

São Paulo, 07 de abril de 2026

A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike, desde a publicação da Resolução SMTR nº 3.911, de 6 de abril de 2026, tem sido consultada por seus associados, pela imprensa e pela comunidade ciclística em geral sobre seu posicionamento diante da decisão do município do Rio de Janeiro. Nossa visão é clara: o decreto apresenta sérios problemas, que precisam ser revistos.

É preciso, contudo, entender e respeitar o grande desafio das cidades brasileiras para lidar com o crescimento da circulação de ciclomotores, autopropeidos e bicicletas elétricas. Além disso, é hora de acolher a dor dos cariocas — e de toda a sociedade — ao lidar com a morte prematura e inexplicável de uma mãe e um filho na última semana.

Situações como esta aceleram a motivação de todos nós para que algo seja feito em busca de mais segurança no trânsito. Todas as vidas importam, e nenhuma morte é aceitável.

O decreto, entretanto — que entrou em vigor no dia 1º de abril e foi ajustado no último Diário Oficial —, parte do senso comum e extrapola os limites cabíveis ao município. Há pouco mais de dois anos, a [Resolução 996/2023](#) definiu as características dos veículos e seus limites. Cabe ao Rio de Janeiro regulamentar a circulação pela cidade e, principalmente, fiscalizar as decisões que forem propostas, como ocorreu em Santos (SP), Niterói (RJ) e outras cidades brasileiras.

Porém, a decisão do Rio de Janeiro em equiparar autopropeidos e ciclomotores não apenas se equivoca em conceito (afinal, é uma decisão inconstitucional), como também na prática. Esse nivelamento, simplesmente, não resolve os principais pontos atuais de conflito e ainda aumenta o risco de novos casos como o trágico atropelamento de dias atrás.

Nesse contexto, a limitação de circulação em eixos relevantes da cidade, sem a devida oferta de alternativas seguras, pode comprometer o potencial desses veículos como solução de mobilidade urbana.

É fundamental destacar que a segurança viária não se constrói apenas por meio de restrições, mas sobretudo com investimentos em infraestrutura adequada, educação no trânsito e integração segura entre os diferentes modos. Com uma boa e eficiente fiscalização, o autopropeido está muito melhor amparado sob as mesmas regras da bicicleta convencional e da bicicleta elétrica com pedal assistido, sendo um instrumento relevante para a promoção da mobilidade sustentável, da inclusão social e da redução de emissões.

Por isso, a Aliança Bike, em nome do Setor de Bicicletas, convida os órgãos competentes e a sociedade civil a rediscutir a decisão de forma institucional e técnica, garantindo assim segurança viária, eficiência urbana e incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte.