



Acesse pelo
QR Code



A bike está cada dia mais inserida no cenário urbano. Mas é preciso cuidado e atenção antes de dar as primeiras pedaladas

Como evoluir na prática do ciclismo nos centros urbanos

Orientação de quem já passou por essa situação é ir com calma, ter consciência, treinar bastante e seguir recomendações básicas. Depois, é curtir o prazer de pedalar

Por Daniela Saragiotto

A população mundial está pedalandando mais. No Brasil, acontece o mesmo movimento, que foi acelerado pela pandemia do novo coronavírus, iniciada em março de 2020, mas que começou antes dela. Vários indicadores comprovam o fato: alta anual nas vendas de bicicletas, inclusive das elétricas, aumento na extensão de ciclofaixas e ciclovias, maior participação da bike como meio de transporte, além do surgimento de serviços, como estacionamentos e seguros para bikes, consultorias especializadas, entre outros.

Com mais ciclistas indo às ruas todos os dias, surgem dúvidas e desafios de todos os tipos. “Quando saímos da lógica dos automóveis, ainda predominante, e passamos a pensar do ponto de vista da bicicleta, a diferença é muito grande. Desde que percurso fazer até como se portar na rua em relação aos semáforos e às demais bicicletas que seguem pela ciclofaixa, por exemplo. Entender suas limitações e conhecer o ambiente é fundamental”,

explica Henrique Beckmann, especialista em fluidez segura e criador do projeto Você Ciclista, que inclui treinamentos, consultoria para a escolha do melhor modelo de bike e até a publicação de guias informativos.

AUTOCONHECIMENTO

Segundo o especialista, é importante que os novatos, especialmente quem pedala nos grandes centros, treinem até que adquiram confiança e habilidade para assumir novos desafios, como passar a usar a bike em seus compromissos diários, como ir ao trabalho ou à faculdade. Para ajudar nessa tarefa, fizemos um passo a passo com dicas para quem está decidido a incluir a bicicleta e seus benefícios cada vez mais no seu dia a dia. “Antes de tudo, é fundamental segurar a ansiedade e fazer tudo com calma. Pular etapas pode resultar em frustração e prejuízo”, recomenda Beckmann.

+ CONTINUA NA PÁG. 2

Leia
também:

EXCLUSIVO
Karl Deppen,
da Mercedes-
Benz, fala
sobre desafios
para 2021

+ PÁG. 4



Foto: Divulgação Mercedes-Benz

E
mais:

CIDADES
É hora de
transformar
mobilidade
ativa em
realidade

+ PÁG. 6



Foto: Divulgação STM

7 dicas essenciais para quem deseja subir de nível com sua bike

Check-list básico para ajudar iniciantes no pedal a usar seu equipamento com mais intensidade



1. Segurança em primeiro lugar

Se antigamente era comum as pessoas não usarem capacete para andar de bike, hoje é bom que os ciclistas se conscientizem de que os tempos mudaram, felizmente. “O capacete não é item obrigatório pela legislação de trânsito, mas ele é extremamente útil, pois pode salvar a vida no caso de uma batida na cabeça em uma queda, assim como ao passar por buraco ou pista escorregadia”, diz Henrique Beckmann, especialista em fluidez segura e criador do projeto Você Ciclista. De acordo com o Artigo 105, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os itens obrigatórios a quem pedala são: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais e espelho retrovisor no lado esquerdo.



2. Entenda o seu perfil Para quem tem uma bicicleta usada, antes de sair correndo até uma loja para a compra de uma nova, a sugestão de Beckmann é começar a treinar com ela. Segundo ele, isso vai ajudar o ciclista a saber como está sua condição física e resistência e, principalmente, o que agrada ou incomoda no modelo. Também é importante entender, nesse período, o uso que se deseja fazer do modal: por exemplo, ir à escola ou ao trabalho diariamente? Ou só vai utilizar nos



Ilustração: Getty Images

finais de semana, mas em trilhas um pouco mais pesadas que as que costuma fazer? São muitas possibilidades de uso e alguns ciclistas podem querer todos esses objetivos juntos. “E sempre existe um modelo que irá atender à necessidade. Com o objetivo definido, o ciclista deve traçar um plano de como chegar lá e começar a dar os próximos passos”, aconselha.



