



Acesse pelo  
QR Code



Scooters de baixa cilindrada, como a Honda Elite 125, têm câmbio automático CVT e roda até 50 km com 1 litro de gasolina

## Motocicletas “sem embreagem” são opção para iniciantes

*Scooters e motonetas são fáceis de guiar e econômicas; confira dicas e modelos para quem deseja começar a se locomover com mais agilidade pelas ruas da cidade*

Por Arthur Caldeira

**N**este ano, os combustíveis já tiveram três aumentos e ainda estamos em fevereiro. Com isso, o preço do litro da gasolina nos postos de combustível chegou a R\$ 5 em algumas cidades e, até mesmo, ultrapassa esse valor em outras. Para muitos, o alto preço dos combustíveis é a motivação que faltava para procurar meios de transporte mais econômicos e eficientes.

Quando se fala em economia de combustível, as motocicletas sempre aparecem no topo da lista entre os veículos com menor consumo. Afinal, atualmente, um modelo de baixa capacidade (a tal “cilindrada”), com 150 cm<sup>3</sup>, por exemplo, pode rodar até 50 quilômetros com 1 litro de gasolina.

Dentre os tipos de moto, as scooters e motonetas (CUBs), projetadas para a mobilidade urbana, são ideias para quem quer começar a se locomover em duas rodas. “Por serem automáticas, as scooters são muito procuradas por aqueles que estão começando. Além do conforto, são fáceis de pilotar e muito econômicas”, afirma Marcello Torres, supervisor do Centro Educacional do Trânsito Honda, em Recife (PE).

### ESCALA DE APRENDIZAGEM

Para quem pensa em começar a andar de moto ou já é habilitado, mas quer comprar a sua, o especialista em técnicas de pilotagem aconselha a escolher modelos de menor capacidade. “Andar de moto, como tudo na vida, é uma questão de prática. Por isso, é ideal começar com modelos de 125, 150 cilindradas, para depois ir subindo ‘degrau por degrau’”, aconselha Torres.

As motos menores também cumprem sua função dentro da mobilidade urbana, oferecendo facilidade de pilotagem e economia de combustível. Além de servirem de aprendizado aos novatos.

Atualmente, todas as motocicletas, até scooters e motonetas, saem de fábrica com tecnologias que ajudam os iniciantes, ressaltou Marcello Torres. “Os freios combinados são uma tecnologia que auxilia muito quem tem menos experiência”, analisa. Modelos como a Elite 125, scooter de entrada da Honda, já trazem o sistema de freios combinados, que distribui a frenagem entre as duas rodas e corrige a falha de muitos motociclistas em não usar o freio dianteiro.

**+** CONTINUA NA PÁG. 2

Leia também:

**TECNOLOGIA**  
Indústrias se preparam para reciclar 100% dos componentes da bateria

**+** PÁG. 4



Foto: Divulgação Nissan

E mais:

**EVENTO**  
Connected Smart Cities & Mobility fomenta a mobilidade inclusiva

**+** PÁG. 6



Foto: Edson Lopes Jr | Secom - Prefeitura de SP

# Sete modelos de até R\$ 15 mil para estrear em duas rodas

Veja as principais características e vocações de scooters e motonetas acessíveis e fáceis de pilotar

Embora as motocicletas urbanas sejam as campeãs de venda no Brasil, as motonetas, como a Honda Biz, também são muito populares, respondendo por 15,5% do mercado. As scooters também têm crescido sua participação nas vendas e representaram 8,3% das motos vendidas em 2020. Seguindo os conselhos do instrutor de pilotagem da Honda, selecionamos motonetas e scooters de baixa capacidade cúbica – e preço público sugerido de até R\$ 15 mil – que prezam pela facilidade de pilotagem e economia de combustível. Confira.



