

ATA DA 02ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

Aos 20 dias do mês de outubro, às dezoito horas e trinta minutos, em ambiente virtual pela plataforma Teams, reuniram-se os Conselheiros do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMMU) para a 2ª Reunião Extraordinária, tendo como pauta:

1. Regulamentação do uso compartilhado de patinetes elétricos na cidade de Campinas.

A reunião teve início com João Beato confirmando o funcionamento da transmissão e informando que o encontro começaria com a apresentação preparada pela Divisão de Fiscalização e Operação da EMDEC. Claudionir de Sá se prontificou a compartilhar a tela e iniciar a exposição, enquanto João aguardava o envio da apresentação por parte de Natalya. Após breve ajuste técnico, Allex deu as boas-vindas aos participantes e autorizou o início da apresentação.

Claudionir de Sá iniciou sua fala cumprimentando os presentes e explicando que o objetivo da apresentação era trazer um panorama sobre a Resolução nº 996/2023 do Contran, que trata dos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, como os patinetes elétricos. Ele destacou que o tema tem ganhado relevância nas grandes cidades, refletindo uma nova modalidade de deslocamento urbano inserida no conceito de micromobilidade elétrica, voltada a oferecer alternativas sustentáveis, rápidas e acessíveis para pequenos trajetos e conexões com o transporte público.

O expositor explicou que a resolução classifica seis tipos de veículos: bicicleta comum, equipamento de mobilidade individual autopropelido, bicicleta elétrica (em duas categorias), ciclomotor, motoneta e motocicleta. Em seguida, apresentou imagens ilustrativas de diferentes modelos de veículos autopropelidos — como cadeiras de rodas motorizadas, monociclos, hoverboards e patinetes — ressaltando que esses equipamentos estão cada vez mais presentes nos grandes centros urbanos, ainda que, em Campinas, seu uso seja menos frequente.

Claudionir detalhou as características técnicas que definem um equipamento autopropelido: possuir uma ou mais rodas (com ou sem equilíbrio próprio), potência máxima de 1.000 watts (equivalente a 1,34 CV) e velocidade de fabricação limitada a 32 km/h. Em Campinas, contudo, o limite regulamentado é de 20 km/h. Também informou que o veículo deve ter largura máxima de 70 cm entre os guidões e comprimento entre eixos de até 1,30 m; ultrapassando esses parâmetros, o equipamento passa a ser considerado ciclomotor, sujeito a outras exigências legais.

A exposição prosseguiu com a explicação de que, segundo a Resolução nº 996, os equipamentos autopropelidos devem possuir limitador eletrônico de velocidade, campainha e sinalização noturna dianteira, traseira e lateral. Claudionir destacou ainda que cabe aos órgãos municipais de trânsito regulamentar a circulação desses equipamentos, podendo definir as vias e as velocidades permitidas, conforme as condições locais e os projetos de segurança viária de cada cidade.

Em Campinas, a circulação de patinetes e similares pode ocorrer em calçadas, parques, ciclovias, ciclofaixas e vias com velocidade de até 40 km/h, observando-se os limites e regras estabelecidos pelo município. Claudionir ressaltou que a resolução também permite ajustes por parte do poder público, mediante estudos técnicos que garantam a segurança dos usuários.

Na sequência, ele explicou que, conforme o artigo 11 da resolução, os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos devem seguir as mesmas regras de circulação das bicicletas, ou seja, trafegar no mesmo sentido da via, junto ao bordo direito, respeitando

sinalizações e evitando o uso das calçadas quando houver pedestres. Diferenciando as categorias, ele observou que, enquanto os patinetes e bicicletas elétricas não exigem registro, habilitação ou emplacamento, os ciclomotores, motonetas e motocicletas, por atingirem velocidades superiores a 32 km/h, estão sujeitos a essas exigências, inclusive ao uso obrigatório de capacete e CNH.