3. Entenda seu ambiente Nesse processo de fortalecimento da confiança de quem pedala, é importante escolher bem as vias. “Minha sugestão é percorrer locais conhecidos dos ciclistas e menos movimentados, como nos finais de semana, e ir evoluindo para dias com tráfego mais intenso”, diz o especialista. Caso não haja ruas ou avenidas seguras nos arredores, ele recomenda pegar o carro e procurar por essas regiões mais calmas. “É fundamental respeitar algumas regras básicas, como não parar bruscamente, se precisar virar, tentar avisar quem vem atrás e nunca pedalar ao lado de outra bicicleta”, recomenda. Ele lembra que, para ter bom desempenho ao pedalar, é preciso estar totalmente confortável, sem dores. “Para a posição correta, o ciclista, sentado na bike, estica a perna em direção ao chão e seu joelho precisa ficar levemente flexionado”, ensina.



4. Prova de fogo Para passar de fase, o especialista explica que é fundamental que o ciclista esteja seguro e consiga desempenhar, sem esforço, as seguintes tarefas: frear com segurança; pedalar em linha reta, sem fazer zigue-zague; trocar marchas no momento certo, sem que o câmbio faça barulho; ser capaz de olhar para trás sem desequilibrar; e segurar o guidão com apenas uma das mãos, deixando a outra livre para sinalizar que vai virar, por exemplo. “Esses passos são fundamentais para que se possa intensificar o uso do equipamento. Se estiver fazendo tudo isso sem esforço, pode pensar em dar o próximo passo”, diz.



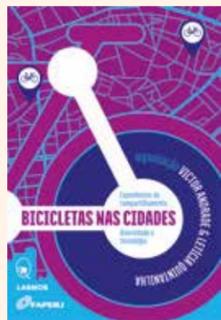
5. Bike ideal Percorridas todas essas etapas, chegou a hora de buscar a bicicleta correta. Além de definido o uso que o ciclista irá fazer do modelo, é importante observar características como geometria e tamanho do quadro de acordo com o biotipo da pessoa. “Comprar uma bike do tamanho errado, um erro comum, causa dores nas costas, entre outras. A pessoa terá de trocar o quadro, o que é caro e, muitas vezes, não dá certo”, explica. Outro aspecto que precisa ser observado: a altura do cavalo. “Não basta verificar a estatura, é preciso checar o cavalo”, diz. Com tantos modelos disponíveis no mercado, é fácil ficar confuso. “Todas as marcas disponibilizam especificações técnicas, mas processar tudo e entender qual é a bike ideal é uma tarefa que pode ser difícil. Procurar ajuda profissional ou de alguém mais experiente nessa área pode ser muito útil. E evita jogar dinheiro fora”, aconselha.



6. Estreando Antes de ir ao trabalho ou à faculdade pela primeira vez, o ciclista deve planejar qual é o melhor trajeto até seu destino. Beckmann conta que o Google Maps tem opção para bikes, mas é preciso ficar atento porque pode haver erro. Antes de ir ao compromisso “pra valer”, faça o caminho em um sábado ou domingo, como teste. “É importante para a pessoa ir se familiarizando, entender o tempo de viagem ou até substituir uma via do percurso se for o caso”, ensina.



7. Dia D Quando chegar o tão esperado dia, o especialista recomenda estimar o dobro do tempo que o ciclista levou no final de semana para fazer o trajeto. É fundamental, também, não se esquecer de planejar antes onde irá deixar a bicicleta. “Difícilmente, a pessoa vai levar todo esse tempo, mas é bom para dar segurança e tranquilidade. E para ter tempo de ir ao banheiro ou vestiário para se recompor quando chegar ao destino”, explica. “Com tudo certo, não se esqueça de aproveitar a viagem e curtir a cidade com sua bike. E se algum dia ficar com preguiça de ir de bicicleta, tudo bem, porque essa experiência precisa ser prazerosa”, finaliza.



Livro traz panorama do modal nos grandes centros

Diversas experiências de metrópoles brasileiras e cidades globais em que a cultura e o uso da bicicleta se mantêm fortes foram reunidas no livro *Bicicletas nas Cidades – Experiências de Compartilhamento, Diversidade e Tecnologia*, que acaba de ser lançado pela Relicário Edições. Subdividido em eixos que endereçam a temas como diversidade, tecnologia, acessibilidade, meio ambiente e saúde, uma equipe de dezenas de especialistas em ciclomobilidade, entre brasileiros e estrangeiros, apresenta estudos de caso, números, relatos, análises com dados do setor.

Sistemas de compartilhamento de bicicletas também são analisados, assim como desafios como financiamento, variáveis culturais e climáticas, além de questões como saúde pública e qualidade de vida são abordadas. A obra conta com a organização de Victor Andrade e Leticia Quintanilha, do Laboratório de Mobilidade Sustentável (Labmob), parceria do Instituto Clima e Sociedade (iCS) e do programa de pós-graduação em urbanismo da UFRJ, além do apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj). O livro tem 280 páginas.