**Foto da capa: Honda Elite 125** Tem a facilidade do câmbio automático CVT e roda até 53 quilômetros com 1 litro de gasolina. Embora seja o modelo mais barato, tem iluminação em LED e painel digital. Há espaço para um capacete aberto sob o banco e dois porta-objetos no escudo frontal. Tem rodas pequenas e freio a disco apenas na frente, com sistema CBS (Combined Braking System), que distribui a força de frenagem entre as rodas. Ideal para trajetos urbanos e por avenidas de boa pavimentação.

<b>Motor</b>	1 cilindro, 125 cc (gasolina)
<b>Potência</b>	9,34 cv
<b>Câmbio</b>	automático CVT
<b>Preço</b>	R\$ 9.280*



Fotos: Divulgação Honda

**Yamaha Neo 125** A scooter da Yamaha tem como atrativo a facilidade de pilotagem, pois usa câmbio automático (tipo CVT). Leve, 97 quilos, e com assento baixo (77,5 centímetros), a Neo é ideal para quem nunca andou de moto. O diferencial do modelo são as duas rodas de 14 polegadas, que oferecem mais estabilidade. O freio a disco também está presente apenas na roda dianteira, mas existe o sistema combinado, que a Yamaha chama de unificado, para distribuir a frenagem. Também comporta um capacete aberto sob o assento, além de porta-objetos e um gancho atrás do escudo.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



<b>Motor</b>	1 cilindro, 125 cc (gasolina)
<b>Potência</b>	9,8 cv
<b>Câmbio</b>	automático CVT
<b>Preço</b>	R\$ 9.890*



Foto: Divulgação Yamaha

**Honda Biz 125** A motoneta (ou CUB) é uma das motos mais vendidas no Brasil e faz sucesso entre as mulheres. A Biz 125 se diferencia das scooters porque tem câmbio rotativo de quatro velocidades e embreagem semiautomática, ou seja, não há manete, mas é preciso pisar no pedal para trocar de marcha. Seu motor também é bicombustível, podendo ser abastecido com gasolina ou etanol. Com rodas de liga leve e aro 17, na dianteira, a Biz é mais robusta e enfrenta melhor ruas e avenidas esburacadas. O sistema de freios é combinado, mas há disco apenas na frente. Também oferece espaço para transportar objetos debaixo do banco, onde há uma tomada de 12 V para carregar o smartphone. A motoneta é vendida em uma versão menos potente, de 110 cc, e mais barata.

<b>Motor</b>	1 cilindro, 125 cc (gasolina/etanol)
<b>Potência</b>	9,2 cv
<b>Câmbio</b>	rotativo de quatro marchas
<b>Preço</b>	R\$ 10.590*



Foto: Divulgação Honda

**Kymco Agility 200** A taiwanesa Kymco, especializada em scooters, é vendida no Brasil pela J.Toledo. A Agility 200 é o modelo de entrada da marca e, apesar do nome, seu motor tem 163 cm<sup>3</sup> de capacidade e apenas 12,5 cv de potência máxima. Por outro lado, oferece roda aro 16, na dianteira, e 14, na traseira. Os freios a disco em ambas contam com sistema ABS. O compartimento sob o banco tem pouco espaço, mas a scooter é vendida com um baú de 16 litros de série.

<b>Motor</b>	1 cilindro, 163 cc (gasolina)
<b>Potência</b>	12,5 cv
<b>Câmbio</b>	automático CVT
<b>Preço</b>	R\$ 14.250*



Foto: Divulgação Kymco

**Honda PCX 150 ABS** Scooter mais vendida no Brasil, a PCX 150 já tem motor superior em potência e em tecnologia, como o sistema "idling stop", que desliga o motor em paradas mais longas para economizar combustível e poluir menos. O câmbio é do tipo CVT e, portanto, automático. O painel é digital e o sistema de iluminação é todo em LED. A versão com ABS tem chave de presença (Smart Key) e freio a disco nas duas rodas, mas o sistema antitravamento atua apenas na dianteira. As rodas de liga leve são de 14 polegadas. O espaço sob o assento é amplo e comporta até um capacete integral. Há ainda um porta-luvas no escudo frontal, que traz tomada de 12 V.

<b>Motor</b>	1 cilindro, 150 cc (gasolina)
<b>Potência</b>	13,2 cv
<b>Câmbio</b>	automático CVT
<b>Preço</b>	R\$ 13.990*



Foto: Divulgação Honda

**Haojue VR 150** A scooter de origem chinesa é vendida, no Brasil, pela JTZ Motos, que também representa a Suzuki. Leve e compacta, tem motor de 150 cc, com injeção eletrônica, e o prático câmbio CVT automático. Com rodas pequenas (12 polegadas, na dianteira, e 10, na traseira), a VR 150 tem freio a disco só na frente e tambor atrás, com sistema combinado. Também tem espaço debaixo do banco, mas vem de fábrica com um baú, que aumenta sua capacidade de carga, para levar as tralhas do dia a dia.

<b>Motor</b>	1 cilindro, 150 cc (gasolina)
<b>Potência</b>	10,8 cv
<b>Câmbio</b>	automático CVT
<b>Preço</b>	R\$ 12.795*



Foto: Divulgação JTZ

**Yamaha NMax 160 ABS** Recentemente renovada, a NMax também adotou a tecnologia "Start & Stop", além de ganhar farol e lanterna em LED e chave de presença Smart Key, como a da Honda PCX. A scooter da Yamaha se destaca pelo motor, o mais potente na categoria, com 15,4 cv, e pelo sistema ABS nas duas rodas – ambas de 13 polegadas. O câmbio é CVT, como na grande maioria das scooters. O compartimento sob o banco armazena facilmente um capacete integral, e a NMax 160 ainda conta com porta-objetos com tampa e uma tomada de 12 V.

<b>Motor</b>	1 cilindro, 160 cc (gasolina)
<b>Potência</b>	15,4 cv
<b>Câmbio</b>	automático CVT
<b>Preço</b>	R\$ 14.990*



Foto: Divulgação Yamaha

\* Preço público sugerido sem frete ou seguro (base: DF) **FALE CONOSCO** ▶ Se você quer comentar, sugerir reportagens ou anunciar produtos ou serviços na área de mobilidade, envie uma mensagem para [mobilidade@estadao.com](mailto:mobilidade@estadao.com)

# Condições imperdíveis.

## Novo A5

Versões a partir de R\$ 284.990,00  
com valorização no seu usado ou  
Audi Pass Plus com parcelas de R\$ 3.990,00\*



## Novo A4

Versões a partir de R\$ 229.990,00  
com valorização no seu usado ou  
Audi Pass Plus com parcelas de R\$ 3.190,00\*



\*Consulte condições.