Para fins de esclarecimento, Claudionir explicou a diferença entre motocicleta e motoneta: a primeira é conduzida em posição montada, com o banco contínuo até o tanque, enquanto a segunda — como o modelo Biz — é conduzida em posição sentada, com espaço livre entre os joelhos.

Encaminhando-se para o encerramento da apresentação, Claudionir relacionou o tema à Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), que prioriza os modos não motorizados, a integração entre diferentes meios de transporte e a sustentabilidade ambiental e social. Explicou que os patinetes e similares representam instrumentos de inovação urbana, oferecendo deslocamentos de “última milha” entre terminais e destinos finais, com baixo custo energético e menor impacto ambiental.

O expositor destacou que a desburocratização desses equipamentos segue uma tendência mundial de incentivo à micromobilidade e que, em Campinas, o município tem buscado compreender a cultura local e a aceitação dos cidadãos quanto ao uso desses meios. Observou que, embora o uso ainda seja majoritariamente voltado ao lazer, trata-se de um processo de mudança cultural e de fortalecimento da mobilidade urbana sustentável e segura.

Por fim, Claudionir enfatizou a importância da educação e comunicação com a população, para garantir o uso responsável e seguro dos equipamentos. Ressaltou que o município tem o desafio de equilibrar a inovação e a sustentabilidade com a segurança viária, observando os impactos e o comportamento dos usuários.

Concluiu afirmando que, por possuírem baixo potencial lesivo, os patinetes e equipamentos similares devem ser tratados de forma mais próxima às bicicletas do que aos ciclomotores, promovendo o acesso democrático, a mobilidade sustentável e a segurança pública.

Na sequência, Alex solicitou que João prosseguisse com a pauta prevista, e Andreia perguntou sobre a programação e a existência de deliberações. João explicou que a reunião tinha como objetivo principal apresentar o panorama sobre os patinetes, as experiências e diretrizes em Campinas, e que as contribuições e eventuais decisões poderiam surgir a partir do debate posterior. Na sequência da reunião extraordinária, a conselheira Andreia questionou sobre o tempo de duração do encontro, ao que João Beato esclareceu que, em geral, as reuniões do Conselho costumam ter duração de duas horas, mas, por se tratar de uma reunião extraordinária, não havia um tempo de encerramento previamente definido. Andreia sugeriu reservar pelo menos trinta minutos para as discussões e contribuições dos presentes, proposta considerada razoável pelo presidente Alex, que reforçou a importância de um tempo mínimo destinado ao debate, após a apresentação de Natália, representante da empresa de patinetes elétricos. Ficou acordado, portanto, que a apresentação seria realizada até por volta das 19h30, reservando-se os trinta minutos finais para discussão.

Beato, entretanto, ponderou que, por se tratar de uma reunião extraordinária, o ideal seria manter certa flexibilidade, de modo a permitir o aprofundamento das discussões, e afirmou não se opor à sugestão de limite de tempo, desde que não prejudicasse o objetivo da reunião. Com o consenso dos participantes, Andreia convidou Natália a iniciar sua apresentação.

Natália iniciou explicando que procuraria ser breve e objetiva, apresentando os principais aspectos do trabalho da empresa Jet, responsável pelo serviço de patinetes elétricos em Campinas. Informou que a empresa é originária do Cazaquistão, atua em oito países, conta com mais de 70 mil patinetes e já realizou mais de 55 milhões de viagens. No Brasil, a

empresa está presente em 30 cidades, com cerca de 20 mil patinetes e 560 bicicletas — estas últimas utilizadas principalmente em cidades litorâneas.

Ela destacou que a Jet tem uma lógica diferente dos concorrentes, pois inicia suas operações mesmo em cidades menores, com cerca de 150 patinetes, e mantém equipes locais completas, empregando trabalhadores para manutenção, troca de baterias e orientação de usuários. Ressaltou também que a empresa participará da COP 30, reforçando seu compromisso com a mobilidade sustentável, e que o serviço não se destina apenas ao lazer, mas também ao deslocamento cotidiano de trabalho e estudo, atuando como um meio de transporte complementar ao sistema público, especialmente para percursos curtos — a chamada “última milha”.