Bicicletas nas Cidades – Experiências de Compartilhamento, Diversidade e Tecnologia

Editora: Relicário Edições

Organizadores: Victor Andrade e Leticia Quintanilha

Preço: R\$ 55

Onde comprar: Relicário Edições, Amazon, Americanas, Blooks, Livraria da Travessa, Magazine Luiza e Submarino

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



FALE CONOSCO ▶ Se você quer comentar, sugerir reportagens ou anunciar produtos ou serviços na área de mobilidade, envie uma mensagem para mobilidade@estadao.com



Equipe de atendimento da CCR ViaOeste

Fotos: CCR Divulgação

PARA RODAR COM

SEGURANÇA

Reducir os riscos de acidentes e aumentar a eficiência do atendimento às emergências são dois objetivos que caminham juntos no cotidiano da CCR, grupo que administra quase 4 mil km de rodovias em seis estados brasileiros. “Há uma série de ações desenvolvidas no dia a dia para que a viagem pelas nossas rodovias seja a mais segura possível. E, se acontecer qualquer problema, estaremos lá para socorrer”, diz o enfermeiro-coordenador da CCR ViaOeste, Juliano Souza, um dos convidados do Momento Mobilidade que foi ao ar na quarta passada para discutir a segurança nas rodovias, conversa conduzida pelo editor do Jornal do Carro, Tião Oliveira.

Juliano lembrou que há dois tipos de atendimento nas rodovias: os de trânsito, que envolvem danos apenas aos veículos e são a maioria, e os clínicos, que envolvem atendimento às vítimas de acidentes. “Nossas equipes de resgate são treinadas para atender as mais diversas ocorrências, inclusive as mais complexas, como quedas de ribanceira, pessoas presas em ferragens e acidentes com produtos perigosos”, descreveu o enfermeiro-coordenador da CCR ViaOeste.

Para oferecer aos usuários as melhores condições em suas rodovias, a empresa trabalha constantemente na manutenção. Num dia típico de trabalho, as equipes de conservação das rodovias administradas pelo Grupo CCR lavam, em média, 780 placas (e substituem outras 28), renovam a pintura de 18 km de faixas, fazem a manutenção de 33 sistemas de drenagem e recolhem 47 toneladas de resíduos, somando-se o lixo deixado pelos viajantes com as atividades de varrição, roçado e obras em geral. A rotina inclui, ainda, procedimentos de inspeção e correção de imperfeições no asfalto.

Grupo CCR adota novas tecnologias e realiza campanhas de conscientização para reduzir o índice de acidentes nas rodovias e prestar socorro com o máximo de eficiência

CONSCIENTIZAR SEMPRE

Outra frente essencial de atuação são as campanhas de conscientização dos usuários: lembretes constantes sobre não beber antes de dirigir, o uso do cinto para todos os ocupantes do veículo, a obediência ao limite de velocidade indicado, não usar celular ao volante, além de alertas sobre ocorrências na estrada à frente, como chuva, acidentes ou obras de manutenção.

A CCR investe constantemente em novas tecnologias, a exemplo dos drones, utilizados como ferramenta auxiliar de inspeção. Esses equipamentos ajudam a identificar eventuais anomalias em estruturas como viadutos e pontes, especialmente em pontos de difícil acesso, além de alimentar a base de dados para monitoramento da rodovia e contribuir em estudos para melhorar a fluidez do tráfego.

Um dos exemplos bem-sucedidos de aplicação dessa tecnologia resultou na abertura de uma alça para desafogar o trânsito da pista marginal da Rodovia Castelo Branco para a pista expressa, com o objetivo de tornar mais livre o acesso do Rodoanel Mário Covas à rodovia. Foram as ima-

gens coletadas via drone que forneceram os subsídios necessários à tomada de decisão.

CÂMERAS INTELIGENTES

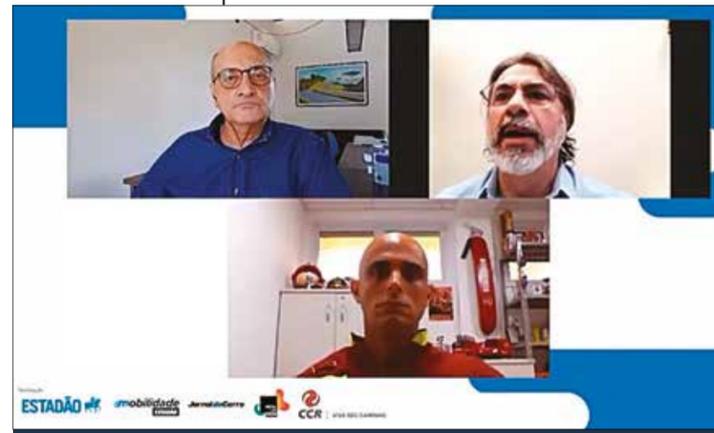
As câmeras inteligentes também são grandes aliadas da segurança nas rodovias. Dotados de recursos de inteligência artificial, esses equipamentos identificam automaticamente e chamam a atenção para anomalias como uma colisão, um veículo parado em lugar indevido, um pedestre que atravessa um túnel ou qualquer outra situação de risco que eventualmente ocorra em rodovias. “São recursos que nos ajudam a salvar vidas, pois em todas essas situações o tempo de reação é fundamental”, observou Juliano. “Cada minuto após uma parada cardiorrespiratória diminui entre 7% e 10% as chances de sobrevivência”, ele exemplificou.