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

www.audi.com.br Preço de venda à vista sugerido do veículo A4 [A4 PI Sedan Prestige 2.0 TFSI S tronic, 2020/ 2021 (8WCADG), 0KM: R\$ 229.990,00 (Frete incluso) ou financiado pela Audi Financial Services, operado pelo Banco Volkswagen, com entrada de 33,16% (R\$ 76.282,70) e mais 24 parcelas mensais, sendo a 1ª até a 23ª parcela no valor de R\$ 3.190,00 e a 24ª no valor de R\$ 114.995,00. Primeira prestação com vencimento em até 90 dias. Primeira e segunda revisão do veículo e um 1 ano de seguro inclusos. Taxa de juros de 0,49% a.m. e 6,04% a.a. CET: 12,31%. Valor total da operação: R\$ 264.647,70. www.audi.com.br Preço de venda à vista sugerido do veículo A5 [A5 Sportback Prestige Plus 2.0 TFSI S tronic, 2020/2021 (F5FBDC), 0KM: R\$ 284.990,00 (Frete incluso) ou financiado pela Audi Financial Services, operado pelo Banco Volkswagen, com entrada de 33,68% (R\$ 95.995,46) e mais 24 parcelas mensais, sendo a 1ª até a 23ª parcela no valor de R\$ 3.990,00 e a 24ª no valor de R\$ 142.495,00. Primeira prestação com vencimento em até 90 dias. Primeira e segunda revisão do veículo e um 1 ano de seguro inclusos. Taxa de juros de 0,49% a.m. e 6,04% a.a. CET: 13,07%. Valor total da operação: R\$ 330.260,46. Capitalização de juros mensal. IOF (observado o previsto do Decreto nº 10.305/2020) e cadastro inclusos no cálculo das prestações e no CET. Valores de Registro de Contrato aplicados de acordo com o DETRAN de cada Estado ou autoridade estadual competente para realização do registro. A critério do cliente, no caso de inclusão dos custos de registro de contrato e demais despesas decorrentes deste no financiamento, os valores deverão compor o CET e serão informados ao cliente previamente à contratação. Sujeito à aprovação de crédito. No caso de supervalorização do usado, a avaliação do veículo usado ocorrerá a critério exclusivo da concessionária autorizada Audi. Condições válidas até 28/02/2021 ou término do estoque de 10 unidades, o que ocorrer primeiro, e apenas para venda de varejo. Esta oferta não é válida para utilização na CVVE (Central de Vendas de Veículos a Empregados) ou para negócios realizados através do canal de Vendas Corporativas. SAC: 0800 770 1926. Acesso às pessoas com deficiência auditiva ou de fala: 0800 770 1935. Ouvidoria: 0800 701 2834. Para mais informações, consulte uma Concessionária autorizada Audi. Antes de contratar o crédito, escolha o tipo mais adequado ao seu objetivo.



# Reciclagem é o futuro da bateria elétrica no final de sua vida útil

Indústria tem se preparado para reaproveitar todos os materiais utilizados no equipamento

Fotos: Divulgação Nissan

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Por Mário Sérgio Venditti

**A** proliferação dos carros elétricos no mercado mundial gerou forte preocupação ligada à sustentabilidade: o que fazer com a bateria quando sua vida útil terminar? A dúvida ficou sem uma resposta clara durante muito tempo, mas agora a indústria já vem se preparando para dar destinação adequada ao “coração” do veículo elétrico, que é a reciclagem.

A bateria dura, em média, de oito a dez anos. Como o Brasil ainda vive o primeiro ciclo de veículos com propulsão elétrica nas ruas, ainda não há demanda para a reciclagem do componente. Quando isso começar a acontecer, é bem provável que a indústria esteja mais estruturada para que a bateria não seja simplesmente descartada, o que seria nocivo ao meio ambiente. A companhia americana OnTo Technology, por exemplo, vislumbra um mercado de reciclagem mais vigoroso em 2025.

“Atualmente, existem boas iniciativas para desenvolver a reciclagem de baterias de automóveis elétricos”, afirma Ariane Mayer, gerente de sustentabilidade e economia circular do Grupo Solvi, empresa nacional de atuação em soluções ambientais integradas. “A reciclagem é uma alternativa tecnicamente possível e desejável.”

Ela conta que os metais usados para a fabricação de baterias – como lítio, cobalto e níquel – causam danos à natureza e à saúde pública se forem descartados de forma incorreta. A boa notícia, porém, é que todos têm capacidade de ser reciclados infinitamente, permitindo sua reintrodução na cadeia produtiva como insumos para a fabricação de baterias novas.

Até 40% de lítio e cobalto poderão ser obtidos no processo de reciclagem. “Além de evitar impactos ambientais, isso fechará o ciclo de sua utilização e promoverá a economia circular”, revela Mayer.

## LOGÍSTICA REVERSA

A reciclagem do chamado lixo eletrônico ganha mais relevância na medida em que alguns cuidados forem considerados, como a segurança na operação. O lítio é um material reativo e com certo risco de explosão, o que pode causar dificuldades na logística reversa.

