

Cada vez mais entra em discussão o uso da bicicleta elétrica em todo mundo. O que já acontece na Europa e China há muito tempo. Países como a França, já contam com uma frota de mais de 25 (vinte e cinco) mil e a Holanda com mais de 200 (duzentos) mil veículos desse tipo.

O último desafio Intermodal, realizado em diversas capitais brasileiras em outubro de 2009, mostrou que a bike é mais rápida do que o helicóptero nos horários mais críticos do trânsito apesar de não ultrapassar os 25 (vinte e cinco) km/h e uma carga de 6 (seis) a 8 (oito) horas é suficiente para rodar até 70 (setenta) km.

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) vai apresentar antes da Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável, a Rio + 20, um conjunto de normas para regulamentar a utilização de bicicletas elétricas em todo o País.

Espera-se que as novas regras permitam que os veículos trafeguem em ciclovias e seus condutores não precisem de habilitação específica. Conforme estudos do Denatran, os veículos com velocidade de até 20 (vinte) km/h e com motor de até 4 (quatro) quilowatts de potência serão enquadrados em normas específicas de circulação como não serem abordados por agentes da lei seca, por exemplo.

As regras definitivas estão sendo estudadas por uma comissão do Denatran para que elas entrem em vigor sem ferir o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Decisão comemorada por ativistas da mobilidade sustentável já que as bicicletas são práticas, econômicas, silenciosas, não emitem nenhum gás poluente na atmosfera e garante transporte rápido e econômico para qualquer lugar.

Em alguns estados como Rio de Janeiro e São Paulo estão estudando a viabilidade e regras para circulação das bicicletas elétricas por não terem malha suficiente de ciclovias para atender aos interessados, caso a demanda sofra uma elevação considerável. Além disso, poucas cidades brasileiras sequer se preocuparam, até o presente momento, em deixar um espaço para ciclovia quando do seu planejamento viário.

No Rio de Janeiro o uso da bicicleta foi regulamentado a partir do decreto publicado no Diário Oficial do último dia 7 (sete) equiparando os modelos elétricos às bicicletas tradicionais de propulsão humana o que gerou polêmica entre a prefeitura e o Denatran.

O Rio se antecipou a tudo isso por causa da discussão gerada quando Marcelo Toscano Bianco foi abordado pelos agentes da Operação Lei Seca conduzindo uma bicicleta elétrica e se recusou a fazer o teste do bafômetro, estava sem capacete e não tinha carteira de habilitação da categoria do veículo, foi multado em mais de R\$ 1.700,00 (hum mil e setecentos reais), recebeu 21 (vinte e um) pontos na carteira de habilitação de automóvel e ainda teve a bicicleta apreendida.

Embora seja uma tendência mundial, fatores como tradição de uso de bicicletas como meio de transporte, maior oferta de marcas e modelos, políticas públicas de incentivo ao uso desses também ajudam a impulsionar as vendas e a popularizar o uso.

No Brasil podemos dizer que o incentivo é nulo e os altos preços (chegam a custar quase R\$ 3.000,00 (três mil) reais) tornam a popularização das tais bicicletas elétricas quase impossível, por enquanto.

Ainda assim, há quem acredite e iniciativas não faltam. Empresas como a Big Bikes, Eco Bikes e Porto Seguro estão disponibilizando bicicletas elétricas para compra em diversas partes do Brasil com preços variando entre R\$ 1.990,00 (hum mil novecentos e noventa) reais a R\$ 2.990,00 (dois mil novecentos e noventa) reais possuindo itens como bagageiros e bancos, travas antifurto banco de corona e até seguro contra roubo que em recente reportagem feita por uma emissora de TV em São Paulo, usuários reclamaram do alto custo desse tipo de seguro (bicicleta comum), mas que mesmo assim achavam vantajoso fazê-lo.

www.naganuma.com.br

mn@naganuma.com.br

Twitter - @mtnaganuma