Além de todas as ações em defesa da segurança, há também a preocupação em proteger o patrimônio dos usuários das rodovias. A CCR trouxe da Eslovênia uma tecnologia de destombamento de veículos pesados, composta por almofadas de baixa pressão divididas em: liftbags, responsáveis por destombar caminhões e ônibus, e catchbags, que amortecem o impacto sofridos pelos veículos ao serem erguidos. Com isso, o nível de danos resultantes do processo é consideravelmente reduzido.



O tempo de reação é fundamental”

Juliano Souza, enfermeiro-coordenador da CCR ViaOeste



Pedro Trucão, Tião Oliveira e Juliano Souza no Momento Mobilidade

Cálculo na ponta do lápis

O outro participante da conversa do Momento Mobilidade foi o “repórter das estradas”, palestrante e influencer Pedro Trucão, conhecido no meio dos caminhoneiros simplesmente como “Trucão”. Com 40 anos de vivência nas rodovias, ele lembrou que as concessões trouxeram um enorme ganho de segurança e conforto para os usuários. “Às vezes o pessoal até esquece como era antes. Rodovias com pista única, cheias de buraco e com sinalização precária e sem estrutura de apoio”, descreveu Trucão.

“Nas minhas palestras, quando aparece alguém reclamando de pedágio, eu sempre digo: coloca na ponta do lápis quanto você gasta de manutenção rodando em rodovias concessionadas e quanto gasta rodando nas outras rodovias.

Você vai perceber que vale muito a pena.” Trucão lembrou também que os acidentes nas rodovias concessionadas são quase sempre causados por imprudência dos motoristas ou por falta de manutenção adequada dos veículos, e não pelas condições das rodovias.



Use o QR Code e assista à live completa

Brasil necessita fazer reformas

Karl Deppen, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO para a América Latina, afirma que, para vencer os desafios que deverão vir em 2021, é importante também garantir estabilidade política

Foto: Divulgação Mercedes-Benz

Por Andrea Ramos, do Estradão

Para ler a entrevista na íntegra, acesse:



O alemão Karl Deppen assumiu como presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO da empresa para a América Latina em julho de 2020, em um dos momentos mais difíceis para a indústria automotiva. O executivo teve de se adaptar aos novos cargos e ao País em meio à crise sanitária. De quebra, a empresa fechou sua fábrica de carros no Brasil, em dezembro.

“A covid-19 dificultou as coisas”, diz Deppen. “O distanciamento social nos levou à busca de novas formas de relacionamento. As reuniões virtuais ganharam importância muito grande. E descobrimos que podemos aproveitar o potencial das novas plataformas online”, afirma.

A Mercedes-Benz foi a marca que mais emplacou caminhões e ônibus, no Brasil, em 2020. Com a venda de 30.081 caminhões, garantiu a liderança do segmento pelo quinto ano consecutivo. E, hoje, detém 33,72% de participação de mercado. Da mesma forma, no setor de ônibus, foram vendidas 10.342 unidades: 56,76% do mercado.

Confira, a seguir, os principais trechos da entrevista que o executivo concedeu com exclusividade ao **Estradão**.

PRIMEIROS MESES

O que o distanciamento social trouxe de aprendizado ao senhor?

Karl Deppen: Ele nos levou a buscar novas formas de relacionamento. Contudo, infelizmente, ainda não tive oportunidade de conhecer pessoalmente a maioria de nosso time. Ou mesmo clientes e parceiros de negócio. Tudo ocorre de forma virtual. Mas o nosso time rompeu barreiras, aproveitou oportunidades e permanece inovando. Um exemplo é o showroom virtual Star Online. O primeiro do setor a oferecer venda de veículos, peças e serviços. E que já se tornou referência. Um case de sucesso que vai inspirar projetos de inovação e digitalização.

