



Acesse pelo QR Code



Paulo Saldiva: "Com o tempo, entendi os benefícios da prática do ciclismo para a saúde e para a cidade"

Como pedalar e caminhar em segurança durante a pandemia

Ciclista há quase 50 anos, Paulo Saldiva, médico patologista e professor da USP, explica como deve ser a prática de exercícios físicos ao ar livre sem riscos de contaminação

Por Daniela Saragiotto

Todos os dias, ele pedala da sua casa, no bairro central da Bela Vista, capital paulista, até a Faculdade de Medicina da USP, na Avenida Dr. Arnaldo, Zona Oeste, e repete esse trajeto no fim do expediente, em uma rotina que, há décadas, faz parte de sua vida. Paulo Saldiva, médico patologista, professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), hoje tem 66 anos e começou a pedalar aos 17. "Passei na faculdade e não tinha nem idade para dirigir, então, comecei a ir de bicicleta à Cidade Universitária. Com o tempo, fui entendendo os benefícios da prática para a saúde e para a cidade e adotei a bike como meio de transporte", conta.

Impulsionadas pela pandemia, muitas pessoas têm, como Saldiva, optado pela mobilidade ativa, usando a bicicleta ou caminhando pelas vias públicas, em seus deslocamentos diários, ou mesmo adotando as práticas para se exercitar nesta fase mais rigorosa do isolamento social. Fazer atividade física, claro, é recomendável. Mas é preciso tomar todos os cuidados, adverte o médico, que há mais de um ano tem trabalhado em autópsias de vítimas da covid-19 para entender melhor o comportamento do vírus no organismo. "É muito importante usar máscara durante todo o percurso, fazer a higienização das mãos e evitar aglomerações", recomenda. E completa: "Chamo

atenção das pessoas e algumas respondem que estou espalhando pânico, terror. Mal sabem elas que vejo o verdadeiro terror em meu trabalho há mais de um ano", diz. Confira, a seguir, as principais recomendações do especialista.

Com o agravamento da pandemia e o isolamento social mais rigoroso, muitas pessoas começaram a caminhar e pedalar para evitar o transporte público e reduzir o stress. A prática é segura?

Paulo Saldiva: Em uma pandemia, não dá para dizer que uma coisa é 100% segura, infelizmente. Mas já sabemos que a transmissão do coronavírus em ambientes abertos é muito pequena. O vírus pode ficar em suspensão na atmosfera durante horas, mas isso não ocorre ao ar livre. Então, de fato, caminhar e pedalar são boas formas de se locomover, ao contrário do transporte público, que é um laboratório perfeito para a proliferação da covid-19, além de ajudar na saúde física e mental em tempos tão difíceis. Eu tenho notado a bicicleta passando a fazer parte da vida de um número cada vez maior de pessoas na cidade de São Paulo e vejo isso como algo muito positivo. Muita gente que perdeu o emprego adotou o modal por ser uma forma de locomoção barata. Mas é preciso tomar cuidado.

CONTINUA NA PÁG. 2

Leia também:

TENDÊNCIA
Mercado segue aquecido para serviços de locação de carros top de linha

PÁG. 4



Foto: Divulgação Osten Group

E mais:

DUAS RODAS
Instrutora cria guia básico a quem deseja se iniciar no mundo das motocicletas

PÁG. 6



Foto: Divulgação Honda

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Máscara sempre no rosto e manter distanciamento social

Atividades físicas são necessárias; porém, devem ser praticadas com responsabilidade

Na sequência da entrevista, Paulo Saldiva, professor e médico patologista da USP, explica sobre como o novo coronavírus se comporta em ambientes abertos e fechados, quais são os horários mais indicados para a prática de atividades físicas, além de falar dos perigos para a saúde da elevada poluição atmosférica. Confira.

Quais são as recomendações para quem pedala ou caminha na rua?

