso público, demarcada na pista de rolamento ou nas calçadas por sinalização específica.
- Via de tráfego compartilhado: via aberta ao uso público, com pista compartilhada para o trânsito de veículos motorizados e de bicicletas.
- Ciclo-rota: rota para ciclistas formada por segmentos de ciclovias, ciclofaixas e trechos de tráfego compartilhado na via pública.
- Bicicletário: Espaço destinado ao estacionamento de bicicletas com controle de acesso, coberto ou ao ar livre, podendo contar com banheiros, vestiários e instalações para pequenos comércios, serviços e outros equipamentos de apoio ao ciclista.
- Paraciclo: Equipamento de mobiliário urbano, destinado ao estacionamento e guarda de

- bicicletas, instalado em espaços públicos ou privados, sem controle de acesso.
- Paradoro: Ponto de apoio em local estratégico ao longo da ciclo-rota dispondo dos mesmos equipamentos que os bicicletários, porém sem contar com amplo espaço destinado a estacionamento e guarda.

5.3 Instrumentos

Diante da diretriz de flexibilidade no texto, não foram incluídas na Lei as prioridades do Programa de Implantação, que se mantém como um instrumento técnico para orientar o direcionamento de recursos. Um dos principais fatores para a priorização das ciclovias é a questão da oportunidade, adequando-as a outras obras previstas pelo Município.

O texto estabelece as situações preferenciais, ficando a critério do Município implantar a infra-estrutura de acordo com análise técnica e viabilidade econômica de cada situação: no mapa da Rede Ciclovária Estrutural não foi definido o tipo de equipamento, ficando estabelecido que serão construídas preferencialmente ciclovias; a posição preferencial da ciclovia é à direita do fluxo de veículos, no mesmo nível do passeio de pedestres e separado desses por canteiro ajardinado; as ciclofaixas deverão ser preferencialmente à direita do fluxo de veículos e seu tráfego será no mesmo sentido desses. As ciclo-rotas poderão ser sinalizadas, independentemente da implantação de infra-estrutura, desde que acompanhadas de campanhas específicas de educação para o trânsito. A Rede Ciclovária Estrutural deve ser respeitada na construção e expansão de vias, e poderá ser ampliada de acordo com o crescimento da cidade e da demanda de ciclistas.

As medidas de compensação ambiental para “Empreendimentos de Impacto Urbano” (conceito do PDDUA) serão exigidas de acordo com o número de vagas de estacionamento, e os trechos a serem implantados devem seguir prioridades do Município. A compensação ambiental independe de implantação de ciclovias em vias da Rede Ciclovária Estrutural próximas ao empreendimento cuja abertura ou alargamento seja exigida como mitigação de impactos na circulação.

O Prefeito Municipal recebeu a minuta de projeto de Lei Complementar do Secretário dos Transportes no dia 16 de maio e a encaminhou, sem alterações, à Câmara de Vereadores no dia 25 de junho, se encontrando atualmente em tramitação.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta Comunicação Técnica visa contribuir com a experiência da Prefeitura Municipal de Porto Alegre para o desenvolvimento de projetos ambientalmente sustentáveis e para a criação de novos instrumentos de gestão do desenvolvimento urbano nas condições políticas e institucionais brasileiras. Agradecemos a todos que colaboraram na execução deste trabalho, em especial aos colegas membros do GTA e às entidades de cicloativistas.