Segundo Natália, em São Paulo, o serviço já chegou a registrar até 10 mil viagens por dia. Ela explicou que os patinetes seguem regulamentações federais, como as do Contran, que estabelecem idade mínima de 18 anos e limite de velocidade de 20 km/h, além de zonas lentas em locais de grande circulação, como parques, onde a velocidade é reduzida para 12 a 15 km/h. Informou ainda que a empresa mantém seguros para usuários, terceiros e bens públicos, com opções de cobertura básica ou estendida.

Em Campinas, a Jet já apresentou proposta à Secretaria de Mobilidade para demarcação de pontos fixos de estacionamento, semelhante ao que ocorre em outras cidades como São Paulo, Balneário Camboriú e Vila Velha. Esses pontos são determinados em conjunto com o poder público e podem ser criados ou removidos em até meia hora, conforme solicitação da Secretaria.

Natália informou que, a cada 100 patinetes, a empresa gera de seis a sete empregos diretos, e que em Campinas há uma equipe ampla, com profissionais de manutenção, troca de baterias e promotores que atuam nas ruas orientando usuários. A empresa também realiza ações educativas, como as escolas de direção segura, especialmente aos fins de semana, e participa de eventos como o Maio Amarelo, em parceria com a Secretaria de Mobilidade e a Unicamp.

Sobre as especificações técnicas, explicou que os patinetes da nova geração são mais estáveis, suportam até 200 kg, mas devem ser utilizados por apenas uma pessoa. Reforçou que a empresa cumpre todas as normas de acessibilidade e dimensionamento exigidas pela legislação.

Encerrada a primeira parte da apresentação, Antônio Ribas fez uma pergunta sobre a atuação dos promotores nas ruas, mencionando que, apesar de ser usuário cadastrado, raramente via alguém orientando o uso dos patinetes no Parque Taquaral. Também perguntou sobre o horário de funcionamento do serviço, ao que Natália respondeu que os patinetes operam 24 horas por dia, sete dias por semana, e que há promotores em pontos estratégicos, sobretudo nos fins de semana.

Em seguida, Joselito questionou sobre o descarte irregular dos patinetes, observando que muitos são deixados em locais inadequados, inclusive obstruindo a passagem de pedestres e pessoas com deficiência. Natália esclareceu que o aplicativo indica os locais corretos para retirada e devolução, e que o usuário não consegue encerrar a viagem fora dessas áreas — o que mantém a cobrança ativa. Explicou, porém, que o GPS tem uma margem de erro de cerca de 30 cm, o que pode causar pequenos desvios.

Ela acrescentou que a equipe da Jet monitora os patinetes em tempo real, por meio de sistema de geolocalização, e realiza recolhimentos 24 horas por dia, inclusive com apoio de grupos de mensagens com a Secretaria de Transportes. Caso o patinete não seja recolhido em até 30 minutos após uma notificação, a empresa é multada. Destacou que a empresa também já localizou patinetes levados para fora da cidade e os recuperou com apoio de sua equipe de segurança.

Joselito manifestou preocupação com o impacto sobre a mobilidade de cadeirantes e pedestres, ressaltando que o estacionamento irregular dos patinetes pode representar um obstáculo físico nas calçadas. Natália reconheceu a pertinência da preocupação, afirmou que a empresa compartilha dessa visão e que trabalha continuamente para reduzir as ocorrências, embora dependa também da colaboração dos usuários.

Ela informou que há um esforço conjunto com a Secretaria para demarcar áreas fixas de estacionamento, evitando interferências em garagens e passagens de pedestres, e que Campinas tem apresentado poucas reclamações desse tipo em comparação a outras cidades. Reforçou que a empresa busca conscientizar os usuários por meio de campanhas educativas e ações em universidades.