Paulo Saldiva: A primeira delas é usar máscara, sempre, e apenas retirá-la para se hidratar, de preferência fazendo isso com seu próprio copo ou garrafa. Caso compre sua água ou outros tipos de líquido, é importante higienizar o recipiente com álcool em gel. No caso de quem pedala, vejo que algumas pessoas têm usado esses espaços para substituir aulas de alto rendimento, como spinning, que fariam na academia. Isso não é recomendável, porque, pela intensidade do treinamento, ocorre uma perda de pressão por causa da máscara, então, a ventilação fica prejudicada e a primeira atitude é abaixá-la, o que pode ser uma ameaça a si próprio e aos demais. É bom lembrar que a alta velocidade pode ser perigosa, colocando em risco iniciantes ou crianças. Outro aspecto é manter o distanciamento, pois sempre há aglomeração nos semáforos ou nos pontos de largada, no caso das ciclofaixas e ciclovias. Observar isso é importante, bem como se há pessoas sem máscara e com o vidro aberto dentro dos carros. Eu chamo atenção de algumas pessoas no meu trajeto e ninguém gosta, mas é fundamental ter esses cuidados.

Sobre o distanciamento ao ar livre, há alguma recomendação que seja consenso?



Saldiva: "Em ambientes abertos, o vírus não consegue ficar por muito tempo suspenso"

Saldiva: Depende de onde a pessoa está, mas, ao ar livre, usamos a recomendação de 1,5 a 2 metros de distância, que foi o distanciamento adotado na época dos surtos da tuberculose. Em ambientes abertos, o vírus não consegue ficar por muito tempo suspenso. Em locais fechados, é o oposto: li um estudo no começo da pandemia de um hospital em Hong Kong em que um paciente com coronavírus contaminou pelo menos outras 16 pessoas internadas, pois o vírus seguiu o fluxo do ar-condicionado.

Agora, que entramos no período mais seco do ano, e pensando na poluição atmosférica, há

diferença entre pedalar ou caminhar por volta das 7h da manhã ou 18h?

Saldiva: O início da manhã e o final da tarde são bons horários. O pior momento é entre 10h e 16h, quando a umidade relativa do ar cai bastante. No mundo ideal, o melhor seria fazer essas atividades antes das 8h e após as 20h, horários que registram menor pico de tráfego.

Algumas das ciclofaixas estão localizadas em locais de muita concentração veicular e de poluição, como nas avenidas Paulista, Faria Lima e Sumaré, entre outras. Quais recomendações aos praticantes de caminhada e aos ciclistas?

Saldiva: Nós estamos constantemente medindo a poluição e o impacto em quem pratica atividades físicas. O que podemos dizer é que, de maneira geral, os estudos mostram que, se a exposição à poluição for de até duas horas diárias, há ganho, e não perda, aos praticantes. Então, para quem trabalha o dia todo fazendo entregas nesses locais, a situação fica complicada, porque não é possível evitar os horários de pico, que é uma das recomendações. Tanto que, se você passar um lenço umedecido no rosto de um ciclista, ele sairá cinza de tanta poluição. Para quem pratica atividade física em locais de parque, como o próprio Ibirapuera, uma dica é ficar apenas nas vias internas, sem ir aos limites próximos das ruas: pouca gente sabe, mas essa medida simples diminui a exposição à poluição em até 30%.

Alguns dos poucos efeitos positivos da pandemia são a melhora na qualidade do ar nas cidades e a adoção da prática de home office que alivia o trânsito. Como estender esses benefícios no pós-pandemia?

Saldiva: Todas as pandemias trouxeram, ao longo da história, avanços importantes. A malária, em Roma, na Itália, no século 18, mostrou a necessidade de reforma do espaço urbano

para diminuir infecções sanitárias. Com a peste negra, surgiu a demanda por vacinas. E essas são transformações que surgem para melhorar uma situação de crise. Com a pandemia da covid-19, houve redução no volume de carros circulando, melhoria na qualidade do ar – que, até hoje, felizmente, não voltou aos níveis médios de antes da pandemia – e muita gente passou a usar bicicleta. Acredito que muitas pessoas que subiram numa bike nesse período não vão mais descer dela e muita coisa que achávamos impossível se mostrou possível, como trabalhar a partir de casa em muitas profissões. Nosso prefeito, que era contrário às ciclofaixas e acreditava que elas atrapalhavam o trânsito, mudou de ideia com a forte adesão da população e tem investido na ampliação dessas vias. As pessoas, sobretudo os mais jovens, estão questionando a posse dos automóveis, algo parecido com o que aconteceu com o cigarro, há alguns anos. Então, acredito que tudo isso foi impulsionado pela pandemia e, em alguma medida, vai continuar depois dela.