PANDEMIA E INVESTIMENTOS

Quais desafios o senhor teve de enfrentar durante 2020 diante da crise pandêmica?

Deppen: Tivemos, e ainda estamos tendo em 2021, uma soma de grandes desafios. Como líder dessa empresa, sem dúvida, a minha maior preocupação é com a saúde dos colaboradores. E, consequentemente, a continuidade de nossos negócios para atender aos anseios dos clientes. Adotamos muitas medidas preventivas, que são revisadas, reforçadas e constantemente comunicadas a toda a empresa. Bem como à rede de concessionários. Ou seja, assim, continuaremos atendendo ao mercado de caminhões e ônibus sem que haja interrupção.

Algum plano foi paralisado por causa da covid-19?

Deppen: Mesmo com todos os desafios, a Mercedes-Benz manterá os investimentos de R\$ 2,4 bilhões no Brasil até 2022. Em 2021, pretendemos dar continuidade ao processo de atualização da empresa e também vamos modernizar nossos produtos e serviços. Além disso, vamos introduzir novas tecnologias e avançar rumo à indústria 4.0 nas demais áreas de nossas plantas. Após as linhas de produção de caminhões, cabines e chassis de ônibus, a próxima meta é implantar o conceito na produção de agregados: motores, câmbios e eixos.

DESAFIOS A SUPERAR NO BRASIL

Como será o mercado de caminhões em 2021?

Deppen: Vemos com otimismo os sinais da retomada da economia e do mercado de caminhões em 2021. O pla-



Karl Deppen: “O agronegócio certamente continuará sendo o motor da economia brasileira em 2021”

no nacional de vacinação vai permitir a volta gradual da circulação de pessoas e mais mercadorias. Esperamos que o mercado volte aos níveis de 2019 para caminhões. Mas, para os ônibus, a recuperação deverá ser mais lenta. Ainda é preciso ter os pés no chão. Há muitos desafios a serem superados.

Quais são esses desafios?

Deppen: Um deles, desde 2020, é a reorganização da cadeia logística. Assim como a volta à normalidade do abastecimento de matérias-primas após as interrupções causadas pela pandemia. Isso limita a disponibilidade de produtos. Da mesma forma, aumentam os custos, afetando toda a cadeia. Entretanto, em alinhamento com a Anfavea, estamos atentos a outros desafios. Como a pressão de alta de custos e necessidades urgentes das reformas. Esses temas afetam muitas áreas da economia. Governo, empresas, fornecedores, concessionários, transportadores e a sociedade em geral deixam de contar com produtos competitivos.

INSTABILIDADE POLÍTICA

Como essa instabilidade impacta o setor de veículos comerciais?

Deppen: Com a definição dos novos presidentes da Câmara e do Senado, esperamos que o Brasil retome rapidamente o caminho de normalidade na esfera política. O País precisa que reformas sejam avaliadas e votadas urgentemente. Precisamos de condições adequadas e regras claras que incentivem e apoiem o desenvolvimento do País e de sua economia. Estabilidade político-econômica é vital aos negócios de veículos comerciais. É importante haver um cenário de longo prazo. Dependemos da confiança de empresários e consumidores.

APOSTAS PARA 2021

Quais são os segmentos de caminhões com maiores altas em vendas em 2021?

Deppen: O agronegócio certamente continuará sendo o motor da economia brasileira em 2021. Logo, demandará caminhões principalmente para o transporte de grãos e de cana-de-açúcar. Assim, modelos pesados, como os das linhas Actros e Axor, devem ser protagonistas em vendas. Mas também haverá alta em segmentos como a mineração. Bem como no transporte de celulose, combustíveis, químicos e gás, além de alimentos, bebidas, construção civil, produtos farmacêuticos, logística, locações. O e-commerce, que cresceu de forma importante durante a pandemia, deve se manter em alta.

SUCESSO DO ACTROS

Em meio à crise, a Mercedes-Benz lançou o novo Actros em 2020. O senhor está satisfeito com os resultados?

Deppen: O modelo trouxe um novo patamar ao mercado de caminhões no Brasil. Nossa equipe está entusiasmada com a resposta positiva e os prêmios que recebemos de clientes, motoristas e da mídia especializada. Toda a produção da linha de 2020 foi vendida. Gostaríamos de ter vendido ainda mais e temos mais clientes interessados, o que confirma que o caminhão é um sucesso. Mas tivemos de ajustar a produção à disponibilidade de matéria-prima e às dificuldades de retomada do ritmo de produção, sobretudo por parte de fornecedores mais afetados pela pandemia.

Dos novos Actros vendidos, quantos tinham MirrorCam (câmeras em vez de espelhos) retrovisores?