Logística reversa é uma série de ações que viabiliza a coleta e a substituição de resíduos, com reaproveitamento em qualquer outro ciclo produtivo com destinação final adequada. “Esse ponto de atenção com o lítio é um desafio que requer soluções locais, sem grandes deslocamentos do produto”, acredita Ariane Mayer.



Com 11 plantas no Brasil, o Grupo Solvi tem expertise em reciclagem de resíduos eletrônicos, mas está atento ao mercado de reciclagem de baterias de carros elétricos.

Segundo Mayer, todos os materiais da bateria podem ser reaproveitados. Mesmo que o equipamento tenha uma segunda vida, como fornecedor de energia de estabelecimentos, ele tem um limite técnico e, inevitavelmente, passará pela reciclagem no futuro. “Os metais são recursos finitos e a reutilização deles assume um papel de destaque na fabricação de novas baterias”, completa.

Embora a indústria da reciclagem esteja se estruturando, Juliano Mendes, vice-presidente de componentes da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), vê uma barreira pela frente: os altos custos que a atividade exige. “A operação é onerosa, porque, entre outras exigências, precisa de uma área especial para o desmonte da bateria”, ressalta.

## UMA TONELADA DE PESO

A fonte de energia do carro elétrico é bastante peculiar e foge do padrão, a começar pelo tamanho: pesa cerca de 1 tonelada, contra os 100 gramas da bateria do telefone celular. “Cada



uma tem formato diferente, de acordo com a fabricante. Antes de mais nada, é necessário desenergizá-la, desconectá-la de uma série de cabos, tirar todas as chapas e, a partir daí, mexer nas células”, destaca.

“Todo esse esforço requer engenharia e mão de obra qualificada, além de o processo da extração do material não ser igual para todas as químicas envolvidas e custar muito caro”, justifica Mendes.

Em alguns casos, é mais dispendioso retirar os metais da bateria usada do que comprar matéria-prima virgem. Nesses casos, há a intervenção das autoridades para que a reciclagem não perca terreno. “Não é à toa que a China obriga as montadoras a comprar, todos os anos, um percentual mínimo de baterias de segunda mão”, afirma.

Dessa forma, o executivo acredita que não adianta investir pesado neste momento se o mercado ainda

apresenta pouca demanda. “Esse problema não é local. Lá fora, a indústria da reciclagem também está cautelosa”, completa.

Aos poucos, as marcas adotam medidas pensando no futuro de curto prazo. E isso não significa, necessariamente, usar baterias recicladas exclusivamente nos veículos elétricos. A americana Tesla anunciou que pretende reciclar as células exauridas e usar as baterias na realimentação de sua Gigafactory. A chinesa BYD aproveita o equipamento no fim da vida útil para pôr em funcionamento grandes acumuladores de energia estacionária.

Por mais que a criação de uma infraestrutura para reciclar baterias de carros elétricos ainda enfrente dificuldades, uma coisa é certa: os componentes terão destinação apropriada e não ficarão empilhados em cada esquina depois de descartados. O meio ambiente agradece.

Reciclagem de baterias ainda é uma operação onerosa, porque exige instalações especiais e mão de obra qualificada

Grupo Solvi, que faz reciclagem de resíduos eletrônicos, já se prepara para o trabalho de reaproveitamento de baterias de veículos elétricos

**1 tonelada** é o peso médio das baterias automotivas



**100%** dos componentes da bateria podem ser reaproveitados



No futuro, até **40%** de lítio e cobalto usados para a fabricação de equipamentos novos poderão ser obtidos na reciclagem\*