Como o senhor analisa a poluição atmosférica de São Paulo nos últimos anos? Quais são os principais responsáveis por esses resultados?

Saldiva: Nós temos o Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental, na Universidade de São Paulo (USP), que mede, constantemente, a poluição. Com o isolamento mais rigoroso, especialmente no ano passado, diminuíram muito os níveis de poluentes, mas isso não se manteve. Porém, de qualquer maneira, não retornamos aos níveis anteriores, o que é positivo. Hoje, a poluição está entre 20% e 30% abaixo do que tínhamos antes da pandemia. É um problema muito grave. Costumávamos dizer, há algumas décadas, que a poluição era uma causa em busca de uma doença. Agora, já sabemos que ela está associada à mortalidade prematura de 7 milhões de crianças, por ano, no mundo, além de doenças como câncer

de pulmão e de bexiga, entre outras. Os motores a combustão são os principais responsáveis e as montadoras já estão tomando algumas medidas, como se adequar para atender a políticas de regulação de emissões, produzindo veículos elétricos ou híbridos, e até mesmo entrando no segmento de locação de veículos, com base no que comentei que muitos jovens já não valorizam mais a posse de um automóvel.

Diversos países estão adotando ou estendendo incentivos ao uso das bikes durante a pandemia. Em São Paulo, houve aumento de 158 quilômetros em ciclofaixas e ciclovias, em março. É suficiente para incentivar esse modal?

Saldiva: Está melhorando. Eu acho que estamos no caminho certo. Mas ainda falta aumentar a abrangência dessas ações para outros bairros periféricos e adotar uma estratégia para acoplar a utilização das bicicletas ao nosso sistema de transporte coletivo. Acredito que, dessa forma, boa parte da população poderá passar a usá-la como meio de transporte alternativo ao carro, no futuro. Em Copacabana, no Rio de Janeiro, mais da metade do que chega aos quiosques da orla é transportada de bike, o que acontece, em menor volume, também na região central de São Paulo. Isso passa por uma questão de mudança cultural também, o que é sempre mais lento: quando comecei a trabalhar de bicicleta, me olhavam torto, eu era o “pobretão”, em uma década em que o seu status era ditado pela marca e ano do seu automóvel. Algum tempo depois, andar de bicicleta era coisa de tribos, de gente descolada da Vila Madalena. A bike nunca foi levada a sério. Atualmente, vejo que as pessoas estão entendendo que a bicicleta é uma estratégia de promoção de saúde e redução da poluição. À medida que as cidades do mundo evoluem – e a sociedade também –, os governos passam a oferecer mais e mais incentivos para que as pessoas adotem a bicicleta, em todos os níveis sociais.



Ao ar livre, recomenda-se ficar de **1,5 a 2 metros** de outra pessoa



A poluição está entre **20% e 30%** abaixo do registrado antes da pandemia



Ela está associada à mortalidade prematura de **7 milhões** de crianças, por ano, no mundo

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



SUMMIT MOBILIDADE URBANA 2021

Evento
online e
gratuito

De 17 a 21 de maio

<https://summitmobilidade.estadao.com.br>



Garanta já a
sua inscrição!



Transição para uma Nova Cidade

Uma semana dedicada às discussões sobre desafios, desigualdades e inclusão das cidades, em formato totalmente reformulado, com uma nova estrutura ainda mais dinâmica, interativa e relevante.

KEYNOTE SPEAKER

MARCEL PORRAS

Diretor de Sustentabilidade
do Departamento de
Transporte de Los Angeles



Realização: **ESTADÃO**

Oferecimento: **CCR**

Patrocínio:



Mercado de locação de veículos premium vive momento aquecido

Personalização, serviços e comodidades são as características mais valorizadas pelo público

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



MOMENTO mobilidade

NÃO PERCA NOSSA LIVE QUE ACONTECE TODAS AS QUARTAS-FEIRAS, ÀS 11H, COM TRANSMISSÃO AO VIVO PELO PORTAL MOBILIDADE



Veículos elétricos e híbridos têm grande procura no programa de assinatura da Unidas



UNIDAS Plano de 48 meses e mil quilômetros	
Corolla Xei Vvt-ie At 2.0 4p	R\$ 2.659/mês

Foto: Divulgação Unidas



MOVIDA Plano de 36 meses e mil quilômetros	
Jeep Compass	a partir de R\$ 2.590/mês
Audi Q3	a partir de R\$ 5.590/mês

Maria Baldin, da Movida: “Os clientes perceberam que podem ter o mesmo produto, com mais serviços, menos preocupação e mais economia”

Foto: Divulgação Movida | Rodrigo Rosenthal

PERSONALIZAÇÃO E SERVIÇOS

Os consumidores pagam, na maioria dos casos, pela comodidade de ter diversos serviços incluídos nos pacotes. No modelo de operação por assinatura da Osten Fleet, a empresa se encarrega de documentação, seguro, manutenção preventiva (custo e gestão), gestão de multas de trânsito, gestão de sinistros, assessoria para carro reserva, serviço de Leva e Traz para os agendamentos, assistência 24 horas para todo território nacional e atendimento personalizado conforme o perfil do contrato.

“Por isso, muitas companhias nos procuram, sobretudo startups de segmentos como tecnologia e mercado financeiro. Faz muito sentido terceirizar esse trabalho”, diz Boschiero.

Atualmente, o veículo mais buscado na Osten Fleet é o BMW 320i GP (2020/2021), modelo com valor de assinatura “mais baixo” entre os oferecidos pela empresa: pelo período de 24 meses com mil quilômetros por mês, a assinatura custa R\$ 4.930 mensais. Mas os valores podem quase dobrar caso o modelo escolhido for, por exemplo, um BMW X4 xDrive 30i GP (20/21) com plano de assinatura de 24 meses e mil quilômetros por mês: R\$ 9.150 mensais.

A possibilidade de personalizar de acordo com o gosto do consumidor também é um aspecto muito valorizado. “Na Movida, há um consultor dedicado, especialista nesse segmento de



OSTEN FLEET Plano de 24 meses e mil quilômetros	
BMW 320i GP (2020/2021)	R\$ 4.930/mês
BMW X4 xDrive 30i GP (2020/2021)	R\$ 9.150/mês

Foto: Divulgação Osten Group

carros de luxo, que busca responder às necessidades de cada cliente, prestando toda a assistência de forma personalizada. Isso inclui, por exemplo, a customização do veículo, como as cores do banco, que podem variar conforme a disponibilidade da montadora”, diz Baldin. Um item muito buscado pelos clientes da empresa é a blindagem.

“Desejar esse diferencial em um veículo novo pode levar até 30 dias para ser finalizado, ou seja, o consumidor compra o carro e precisa esperar quase um mês para usufruir do veículo. No caso da locadora, ele só começa a pagar a mensalidade quando o veículo for entregue”, explica a diretora de novos negócios. A empresa cobra, para um plano de 36 meses e mil quilômetros, a partir de R\$ 2.590 ao mês por um Jeep Compass e a partir R\$ 5.590 mensais por um Audi Q3, apenas citando alguns exemplos.

MOBILIDADE ELÉTRICA

Na Unidas, um segmento que vem crescendo é o de veículos elétricos e híbridos. “A mobilidade sustentável é um dos pilares da Unidas, que adquiriu no ano passado lotes de três modelos dessa categoria: BMW i3, Golf GTE e Renault Kangoo ZE”, diz Sarquis. No programa Unidas Livre, os valores das assinaturas

podem variar conforme o modelo do veículo, as especificações e as opções de personalização. “Considerando o modelo Corolla Xei Vvt-ie At 2.0 4p, por um período de contrato de 48 meses, com franquia de quilometragem mensal de mil quilômetros e cor do veículo branco polar, o valor mensal é de R\$ 2.659. As parcelas podem ser quitadas por boleto ou cartão de crédito”, finaliza.