Deppen: Os clientes estão impressionados com essa tecnologia. Mas muitos expressaram preocupação e dizem que o mercado brasileiro não está pronto para receber esse tipo de recurso. Mas estamos conseguindo mudar essa percepção. Vários clientes que testaram a MirrorCam ficaram satisfeitos com os benefícios em segurança e na redução do consumo de combustível proporcionados pela nova tecnologia. Mais de 10% dos novos Actros têm o sistema. Esperávamos atingir esse número apenas após dois ou três anos.

EXTRAPESADOS

Como será a participação do Actros nas vendas de caminhões extrapesados em 2021?

Deppen: O Actros é um caso de sucesso no Brasil e uma grande ponte para a marca voltar a ser muito mais competitiva no concorrido mercado de caminhões extrapesados, especialmente na categoria rodoviária. Lideramos as vendas de extrapesados em 2020, no Brasil. Repetimos o feito pelo quinto ano seguido. Nossa expectativa é de que o novo Actros conquiste mais clientes e mais vendas em 2021. Atualmente, ele é o caminhão que entrega mais segurança e tecnologia no Brasil. Nenhuma outra marca tem o que a gente oferece como itens de série. Além disso, o novo Actros é um campeão em economia de combustível. Assim também é o mais confortável para o motorista, mais digital e conectado. É isso o que os clientes têm procurado cada vez mais.

MERCADO DE ÔNIBUS

O que faz a Mercedes ser a marca líder de vendas de ônibus, com mais de 50% de participação?

Deppen: Temos uma experiência de quase 65 anos no desenvolvimento e produção de chassis de ônibus. Tanto no segmento urbano quanto no rodoviário, de fretamento, turismo e escolar. Nosso portfólio de ônibus é o mais completo do Brasil: vai de micro-ônibus a superarticulados para o segmento urbano. E de convencionais a modelos 8x2 para Double Decker no segmento rodoviário. Além disso, a rede tem 25 concessionárias especializadas Center Bus. A Mercedes-Benz do Brasil é o centro mundial de competência da Daimler no desenvolvimento de chassis de ônibus.

ELETROMOBILIDADE

Dá para esperar o lançamento de um caminhão elétrico da marca no País em 2021?

Deppen: Assim como o uso de caminhões com novas fontes de energia avança em alguns países, também deverá ocorrer no Brasil. No entanto, isso só acontecerá se houver escala. Ou seja, quando as tecnologias forem viáveis e rentáveis ao cliente. Assim, primeiro, é preciso haver viabilidade de operação aos clientes que investem em todo o ciclo de vida do produto. Nesse sentido, o grupo Daimler detém várias tecnologias alternativas ao uso do diesel.

Quais são essas tecnologias?

Deppen: Temos o Biodiesel HVO, sistemas híbridos, células a combustível e veículos elétricos. Todas estão em operação regular em vários mercados. A Daimler irá iniciar, ainda em 2021, a produção em série do eActros, um caminhão elétrico a bateria voltado à distribuição urbana. Adicionalmente, teremos o eActros LongHaul, para longas distâncias, que deve entrar em produção em 2024. E tivemos o grande anúncio do Mercedes-Benz GenH2, movido a célula a hidrogênio. O início dos testes com clientes ocorrerá em 2023. E a produção em série deve começar na segunda metade desta década. Ou seja, com a infraestrutura adequada e custos operacionais compatíveis, essas soluções poderão ser trazidas ao Brasil no momento oportuno.

GÁS OU ELÉTRICO

O que é melhor para o Brasil: gás ou veículos elétricos? Qual será a aposta da Mercedes-Benz?

Deppen: Para o Brasil, neste momento, a Mercedes-Benz acredita em multissoluções. Dessa forma, elas precisam ser compatíveis com a realidade brasileira. Devemos ter em mente as diferentes variáveis em discussão. Mix de energia disponível, emissão de CO₂, padrão de uso (interurbano, longo curso, off-road), necessidades de infraestrutura e valores residuais.



No Brasil, em 2020, a Mercedes-Benz foi a marca que mais emplacou caminhões e ônibus



Foram vendidos 30.081 caminhões, o que representou 33,72% de participação de mercado



E 10.342 ônibus comercializados, o que significou 56,76% das vendas do setor

iFood Pedal chega a mil entregadores cadastrados

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Projeto, lançado em outubro, conta atualmente com 500 bikes elétricas e quatro pontos de retirada

O iFood Pedal, projeto do iFood realizado em parceria com a Tembici, empresa líder em tecnologia para micromobilidade na América Latina, acaba de ultrapassar a marca de mil entregadores cadastrados. Lançada em outubro do ano passado, a iniciativa contou com adesão imediata dos entregadores ao disponibilizar bicicletas elétricas por meio de tarifas mais acessíveis (o plano mensal sai por R\$ 39,60, e o semanal, por R\$ 9,90, para quatro horas de uso por dia). Atualmente, são 500 bikes elétricas, no total, disponibilizadas pelo projeto, que oferece estrutura de banheiros, água, café, recarga para celular e local para refeições aos cicloentregadores, além de formação online sobre condução segura.