Prosseguindo, Natália apresentou dados do relatório mensal enviado à Secretaria de Transportes: atualmente, Campinas conta com cerca de 300 patinetes ativos e 260 pontos de estacionamento, totalizando 60 mil usuários cadastrados e 209 mil viagens realizadas, com aproximadamente 684 mil quilômetros percorridos. Informou ainda que a empresa planeja expandir gradualmente a área de cobertura, incluindo um futuro credenciamento na Unicamp.

Explicou que essa expansão é baseada em dados de demanda não atendida, identificados quando usuários tentam acessar o aplicativo em áreas ainda não contempladas pelo serviço. Esses dados são compartilhados com a Secretaria, que avalia e autoriza a abertura de novos pontos.

Encerrada a apresentação, Andreia agradeceu a exposição de Natália, destacando que foi esclarecedora e bem estruturada. Ela observou que o uso de patinetes é positivo como meio de transporte para curtas distâncias, especialmente na conexão com o transporte público, mas ponderou que a prioridade da gestão pública e do Conselho deve permanecer voltada ao transporte coletivo, a fim de evitar a multiplicação de novos elementos nas vias que possam gerar conflitos ou aumentar a complexidade do trânsito urbano.

A Sra. Andreia também considerou que os esforços do grupo deveriam se concentrar nas licitações e em novas formas de transporte público. Ressaltou que a utilização dos patinetes elétricos seria mais adequada em regiões com menor oferta de transporte coletivo, como bairros periféricos, e não necessariamente nas áreas centrais da cidade, que já são mais bem atendidas por diferentes modais. Propôs que os recursos e incentivos fossem alocados de forma a favorecer a população que mais necessita de alternativas de mobilidade.

O Sr. João Beato ponderou que o transporte público é uma concessão gerida pelo poder público, mas que os patinetes configuram uma atividade privada, sujeita apenas a credenciamento e autorização municipal, e não a concessão. Explicou que, por se tratar de um serviço de natureza privada, o poder público não poderia determinar as regiões em que as empresas deveriam operar, apenas estabelecer regras gerais de funcionamento. Andreia contrapôs, afirmando que o poder público pode induzir políticas públicas por meio de condicionantes, como exigir que parte da frota atenda áreas de menor cobertura de transporte. Beato respondeu que, juridicamente, isso não seria possível, pois configuraria interferência indevida na atividade econômica.

A discussão se aprofundou sobre os limites da atuação pública. Andreia citou o exemplo da Prefeitura de São Paulo, que, segundo ela, define áreas, pontos de estacionamento e planos operacionais obrigatórios para as empresas, de forma a garantir equilíbrio territorial na oferta do serviço. Beato reconheceu o modelo paulistano, mas reiterou que a expansão depende de solicitação da credenciada e autorização do poder público, mantendo-se o caráter privado do serviço.

A Sra. Natalya, representante da empresa operadora dos patinetes, esclareceu que há interesse em expandir para todas as regiões da cidade, incluindo áreas periféricas, e que já existem solicitações para mais de oitenta novos pontos, em análise pela Secretaria de

Transportes. Explicou que o processo é gradual e depende de autorizações administrativas. Destacou que o uso dos patinetes pode ser especialmente útil em horários noturnos, quando há menor oferta de transporte coletivo, reforçando o potencial do serviço como complemento à mobilidade urbana.

O conselheiro Topinel fez uma intervenção relatando reclamações de pedestres sobre patinetes deixados no meio das calçadas, dificultando a circulação, e pediu que a empresa oriente melhor seus usuários. Também solicitou atenção à convivência com ciclistas nas ciclovias, defendendo o respeito ao espaço destinado às bicicletas. Natalya respondeu que os patinetes seguem as regras da legislação federal, que permite sua circulação em ciclovias e ciclofaixas, e que cada veículo possui controle eletrônico que limita a velocidade a 20 km/h. Comprometeu-se a reforçar as orientações aos usuários por meio de notificações enviadas pelo aplicativo.