\* Fontes: Grupo Solvi e ABVE

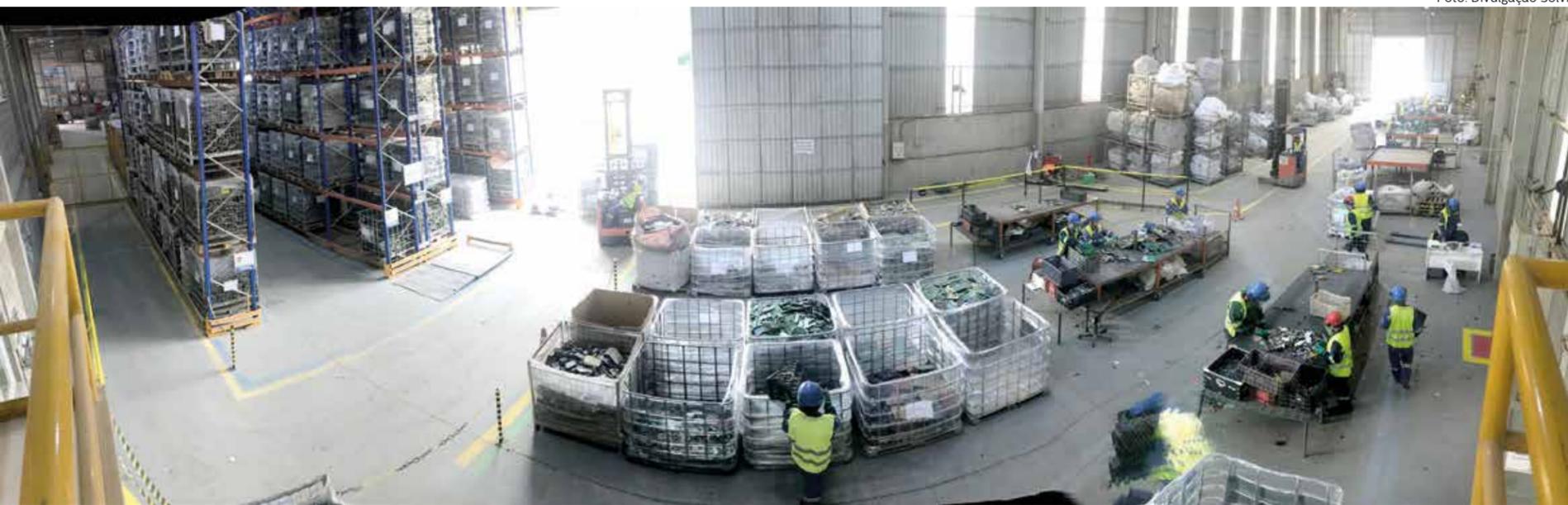


Foto: Divulgação Solvi

# Veículo elétrico, uma decisão ecológica e libertária

espaço **abrevei**

“Vivemos um momento de grande avanço ecológico, smart TVs, internet veloz, smartphones ultramodernos e, em nossas garagens... Veículos com designs futuristas, mas com força motriz de 100 anos.

Não quero ofender quem adora um ronco de um V8, eu também adoro, mas, sinceramente, ninguém sai todo dia de casa para apostar corrida ou dirigir em uma estrada vazia rumo ao pôr do sol. Saímos de casa para entrar atrás de outro carro, respirando toxinas, torcendo para chegar ao nosso destino.

Então, por que não substituímos essa frota por veículos não poluentes, silenciosos, eficientes e, quem sabe um dia, autônomos?

## CARRO É ESCRAVO DO POSTO

Além das vantagens do carro elétrico já citadas neste guia ([saiba mais em mobilidade.estadao.com.br/patrocinado/guia-do-carro-eletrico](#)), tem algo que temos de refletir, que é o poder libertário que esses veículos nos trazem. Todo carro convencional é escravo do posto de combustível. E toda gasolina é dependente de um ciclo de produção e distribuição que, além de dispendioso, é extremamente nocivo

ao meio ambiente. E nós, motoristas, somos escravos de todo esse sistema.

Quando decidi ter um carro elétrico, em 2015, eu já tinha um híbrido, mas eu queria ter a opção de abastecer em casa como qualquer telefone. É incorreto chamar o híbrido de elétrico justamente pela dependência do combustível. Costumo ironizar: chamar o híbrido de elétrico é o mesmo que chamar de vegetariano quem come cheese salad.