CUSTO X BENEFÍCIO

Patrick Burnett, fundador e CEO da InoveBanco, startup de soluções de pagamento, fez dois planos de assinatura com a Osten Fleet. “Em outubro do ano passado, li sobre o lançamento da empresa e me interessei. Fiz um estudo de viabilidade econômica, pois, antes, tínhamos uma empresa responsável pela gestão dos nossos veículos, e decidimos trocar”, conta. De acordo com ele, a relação entre custo e benefício foi um fator decisivo. “Eu me deslocava muito em visitas aos clientes, e é muito cômodo o sistema de assinatura: tem manutenção programada, não nos preocupamos com documentação e temos todo suporte da empresa.” A experiência tem sido tão positiva que o executivo estuda fechar assinaturas também para os cargos de gerência da empresa. (D. S.)

Não ter preocupação com documentação e manutenção é um aspecto muito valorizado, principalmente por clientes corporativos

Motocicleta: amiga do meio ambiente da produção ao uso



Nas mais de quatro décadas de produção das motocicletas em Manaus, as dificuldades superadas pelas indústrias que aceitaram o desafio de fabricar veículos no Estado do Amazonas se refletiram em milhares de postos de trabalho, inclusão social e melhora na qualidade de vida. Um sucesso que se deve, em boa parte, à sinergia entre força de trabalho local e alta tecnologia aplicada aos processos industriais.

A preocupação ambiental foi um pressuposto básico da indústria motociclística manauara desde seus primórdios. Estabelecer rígidos padrões para o tratamento/reúso de água e instituir práticas voltadas à preservação da biodiversidade, harmonizando a atividade industrial com o meio ambiente, foram uma estratégia obrigatória, em linha com a necessária preservação da natureza amazônica. Até mesmo o modal de transporte para a remessa da produção – por via fluvial até Belém (PA) – é grande aliado da sustentabilidade.

A constante evolução técnica da motocicleta evidencia a filosofia de respeito ao meio ambiente, e exemplo digno de nota é a tecnologia FlexOne. Desenvolvida no Brasil, ela permitiu às motocicletas usarem gasolina e/ou etanol em qualquer proporção, preservando características de funcionamento e

durabilidade de referência. Ano após ano, a motocicleta nacional ganhou em robustez, eficiência, economia, e tornou-se produto mundialmente reconhecido pela altíssima qualidade.

No começo dos anos 2000, a efetivação do Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares (Promot) estabeleceu metas para redução das emissões de poluentes, o que resultou em progressivo alinhamento aos mais rígidos padrões internacionais.

MENOS IMPACTOS

Nestas duas décadas de vigência do Promot, as motocicletas 0-km vendidas no Brasil conseguiram cumprir as metas do programa, reduzindo a emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) em mais de 50%, de monóxido de carbono (CO) em 85% e de hidrocarbonetos totais em 90%. A quinta fase do Promot, prevista para entrada em vigor em janeiro de 2023, visa a equiparação à norma Euro 5, passo definitivo para a integração da motocicleta nacional às cadeias globais de comércio.

Essa grande evolução técnica é motivo de orgulho para todas as empresas que atuam no segmento, sejam elas fabricantes de veículos, sejam fornecedoras de componentes ou demais elos da cadeia produtiva e de distri-

buição. Uma realidade positiva que é, no entanto, apenas parte do porquê, a motocicleta é o veículo mais amigável ao meio ambiente entre os modais de transporte particular.

A mobilidade efetiva, ou seja, exigir menor tempo para realizar percursos urbanos em horário de pico, é outro elemento de inegável redução de impactos nocivos ao meio ambiente. Um motor de pequena capacidade cúbica, de emissões contidas ao mínimo, é apenas um dos fatores ambientalmente positivos, ao qual devem ser somados aspectos secundários, como menor desgaste de

pneus e da pavimentação, menor consumo de combustível e óleo lubrificante, além do espaço ínfimo ocupado nas vias públicas, o que assume vital importância tendo em vista o descompasso entre crescimento da frota e investimentos na expansão da infraestrutura viária.

