

# Avanço das patinetes motiva projetos de lei

Propostas em análise no Senado buscam o uso seguro desses veículos, que deixaram de ser apenas brinquedos para se tornar alternativa de transporte nas grandes cidades

Nelson Oliveira e Aline Guedes

A FEBRE DAS patinetes elétricas e bicicletas de uso compartilhado abriu uma nova janela de possibilidades para a solução ecologicamente correta dos problemas de trânsito em muitas cidades. E chegou aparentemente com grande apelo popular. Segundo levantamento feito em maio pelo Núcleo de Inteligência e Pesquisas da Escola Estadual de Proteção e Defesa do Consumidor do Procon de São Paulo, 80% dos entrevistados, ou 1.110 pessoas, aprovaram os patinetes como alternativa de transporte.

No entanto, a velocidade média dos equipamentos, que pode chegar a 40 quilômetros por hora, e o uso inadequado, como a circulação em calçadas, têm levado as autoridades a se posicionar sobre o assunto. Preocupação que aumentou depois de atropelamentos registrados em diversas cidades do Brasil e do mundo. Só na cidade de São Paulo, foram 125 casos entre janeiro e maio, segundo o Procon local.

Diante do problema, a prefeitura de São Paulo instituiu regras para a utilização das patinetes. Além do uso obrigatório do capacete, está proibida a circulação em calçadas e a velocidade máxima foi limitada a 20 quilômetros por hora. Regras para o setor também estão sendo discutidas em outras unidades da Federação.

No Distrito Federal, o Detran, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e a Polícia



Regras como limite de velocidade e uso de equipamentos de segurança pelos condutores fazem parte das propostas

Militar já elaboraram normas específicas. Elas incluem o uso de capacete, joelheiras e cotoveleiras, a proibição de uso por crianças sem supervisão de um adulto e a obrigação de manter distância dos pedestres.

## Projetos

O governador do DF, Ibaneis Rocha, enviou à Câmara Legislativa um projeto que insere as patinetes na lei sobre mobilidade urbana cicloviária da capital. Isso permitirá o estabelecimento de diretrizes para o uso dos equipamentos. Normas como essas também estão contidas em projetos de lei que tramitam no Congresso e, portanto, podem obter caráter nacional em breve.

Apresentado pela senadora Rose de Freitas (Pode-ES), o PL 2.971/2019 altera duas leis para regulamentar os serviços

de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual chamados autopropelidos. O texto está na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR).

Rose ressalta que bicicletas e patinetes deixaram de ser instrumentos de lazer e passaram a servir como meios de transporte. Para ela, regulamentar o uso desses aparelhos é imprescindível, principalmente “por se observar uma alta adesão da população”.

Já o PL 3.112/2019, do senador Styvenson Valentim (Pode-RN), limita a movimentação dos veículos individuais autopropelidos a 6 quilômetros por hora em áreas de circulação de pedestres e a 20 quilômetros por hora em ciclovias e ciclofaixas, com a observância de levar apenas o condutor. Ao defender a proposta, Styvenson citou um “crescimento vertiginoso” de usuários de patinetes e bicicletas, sem os devidos acessórios de proteção. E disse que muitas pessoas ainda utilizam os equipamentos como brinquedos, sem atenção aos perigos aos quais estão expostas.

— Temos um trânsito já violento, em que não se respeitam ciclistas, por exemplo, e agora mais um objeto que merece atenção — ponderou.

Um dos coordenadores da ONG Rodas da Paz no DF, Raphael Dornelles destacou que, além de ajudar a desafogar o trânsito, esses veículos são benéficos por “tornarem as cidades mais humanas”. Para ele, a rigidez da lei deve ser antecedida de melhorias na estrutura urbana e de campanhas educativas que informem sobre o uso seguro.

O consultor do Senado Rodrigo Novaes também defende a educação para condutores de patinete e ciclistas.

— O patinete só deveria ser permitido nas chamadas Zonas 30, de velocidade máxima de 30 quilômetros por hora ou menos. Se eu tivesse que escolher entre condutores de bicicleta ou de patinete prudentes, embora sem capacete (porque conscientes da sua fragilidade no trânsito), e condutores mais confiantes com o capacete, eu diria que a primeira escolha provavelmente é a que vai resultar em menos acidentes graves — disse.