O conselheiro Antônio Ribas relatou situações de risco causadas por usuários que circulam na contramão, sugerindo que o aplicativo bloqueie o uso nessas condições. Natalya informou que a empresa já aplica penalidades, como suspensão de sete dias ou bloqueio permanente de contas em caso de reincidência de uso indevido, e que analisaria a possibilidade de implementar penalidades para uso na contramão.

Na sequência, o Sr. João Beato leu perguntas do participante Walter, que questionou se os valores cobrados pelo uso dos patinetes são regulados pelo poder público. Beato esclareceu que os preços são definidos pela própria empresa, por se tratar de serviço privado. Walter também sugeriu descontos para usuários que deixem os equipamentos nos locais corretos, ao que Beato respondeu que entende que isso é uma obrigação, sendo uma ideia fazer o contrário e cobrar de quem não para no local correto.

O Secretário Municipal de Transportes, Fernando de Caires Barbosa, ingressou brevemente na reunião para cumprimentar os participantes e reforçar a importância do diálogo entre as partes.

Na sequência, o coordenador de fiscalização, Marcelo Carpenter, informou que a EMDEC mantém canais abertos para recebimento de reclamações, como o telefone 118 e o site oficial, e que os agentes estão orientados a registrar ocorrências de patinetes estacionados de forma irregular. Explicou que essas informações são encaminhadas à empresa para providências, incluindo a suspensão de usuários reincidentes.

O conselheiro Joselito apoiou a proposta de penalização aos usuários que deixarem os patinetes em locais inadequados, reforçando os prejuízos à mobilidade de pedestres, idosos e cadeirantes. Natalya confirmou que a empresa já aplica suspensões de 7 dias em casos de mau uso, e bloqueio da conta em casos de transporte de crianças ou reincidência de mau uso, ressaltando que apenas uma pequena parcela dos usuários comete irregularidades.

Topinel prosseguiu relatando, em tom pessoal, as dificuldades enfrentadas por cadeirantes na circulação pelas calçadas, especialmente quando encontram patinetes deixados de forma a obstruir a passagem. Ressaltou que, após amputação decorrente de diabetes, passou a utilizar cadeira de rodas e, por isso, vivencia diretamente os obstáculos no deslocamento. Destacou que a presença de patinetes bloqueando vias de pedestres torna o trajeto inviável e compromete a segurança, motivo pelo qual orientará outras pessoas, sempre que presenciarem irregularidades, a registrarem ocorrência pelo canal 118. Agradeceu o cuidado demonstrado por Joselito e Ribas, observando que ambos têm considerado as necessidades de acessibilidade dos cadeirantes.

Em seguida, parabenizou os presentes pelo conhecimento técnico demonstrado sobre o uso de bicicletas e patinetes. Comentou que, antes da atual empresa, havia outra operadora que gerava constantes atritos entre ciclistas e usuários de patinetes, situação que, segundo ele, acabou sendo mitigada com a chegada da nova prestadora. Ressaltou que é essencial que a empresa oriente adequadamente seus usuários para que respeitem os ciclistas e evitem

conflitos já ocorridos no passado. Mencionou ainda que, caso haja expansão do serviço para regiões periféricas, será necessário cuidado redobrado quanto à segurança dos equipamentos, dada a maior vulnerabilidade a furtos. Observou que entende que os patinetes possuem dispositivos de rastreamento, o que pode auxiliar na proteção e recuperação dos veículos.

Natalya informou que todos os patinetes possuem GPS, esclarecendo que a empresa ainda não expandiu para regiões periféricas, mas que já mantém equipe de segurança ativa no município. Relatou que, em alguns casos, moradores guardam patinetes em garagens ou veículos acreditando tratar-se de equipamentos perdidos, mas que a empresa conseguiu recuperar todos os itens, sem registros de perdas. Destacou que Campinas se mostra uma cidade tranquila para operação, apresentando índices quase nulos de furto, e que a equipe de monitoramento é automaticamente acionada quando um patinete ultrapassa a área de atuação autorizada.