## CUSTO BEM MENOR

Preocupado em relação ao tempo de dez horas para carregar o carro, percebi que, assim como o celular, o veículo faz sua carga durante a noite. Então, costumo também ironizar que, na verdade, não demora dez horas, e sim dez segundos, tempo necessário para plugar o fio na tomada e tirá-lo na manhã seguinte, pois, nesse meio período, estamos em nossas casas dormindo e o carro parado na garagem.

Outra questão básica seria a do aumento no custo de energia. Em termos bem práticos, o custo de carregamento é equivalente a um quinto do que seria se fosse abastecer com algum combustível

Foto: Arquivo Pessoal



para o mesmo percurso. Mas, como o assunto é liberdade, esse custo vem a zero se tivermos a possibilidade de instalar placas solares na garagem. Com esse modal, veículo elétrico somado à geração de energia solar, temos um ciclo virtuoso tanto econômico quanto ecológico.

Após esses anos todos carregando o carro na tomada igualmente como

carregamos nosso celular, me fez constatar quanto é simples essa tecnologia, e disseminá-la se tornou uma missão, que acabou contribuindo para a criação da Associação Brasileira de Proprietários de Veículos Elétricos Inovadores (Abrevei), que vem desmistificando o uso do carro elétrico e ajudando, mutuamente, seus associados e a sociedade em

geral em adotar uma tecnologia que já é realidade em diversos países. Sim, carro elétrico ainda é caro, mas, assim como aconteceu com os aparelhos celulares, com o tempo os custos irão diminuir drasticamente e os benefícios serão bem mais claramente observados, não somente para quem os possui mas para todo o planeta.”

“Com veículo elétrico somado à geração de energia solar, temos um ciclo virtuoso tanto econômico quanto ecológico”, diz Marcelo Dejon Souza Dias, empresário e diretor da Abrevei

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Este texto não reflete, necessariamente, a opinião do Estadão.

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.



As principais notícias contadas pra você com muita praticidade.

## NOTÍCIA NO SEU TEMPO

O podcast que resume os fatos mais relevantes do Brasil e do mundo.

Acesse pelo QR Code.



# Plataforma promove mobilidade urbana disruptiva no Brasil

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



*Connected Smart Cities & Mobility envolve diversos atores em prol de cidades sustentáveis e inclusivas*

Parte fundamental no tema cidades inteligentes, a mobilidade urbana tem destaque especial no contexto de atuação da Necta, empresa responsável pela realização do Connected Smart Cities & Mobility, um dos principais eventos do segmento no País. Com espaço dedicado na plataforma, a pauta vem ampliando o alcance junto aos diversos públicos-alvo: governo, empresas, entidades e especialistas nacionais e internacionais, com o objetivo de revolucionar a mobilidade urbana no Brasil.

“O nosso trabalho é fazer com que as inovações implementadas na mobilidade urbana em outros países sejam aplicadas no Brasil. Temos consciência de todos os desafios e, diariamente, criamos mecanismos facilitadores para aproximar os diversos atores e, claro, contextualizando com a realidade de cada região. Entendemos que, independentemente da nossa vontade, trazer as novas tecnologias é mandatório, principalmente quando consideramos uma mobilidade que atenda às expectativas das pessoas e que gere menos impacto ao meio ambiente”, comenta Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility.

Ela destaca, também, o papel do Poder Público nesse sentido. “É importante a criação de políticas mais efetivas com o objetivo de reduzir a poluição que, de acordo com um estudo recente da WRI Brasil, faz com que o País perca mais de 50 mil vidas por ano devido à má qualidade do ar. Assim, ao reunir os diversos segmentos, seja por meio das ações diretas da nossa plataforma, seja dos parceiros, ampliamos o debate e os resultados efetivos também”, completa Faria.