“Levantamentos feitos com entregadores cadastrados no iFood Pedal mostram que 80% deles acreditam que o projeto tem impacto positivo no seu dia a dia. Vimos também que a utilização das bicicletas elétricas resultou em um aumento médio de 25% em eficiência de rotas, gerando mais oportunidade de entregas durante o dia a esses parceiros, exigindo menor esfor-

ço”, explica Fernando Martins, head de inovação e logística do iFood.

As pesquisas revelaram, também, que metade dos cicloentregadores utiliza as bikes todos os dias, e que 90% deles já fizeram alguma entrega. A média diária é de duas viagens por usuário, 240 minutos com a e-bike e 140 minutos com a bike manual. Há quatro pontos para retirada das bicicletas: Rua Itupeva (próximo à Avenida Paulista), Rua Pequetita (no Itaim Bibi), Rua Fradique Coutinho (em Pinheiros) e Alameda Nhambiquaras (em Moema).

CAPACITAÇÃO

Parte importante do iFood Pedal é o treinamento online de conscientização aos cicloentregadores, feito pelo Instituto Aromeiazero, organização sem fins lucrativos que utiliza a bicicleta para reduzir as desigualdades sociais. Batizado de Pedal Resposta, o curso é opcional, mas é fortemente incentivado pelo iFood. Os participantes que concluem a formação recebem um certificado nominal e um kit extra, com brindes, como jaqueta corta-vento, bateria externa e squeeze. Hoje, sua taxa de conclusão é de mais de 80%. (D.S.)

“Ganhei tempo e qualidade de vida”

Eduardo Ribeiro da Rocha Oliveira trabalha há nove meses com entregas e é cadastrado no iFood Pedal desde o início do projeto. Ele conta que usa o ponto de apoio para carregar celular, beber água e acessar a rede wi-fi. “Antes, eu ia entregar com a minha bike normal e demorava de 15 a 20 minutos para chegar às zonas de entregas. Minha renda com certeza aumentou com o projeto; as entregas que eu conseguia fazer em 20 minutos hoje faço em 10”, diz. Segundo Oliveira, ele faz entre cinco e seis corridas a mais com o uso da bike elétrica. “Ganhei tempo e qualidade de vida”, explica.



Foto: Arquivo Pessoal



As bikes elétricas são oferecidas pela Tembici

iFood Pedal em números

- 4 meses de funcionamento
- Plano mensal: **R\$ 39,60**. Plano semanal: **R\$ 9,90** para 4 horas de uso por dia
- 4 pontos de retirada
- 500 bicicletas elétricas disponibilizadas
- 1.000 entregadores cadastrados; em dezembro de 2020, eram 400 usuários
- 50% dos usuários cadastrados utilizam as bikes elétricas todos os dias
- 240 minutos é a média diária com a e-bike
- 11h e 18h são os horários mais concorridos para retirada das e-bikes
- 80% dos entregadores concluíram o curso Pedal Resposta, pelo Instituto Aromeiazero
- 80% dos entregadores afirmam que o projeto teve impacto positivo em seu dia a dia
- 25% é a média de aumento de eficiência nas rotas com o uso das bikes elétricas

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

Procurando um carro novo para chamar de seu?

Tudo sobre o seu próximo zero você encontra no **Zerão**.

Mais de 170 automóveis do mercado: fichas técnicas, resenhas, fotos e preços de modelos de todas as marcas.

ZERÃO



REALIZAÇÃO: **Jornal do Carro**



jornaldocarro.estadao.com.br/guia-de-compras/carros-0km

OFERTAS EXCLUSIVAS:



Pandemia reforça necessidade de ações para mobilidade ativa

Riscos à saúde impostos pela covid-19 colocam deslocamentos a pé e de bicicleta entre prioridades

Parte fundamental na pauta de cidades sustentáveis, a mobilidade ativa tem aumentado no País e reflete mudanças na forma de as pessoas se deslocarem, aumentando a demanda do setor e trazendo reflexões sobre o planejamento das cidades.

Em 2020, em meio à pandemia da covid-19, a venda de bicicletas no Brasil cresceu 50%, na comparação com 2019, de acordo com a Aliança Bike (Associação Brasileira do Setor de Bicicletas). Já a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) projeta alta de 12,8% na produção deste ano. E o setor também conta com redução do imposto de importação.