Novaes ressalta que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) regulamenta o uso de bicicletas e patinetes por meio da Resolução 465, de 2013. Patinetes e demais equipamentos de mobilidade individual são equipados pela resolução aos pedestres, podendo usar as calçadas com velocidade máxima de 6 quilômetros por hora, ou aos ciclistas, podendo usar as ciclovias com velocidade máxima de 20 quilômetros por hora.

No entanto, na visão do consultor, as normas de segurança e prevenção de acidentes deveriam ser uma responsabilidade do Código de Trânsito Brasileiro.

## Mobilidade

O presidente da Subcomissão Temporária de Mobilidade Urbana do Senado, senador Acir Gurgacz (PDT-RO), também apresentou anteprojeto destinado a regulamentar o uso de patinetes para o deslocamento urbano e integrar à legislação os serviços de compartilhamento de bicicletas convencionais e elétricas. Entre outras propostas, o texto restringe o tráfego às ciclovias e ciclofaixas e a velocidade não pode ser superior a 20 quilômetros por hora.

— Há uma grande discussão sobre o assunto e estamos

trabalhando por uma regulamentação mínima para que, depois, cada município adequue à sua realidade.

Em debate na subcomissão, o coordenador geral de Apoio Técnico e Fiscalização do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Arnaldo Pazetti, sugeriu a possibilidade de reduzir a velocidade das patinetes, conforme avaliação técnica, para que os capacetes não sejam necessários.

Foi isso o que aconteceu no final de maio, quando a prefeitura de São Paulo apreendeu 557 patinetes elétricos, das quais, 400 pertencentes à Grow, união das empresas Grin e Yellow. A empresa voltou a operar depois de atender recomendações do Procon-SP. Entre elas, a de diminuir a velocidade máxima para 12 quilômetros por hora, a fim de tornar opcional o uso do capacete.

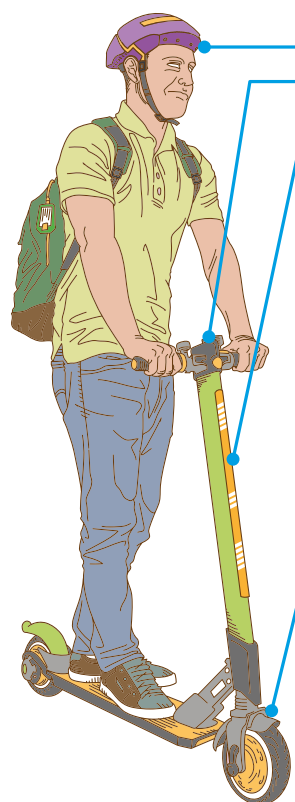
Já a gerente da Escola Pública de Trânsito (EPT), Rosana Soares Néspoli, frisou no debate no Senado que a disseminação do uso das patinetes nas calçadas é temerária e que são necessários mais estudos para definir, por exemplo, regras de espaço de uso e limite de velocidade. Ao defender cautela na elaboração das restrições, ela declarou que a introdução de um novo modal não pode ser feita à base de “ensaio e erro”.

O representante da União de Ciclistas do Brasil, Yuriê César, explicou sobre a necessidade de adaptação das cidades para os novos modais. Segundo ele, o problema da inserção desse novo tipo de transporte é o fato de os centros urbanos não estarem preparados para ciclistas e pedestres, nem se adaptarem a quem não anda de carro.

— Por que não discutimos a possibilidade de tirar o espaço dos carros nas cidades e transformar em espaço para que as pessoas caminhem, pedalem, andem de patinete? — indagou César.

## O que propõem os senadores

Os PLs 2.971, 3.112 e 3.066, de 2019, contêm basicamente normas sobre segurança



### Itens obrigatórios

- Capacete
- Velocímetro
- Sinalização noturna

### Velocidade máxima

6 km/h em calçadas e 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas

A única diferença entre as propostas é que o PL 2.971 regulamenta também bicicletas comuns que estão inseridas nos serviços de compartilhamento (aplicativos). Não existe atualmente uma lei federal que normatize o uso das patinetes.

### Saiba Mais

#### Resolução 465/2013

do Contran:  
<http://bit.ly/resolucao465>

#### Decreto da Prefeitura de São Paulo:

<http://bit.ly/decretoPatinetesSP>

#### Estudo sobre lesões provocadas por patinetes

— Departamento de Saúde de Austin, Texas:  
<http://bit.ly/estudoPatinetes>

Veja todas as edições do Especial Cidadania em [www.senado.leg.br/especialcidania](http://www.senado.leg.br/especialcidania)