Uma reflexão abrangente levará à inegável constatação de que a motocicleta é, de fato, um destaque no quesito sustentabilidade ambiental, do processo de fabricação até sua efetiva utilização. A moto, além da economia e da agilidade oferecidas a seus usuários, é um veículo amigo do meio ambiente. //

Foto: Divulgação Honda



// UM MOTOR DE PEQUENA CAPACIDADE CÚBICA É APENAS UM DOS FATORES AMBIENTALMENTE POSITIVOS. //

Alexandre Cury, diretor comercial da Honda Motos

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

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

ESTADÃO

Ouçá os assuntos mais relevantes do dia sempre que quiser

NOTÍCIA NO SEU TEMPO

O podcast que conta para você o que acontece no Brasil e no mundo

PATROCÍNIO



Acesse pelo QR Code



5 dicas preciosas

Instrutora de pilotagem elabora guia prático para quem deseja entrar no mundo das duas rodas

Por Arthur Caldeira

Muita gente que pensa em andar de moto se depara com muitas dúvidas sobre como começar, isso sem falar no medo de controlar um veículo de duas rodas. Pilotar uma motocicleta pode ser mais fácil do que parece, embora seja preciso alguns cuidados para rodar com segurança.

Para orientar quem deseja pilotar uma moto, recorremos a Jaqueline Poltronieri, 30 anos, dez deles como instrutora do Centro Educacional de Trânsito Honda (CETH), em Indaiatuba (SP). Além de ser sua profissão, as duas rodas são sua paixão. Nas horas vagas, quando não está dando cursos para frotistas e grupos de iniciantes, Poltronieri gosta de acelerar nas pistas de motocross.

Com larga experiência no atendimento ao público entrante no mundo das motos, “Jaqueline”, como é conhecida por todos, nos ajudou a elaborar cinco dicas, a seguir. Confira.

1. Tirar carta

A primeira recomendação da instrutora de pilotagem da Honda é tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), na categoria A. “Para pilotar motos, é preciso passar pelo processo de habilitação. Aproveite também para conhecer mais sobre legislação e sinalização de trânsito”, recomenda Poltronieri.

A dica pode parecer óbvia, mas ainda muitos pensam que, para pilotar ciclomotores ou scooters de baixa cilindrada, não é preciso ter carta. Se uma pessoa que não tem habilitação for flagrada pilotando, a infração é gravíssima e o valor da multa por di-

rigir sem CNH é de R\$ 880,41. Além disso, o proprietário do veículo também pode ser multado por entregá-lo a uma pessoa não habilitada. Embora ter a carta seja apenas o primeiro passo, as aulas práticas ajudam, pelo menos, a se familiarizar com os comandos e a dinâmica de uma motocicleta.

2. Equipamentos de proteção

O segundo conselho é “abusar” do equipamento de proteção. “Sempre falo para os alunos: ‘O que você economiza com gasolina gaste com equipamentos’”, brinca ela. Além do capacete, a instrutora do CETH afirma que é preciso usar luvas e jaqueta apropriada ao motociclismo, feita em tecido resistente e com proteções nos ombros, cotovelos e costas. “Mesmo se você morar em um lugar quente, há jaquetas em tecidos ventilados. Isso não é mais desculpa”, diz.

Para as mulheres, ela aconselha a deixar a vaidade de lado e usar calça comprida de jeans ou, de preferência, de cordura. “Sandália e salto alto não combinam com moto. Use uma bota ou um calçado que proteja o pé. Leve sua roupa numa mochila, no baú da moto ou no espaço sob o banco das scooters e se troque quando chegar ao destino”, ensina Poltronieri.

3. Aprender com quem sabe

Escolher motos de menor capacidade ou de baixa “cilindrada”, como são chamados os modelos de 125 cc e 150 cc, é outro conselho de Poltronieri aos iniciantes. “As motos menores são mais leves e dão maior confiança para quem começa a ir evoluindo de forma gradativa”, diz ela.