O cenário é favorável e os benefícios à saúde e ao meio ambiente são inegáveis, bem como o aumento da adesão das pessoas por formas mais sustentáveis de deslocamento. E o que falta para que as cidades brasileiras incorporem de forma massiva a mobilidade ativa?

Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility, plataforma que envolve os diversos atores do ecossistema de

cidades e mobilidade urbana, enfatiza que os projetos de infraestrutura para as cidades precisam de um novo olhar, que passa pela quebra de paradigmas e aplicação definitiva do conceito de deslocamento a pé e por bicicleta.

“Transformar a mobilidade ativa em realidade envolve mudanças por parte dos gestores públicos, da sociedade e das empresas. Avançamos um pouco, mas as cidades ainda estão muito distantes do ideal quando olhamos a infraestrutura de cicloviárias, as conexões oferecidas com outros meios de transporte, além da segurança para pedestres e ciclistas”, diz Paula Faria.

BICICLETAS NO METRÔ

Marcel Martin, coordenador do portfólio de transportes no Instituto Clima e Sociedade (iCS) e da Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica (PNME), destaca o incentivo ao uso do modal em todas as regiões das cidades. “A construção de calçadas adequadas e a disponibilidade de bicicletários em estações de metrô, terminais urbanos e espaços privados são iniciativas importantes. Fortaleza (CE) vem trabalhando bem essa reurbanização.”

Martin também fala de países que expandiram ações durante a pande-



A utilização de bikes em São Paulo tem crescido. Mas ainda é preciso oferecer aos ciclistas melhor infraestrutura e mais segurança

Foto: Divulgação STM (Secretaria de Transportes Metropolitanos de SP)

mia. “Temos bons exemplos, como Colômbia e Chile, que fizeram cicloviárias provisórias e estão se tornando definitivas.”

UNINDO A PERIFERIA AO CENTRO

Já Willian Rigon, sócio e diretor comercial e marketing da Urban Systems, pontua que as cicloviárias são um importante modal, pois reduzem os congestionamentos e a poluição, mas que a implementação precisa ser adequada. “Em muitas regiões, as cicloviárias ocuparam espaços, antes des-

tinados aos pedestres, em calçadas e canteiros centrais, impactando a circulação ativa.”

Rigon cita que a cidade de São Paulo conta com uma das maiores ofertas de ciclofaixas do País, somando mais de 600 quilômetros. “Após anos de implantação, essa política modal cumpriu uma função importante: ligar a periferia ao centro.”

No Brasil, são poucas as cidades com mais de 400 quilômetros de cicloviárias, conforme o Ranking Connected Smart Cities. Apenas São Paulo,

Rio de Janeiro e Brasília. Quando os dados são relacionados à população, a média, em São Paulo, é de 3,9 quilômetros de cicloviárias por 100 mil habitantes. Berlim conta com 650 quilômetros, ou seja, 17,1 quilômetros por 100 mil habitantes.

A mobilidade ativa está inserida nos temas do evento nacional Connected Smart Cities & Mobility, que acontece entre 1º e 3 de setembro de 2021, em São Paulo. **Para saber mais sobre o evento, acesse: evento.connectedsmartcities.com.br.**

Este material é produzido pelo Media Lab Estádio.

Apresente sua solução para mais de 20 municípios

Participe dos Eventos Regionais e tenha acesso às Rodadas de Conexões & Negócios da maior plataforma de cidades inteligentes do Brasil

Parceiro Oficial de Mídia



09/03 Belém/PA, 16/03 Campo Grande/MS, 23/03 Curitiba/PR, 30/03 Maceió/AL, 06/04 Manaus/AM, 13/04 Recife/PE, 20/04 Rio de Janeiro/RJ, 27/04 Rio Branco/AC, 04/05 Fortaleza/CE, 11/05 Porto Alegre/RS, 18/05 Palmas/TO, 25/05 São Luís/MA, 01/06 Goiânia/GO, 08/06 Florianópolis/SC, 15/06 João Pessoa/PB, 22/06 Belo Horizonte/MG, 29/06 Macapá/AP, 06/07 Aracaju/SE, 13/07 Brasília/DF, 20/07 Cuiabá/MT, 27/07 Natal/RN, 03/08 Porto Velho/RO, 10/08 Teresina/PI, 17/08 Boa Vista/RR.

Evento Nacional
01 a 03
de setembro
de 2021

Veja a programação completa em evento.connectedsmartcities.com.br

ou fale conosco em connectedsmartcities@nectainova.com.br

Realização



Eventos Paralelos