Em seguida, Ana Emília, que havia solicitado manifestação. A conselheira Ana Emília comentou que o serviço de patinetes elétricos ainda é uma modalidade recente no país, o que gera desconhecimento geral da população sobre as regras de uso. Explicou que, por se tratar de tecnologia jovem e ainda em fase inicial, diversos aspectos precisam ser gradualmente ajustados, incluindo a expansão da área de operação e a consolidação de boas práticas de segurança. Ressaltou que, assim como ocorreu no início das operações de aplicativos de transporte, o processo de adaptação envolve tanto usuários quanto prestadores do serviço. Afirmou que Campinas segue etapa semelhante à vivenciada em outras cidades, com necessidade de educação para evitar abandono indevido dos equipamentos, acidentes, bloqueio de calçadas e prejuízos à mobilidade de pedestres, idosos e pessoas com deficiência. Reforçou que a expansão do serviço é desejável, mas deve ocorrer com responsabilidade e observância das condições de segurança.

Na sequência, o presidente João Beato passou a palavra ao Sr. Irineu, que questionou representantes da EMDEC sobre a aplicação de multas relacionadas às regras de mobilidade urbana e ao descumprimento das normas de operação do serviço, bem como sobre a necessidade de atuação de agentes públicos para fiscalização e controle dos equipamentos.

O representante Carpenter esclareceu que não existe previsão de multa aplicada pela EMDEC especificamente ao usuário que faz uso incorreto do patinete. Informou que as sanções administrativas são, em regra, responsabilidade da própria empresa operadora, que aplica medidas internas quando constatado uso inadequado. Explicou que a intervenção da EMDEC ocorre em casos de abandono de patinetes em locais que prejudiquem intensamente a circulação, especialmente quando não há solução após contato com a empresa. Nesses casos, relatou que o equipamento pode ser removido ao pátio da EMDEC via guincho. Destacou que tal procedimento ocorreu apenas duas vezes desde o início da operação, uma vez que a empresa tem atendido prontamente às solicitações. Acrescentou que agentes da EMDEC atuam orientando usuários e acompanhando o uso adequado dos equipamentos.

A Sra. Natalya complementou, destacando que a empresa realiza ações conjuntas com a EMDEC em campanhas educativas, como no Maio Amarelo, e tem procurado conscientizar a população sobre o uso correto dos patinetes. Ressaltou que a expansão do serviço tem ocorrido de forma gradual, acompanhada de comunicação constante com os usuários.

Na sequência, o presidente João Beato reforçou os canais de comunicação para registro de ocorrências pela população, citando o número 118, o WhatsApp institucional da EMDEC (19 3731-2910), o portal e o aplicativo oficial, disponíveis para envio de reclamações, denúncias e solicitações.

Em seguida, o conselheiro Ribas agradeceu a participação de todos e declarou que a reunião contribuiu para esclarecer dúvidas e alinhar expectativas. Observou que o serviço ainda está em processo de consolidação na cidade e que a convivência com os patinetes evoluirá conforme o uso cotidiano. Relatou que, em situações pontuais, recoloca patinetes fora de posição em locais adequados, entendendo que pequenas ações individuais colaboram para melhorar a mobilidade urbana. Finalizou agradecendo à empresa operadora, aos conselheiros e aos participantes pelas contribuições.

O conselheiro Beato realizou breve comentário final, mencionando episódio recente divulgado na imprensa internacional como exemplo descontraído sobre o uso global dos patinetes. Em seguida, encerrou formalmente a reunião.

Lista de presença (gerada pela plataforma TEAMS):

Allex Maia , Ana Emilia Fiorezi, Andreia Marques, Antônio Ribas, Claudionir Thomas de Sá, Fernando de Caires Barbosa, Irineu Ramos , Jota Nascimento, João Maria Beato de Andrade, Marcelo Madi Carpenter Ferreira, Natalya, Rosa Paula Selhi, TOPINEL, natalya