A instrutora aconselha a pedir ajuda e conversar com quem já anda de moto. “Ouvir as histórias, os causos e os erros de quem é experiente faz você aprender mais”, explica. Em geral, quem tem experiência em duas rodas costuma estar disposto a ajudar os iniciantes. “Programar passeios curtos com seus amigos e colegas motociclistas. A habilidade para pilotar motos, como tudo na vida, só vem com a prática”, ensina a instrutora.

4. Pratique técnicas de pilotagem

Mesmo tendo feito as aulas práticas da motoescola, o ideal, para andar de moto com segurança, é praticar e aprender técnicas de pilotagem. Vale procurar cursos oferecidos pelas concessionárias Honda ou de outras marcas para treinar e se familiarizar com a moto. “Conhecimento nunca é demais, sobretudo em relação a motos”, afirma Poltronieri – por isso, o conselho para conversar com quem tem mais experiência.

Mas, também, é possível praticar, em um local tranquilo e de pouco movimento, alguns conceitos básicos, como equilíbrio. Como a moto não fica em pé sozinha, ela afirma que o movimento é importante para equilibrar a moto.

“Não precisa correr, acelerar tudo, mas, quanto mais devagar, mais difícil é equilibrar a moto”, ensina. Nas aulas de motoescola, os instrutores, geralmente, ensinam os alunos a passar no exame prático e, com isso, acabam desaconselhando o uso do freio dianteiro em baixa velocidade. A instrutora afirma ainda que saber frear é tão importante quanto se equilibrar, fazer curvas ou acelerar. “O freio dianteiro é o que para a moto de verdade”, ensina ela.



Foto: Divulgação Honda

Jaqueline Poltronieri: “Quando se pilota uma moto, é importante ter concentração total”

Treine a frenagem, usando tanto o manete de freio dianteiro como o pedal do freio traseiro. Vá devagar e procure sentir como eles funcionam. “Familiarize-se com o freio dianteiro. Assim, vai criando a sensibilidade para frear com segurança”, diz. Uma recomendação é optar por modelos com freios combinados (CBS), que distribuem a força de frenagem entre as duas rodas e corrigem a falha de muitos motociclistas iniciantes.

5. Concentre-se no trânsito

A instrutora aconselha procurar caminhos alternativos. “No início, vale mudar a rota e rodar por ruas com menos movimento”, sugere. Mas o mais importante, segundo Poltronieri, é deixar as distrações e focar no trânsito. “Tem que prestar atenção não só na sua pilotagem mas também na forma como os outros dirigem. Isso é assumir uma direção defensiva”, garante a instrutora.

No início, é bom evitar andar no corredor. O ideal é se posicionar no meio da faixa de rolagem e manter distância segura dos outros veículos. Para pilotar defensivamente, Poltronieri recomenda uma técnica ensinada nos cursos de pilotagem da Honda, conhecida pela sigla Pipde (lê-se pipide). O primeiro “P” refere-se a procurar possíveis perigos na via e no trânsito a sua volta. O “I” é de identificar esses perigos; e o segundo “P”, de prever o que pode acontecer. As duas últimas letras referem-se a decidir o que fazer e, depois, executar. Como exemplo, ela cita a clássica cena de uma bola correndo no meio da rua.

“Se você estiver procurando perigos, vai identificar a bola e prever o que pode acontecer, ou seja, uma criança vir correndo pegar a bola. O ideal é decidir reduzir a velocidade. Então, você executa a ação de frear ou tirar a mão do acelerador”, resume de forma didática a instrutora da Honda.

Bikes ganham status na pandemia e também precisam ser seguradas

Olhar para a sustentabilidade vem se expandindo de forma considerável nos últimos anos, tanto no âmbito social quanto no ambiental e no econômico. Um dos setores que ganharam força, principalmente em 2020, foi o da mobilidade, com a expansão do uso das bicicletas, que se tornaram uma alternativa para os transportes públicos em meio à pandemia.

As vendas de bicicletas aumentaram 118%, entre junho e julho do ano passado, em comparação ao mesmo período de 2019, segundo levantamento da Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike). Só em setembro de 2020, 89.200 unidades foram montadas, de acordo com a Abraciclo, entidade que representa as fabricantes de veículos de duas rodas, registrando crescimento de 39,6%, na comparação com agosto.

