

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2019
(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Disciplina o transporte de patinetes e similares em ciclovias e ciclofaixas e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O presente arcabouço legal disciplina o uso e transporte de patinetes e similares em ciclovias e ciclofaixas em todo território brasileiro, tendo como premissas:

I - a necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável e a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente;

II - os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos, bem como a utilização de novas fontes de energia e novas unidades motoras aplicadas de forma acessória em bicicletas, e em evolução ao conceito inicial de ciclomotor, patinetes e similares, objetivando a redução do consumo de combustíveis e consequente redução da poluição atmosférica, da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), da poluição sonora e de vibrações;

III - o crescente uso de ciclo motorizado elétrico ou não que impacta no regramento da segurança no trânsito;

IV – a contribuição para a acessibilidade da população e o desenvolvimento da mobilidade sustentável;

V - a atratividade do modo patinete entre as opções de transporte, incrementando sua participação na distribuição de viagens nos Estados e Municípios reduzindo o uso do transporte motorizado individual; e

VI - o direito à cidade mais sustentável, reduzindo as desigualdades, promovendo uma melhor qualidade de vida e inclusão social;

Art. 2º. Para efeitos desta lei, são adotadas as seguintes definições:

I - patinete: meio de transporte que é constituído por duas rodas em série, que sustentam uma base onde o utilizador apoia os pés, guiando-se através de um guidão que se eleva até a altura da cintura com propulsão humana ;

II - patinete motorizado: veículo de transporte movido a eletricidade ou combustão semelhante ao patinete tradicional sem propulsão humana, podendo atingir velocidade de até 50 km/h, sendo que a maioria tem bancos, retrovisores, luzes de sinalização e sistema de freio;

III - ciclovia: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada;

IV – ciclofaixa: faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, com segregação visual do tráfego lindeiro, utilizando parte da pista ou da calçada;

Art. 3º. Fica permitida a circulação de patinetes, equipamentos de mobilidade individual movidos a propulsão humana, combustão ou eletricidade, em áreas de circulação de pedestres, ciclovias e ciclofaixas, atendidas as seguintes condições:

I - velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II - velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

III - uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV - segurando o guidom com as duas mãos; e

V – uso de equipamentos de segurança, assim discriminados:

a) capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores e sinalização refletiva traseira;

b) joelheiras e cotoveleiras;

c) coletes com sinalização refletiva dianteira e traseira, quando a circulação ocorrer no período noturno; e

d) outros equipamentos de proteção conforme especificações do CONTRAN.

Art. 4º. Fica criado o Sistema Cicloviário Compartilhado (SCC), que será pautado pelos seguintes princípios:

I - promoção da equidade no acesso e uso do espaço das vias;

II - promoção contínua da convivência pacífica entre ciclistas, pedestres, usuários de patinetes, skates e similares e a população em geral;

III - segurança dos ciclistas, usuários de patinetes, skates e similares, em conjunto com os demais usuários das vias, principalmente os pedestres;

IV - conforto dos ciclistas, usuários de patinetes, skates e similares de modo a minimizar seu desgaste físico e psicológico;

V - universalização, de modo a atender à população de todas as idades, condições físicas e renda;

VI - publicidade e transparência; e

VII - participação social e gestão democrática.

Parágrafo único: O Sistema Cicloviário Compartilhado (SCC) será regulamentado mediante Resolução do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 5º. Ficam os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, Estados, Municípios e do Distrito Federal, em parceria com os demais órgãos de transporte e segurança pública,

no âmbito de suas circunscrições, autorizados a atuar no cumprimento do presente estatuto legal

Art. 6º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O boom das bicicletas compartilhadas tem levado cada vez mais "ciclistas eventuais" às ruas — inclusive no Brasil, onde esse meio de transporte se multiplica em capitais como Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e demais capitais estaduais. A oferta desse tipo de veículo cresce, assim como o número de adeptos. Ao mesmo tempo, outro segmento ganha força de olho nesse nicho de mercado: é o dos patinetes elétricos, que avançam como opção prática e ecologicamente correta. Os patinetes elétricos são vistos como uma opção mais prática de deslocamento pela cidade e também mais "limpa", ou seja, menos poluente do que o carro ou uma moto, por exemplo.

A utilização e compartilhamento desses veículos, é considerado o mais recente fenômeno de mobilidade urbana e sua ascensão tem sido vista como "meteórica".

A Bird, primeira empresa a introduzi-los nos Estados Unidos, comemorou seu primeiro aniversário, registrando mais de 10 milhões de viagens realizadas em âmbito internacional. O número de usuários chega a 2 milhões em cidades americanas e em capitais europeias. Mas não para por aí.

O sistema, no Brasil, já é oferecido, por exemplo, pela Yellow, que opera atualmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, e pela SCOO, que disponibiliza os veículos perto das principais ciclovias de São Paulo e anuncia no site que "em breve" estará em todo o país.

A Bird contou em entrevista à Forbes que apenas dois meses após sua estreia em Paris, no verão, mais de 50 mil parisienses haviam aderido à novidade. Moradores da capital francesa agora podem escolher entre e-scooters Bird e Lime - empresa com mais de 13 milhões de viagens computadas em cidades que vão de Auckland, na Nova Zelândia, a Santiago, no Chile, passando por Portland, nos Estados Unidos e por Cingapura. O negócio parece andar de vento em popa no mundo desenvolvido, e ele já está ganhando força também em outros lugares. A seu favor, a Bird diz que quase 40% das viagens de carro nas cidades são de menos de 5 km e, portanto, potencialmente substituíveis por uma forma alternativa de transporte. No lançamento na Cidade do México, a empresa disse ter observado que os 20 milhões de habitantes da capital "sofrem com os piores congestionamentos e poluição do mundo" - com os motoristas avançando no trânsito a uma velocidade média de 10 km/h e levando 2,5 horas para chegar ao trabalho. Além de ajudar a vencer o trânsito, os e-scooters, patinetes motorizadas em Inglês, são fáceis de estacionar.

Empresas que oferecem o serviço adotam o modelo "dock-free", o que significa que não há um local específico para pegar ou deixar o patinete. Você o deixa em qualquer lugar

que quiser depois do passeio e encontra o mais próximo usando um aplicativo para celular que também serve para desbloquear o veículo. Essa tecnologia já é usada nos mais modernos sistemas de compartilhamento de bicicletas e é apontada entre as vantagens que levaram esse tipo de serviço a um boom na China.

Outro argumento a favor dos patinetes é ambiental. A Bird afirma ter evitado a emissão de mais de 5.500 toneladas de CO2 (dióxido de carbono) na atmosfera - um dos gases causadores do aquecimento global - o que equivale a mais de 1 mil carros dirigidos por um ano. Enquanto isso, a Lime se comprometeu a tornar toda a sua frota completamente "livre de carbono", comprando créditos de energia renovável para compensar o carbono que é liberado quando suas e-bikes e e-scooters são recarregados.

Turbinado com dinheiro de investidores e sem ter que arcar com os custos de estruturas físicas para atracação dos patinetes, o sistema é barato para as empresas, o que favorece uma oferta em expansão desse meio de transporte alternativo. Assim, em função de seu crescimento nas médias e grandes metrópoles brasileiras, faz-se mister o disciplinamento do compartilhamento, pelos patinetes, das ciclovias e ciclofaixas com bicicletas e pedestres, visando o regramento de todo sistema de mobilidade urbana alternativa sustentável.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em

Dep. Gonzaga Patriota
PSB/PE