#### MOBILIDADE INCLUSIVA

A executiva chama a atenção para a mobilidade inclusiva, que tem um papel social. “Esse tema precisa ser trabalhado como forma de acesso das pessoas aos vários meios de oportunidades, como trabalho, lazer e educação”, diz. Ela completa explicando que, no Connected Smart Cities & Mobility, são abordados os seguintes temas: mobilidade ativa, compartilhada, veículos elétricos, data analytics, tendências, conectividade e integração. “Entendemos que a democratização e a inclusão do deslocamento nas cidades necessitam do envolvimento dos vários atores desse ecossistema”, finaliza.

#### COOPERAÇÃO

As parcerias da organização com iniciativas para cidades têm gerado resultados positivos, além de promover o intercâmbio com outros países. Um exemplo é a cooperação com a Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica (PNME), que agrega mais de 30 instituições da indústria, Poder Público, sociedade civil e academia, com o papel de fomentar o desenvolvimento do setor no Brasil.

#### EVENTO NACIONAL

A edição nacional do Connected Smart Cities & Mobility 2021 acontece em São Paulo (SP), entre 1º e 3 de setembro, e conta com fórum, exposição de empresas que fornecem tecnologias para as cidades e rodadas de conexões e negócios.

Será apresentado, também, o resultado do Ranking Connected Smart Cities, estudo sobre os indicadores de desenvolvimento dos municípios brasileiros, e do prêmio, que reconhece as melhores iniciativas para cidades.

#### AGENDA PRÉ-EVENTO

Já a agenda pré-evento contempla as ações regionais em todas as capitais do País. Os encontros são virtuais e



Foto: Edson Lopes Jr | Secom - Prefeitura de São Paulo

No Connected Smart Cities, serão apresentados indicadores de desenvolvimento dos municípios

acontecem entre fevereiro e agosto, com início em Salvador (BA), em 23 de fevereiro. As inscrições são gratuitas e podem ser feitas em: <https://evento.connectedsmartcities.com.br/eventos-regionais>.

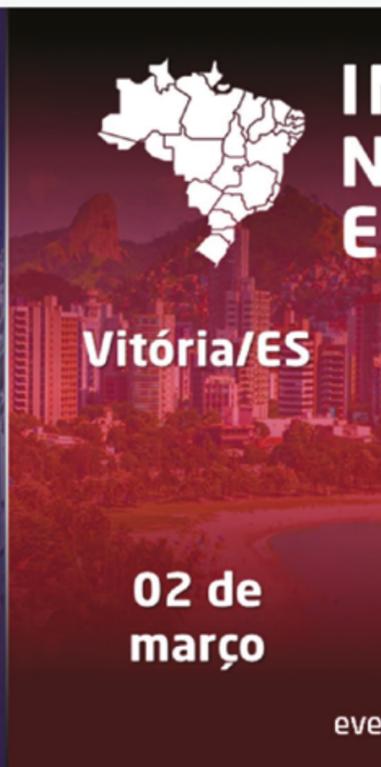
Em julho e agosto, também serão realizadas ações em diferentes locais da cidade de São Paulo. Os eventos, chamados “Pontos de Conexão CSCM”, serão transmitidos ao vivo.

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.



## ÚLTIMA SEMANA DO CALL FOR PAPERS!

Envie sua sugestão de palestra até 19 de fevereiro

INSCREVA-SE NOS PRÓXIMOS EVENTOS REGIONAIS				
 <p>Salvador/BA</p> <p>23 de fevereiro</p>	 <p>Vitória/ES</p> <p>02 de março</p>	 <p>Belém/PA</p> <p>09 de março</p>	 <p>Campo Grande/MS</p> <p>16 de março</p>	 <p>Curitiba/PR</p> <p>23 de março</p>
<a href="https://evento.connectedsmartcities.com.br">evento.connectedsmartcities.com.br</a>				

PARCEIRO OFICIAL DE MÍDIA



REALIZAÇÃO



NECTA



Urban Systems

EVENTOS PARALELOS