Mas a mudança não é tão recente. As bicicletas já vinham ganhando espaço nos últimos anos, no formato compartilhado. Muitas empresas do setor público e também do privado apostaram na bike como meio para atender às necessidades de locomoção. Assim, os programas de compartilhamento se tornaram opção de lazer, meio de transporte e instrumento de trabalho.

Recomendadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como alternativa segura de mobilidade para

evitar aglomerações, a bicicleta não só se tornou aliada à qualidade de vida e na contribuição com o meio ambiente, fatores esses que ganharam ainda mais relevância em um ano em que a saúde se tornou prioridade, mas também como alternativa econômica e rápida, diante dos gastos minimizados, tanto financeiros quanto de tempo.

SEGURO EXCLUSIVO

Ao observar esses números, que indicam mudança no comportamento do brasileiro e de suas necessidades, se faz necessário olhar para a segurança do novo patrimônio.

Assim como os carros e motos, as bicicletas também precisam ser protegidas. Em outubro de 2019, a Porto Seguro foi uma das seguradoras a investir no segmento, lançando um seguro exclusivo para o veículo, com garantias e serviços pensados para cada tipo de bicicleta e para o perfil de cada cliente.

Além de garantir cobertura para danos à bike, o seguro possibilita contratar coberturas para roubo, danos elétricos, responsabilidade civil, acidentes pessoais, entre outras, de forma a proporcionar maior segurança, liberdade e tranquilidade no momento da pedalada, seja para quem utiliza a bicicleta como meio de lazer, seja como transporte, seja como trabalho.

Outro fator importante para a proteção desses veículos é o aumento do consumo de bicicletas com alto valor agregado, utilizadas por ciclistas profissionais e amadores.

Além de treinar pela cidade, muitos grupos costumam frequentar lugares mais afastados, como trilhas e estradas. O valor das bicicletas costuma ser mais elevado, o que coloca esses ciclistas em

maior exposição quando falamos em roubo e até mesmo em caso de acidente. A perspectiva, ainda com as incertezas do momento, é que a modalidade continue ganhando força diante dos novos hábitos adquiridos em prol da saúde e do bem-estar.

A mobilidade aliada à sustentabilidade é uma alternativa que deve conquistar um número cada vez maior de pessoas. //

ALIADAS À QUALIDADE DE VIDA E DO MEIO AMBIENTE, AS BIKES GANHARAM AINDA MAIS RELEVÂNCIA EM UM ANO EM QUE A SAÚDE SE TORNOU PRIORIDADE. //

Rivaldo Leite é vice-presidente comercial e de marketing da Porto Seguro



Foto: Fernando Martinho

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

Mercado de micromodais usados: boas oportunidades ou ciladas?



A recente tração do mercado brasileiro dos micromodais elétricos, como patinetes, e-bikes e monociclos, vem desenvolvendo um novo nicho de equipamentos usados. E existem boas oportunidades à venda. Confira, a seguir, alguns cuidados para não cair em ciladas.

PROCEDÊNCIA

Nota fiscal e nacionalização são importantes para ter acesso à garantia de fábrica. Um produto sem origem poderá ficar sem o atendimento técnico e a reposição de peças poderá ser difícil e custosa. Uma carta de transferência do bem garante a posse ao novo comprador e é necessária para fazer o seu seguro.

HISTÓRICO

As lojas, em geral, têm o histórico do veículo que passou pela oficina. Esse dado ajuda a entender serviços recorrentes e auxilia na decisão da compra. Se o equipamento nunca esteve numa oficina autorizada, é importante que o vendedor relate ao comprador as possíveis manutenções anteriores. A sinceridade nessa relação é essencial.

SITUAÇÃO DO EQUIPAMENTO

É importante observar a condição estética do veículo. Se houver muitas marcas de batidas, danos nas carena-

gens ou rodas tortas, talvez evidencie mau uso. Sem manutenção, esses danos podem afetar partes vitais, como motor, bateria e placa controladora. O mais indicado é revisar o veículo na autorizada antes da compra.

QUILOMETRAGEM

A maioria dos modais elétricos tem algum tipo de registro, muitas vezes por um app, em que é possível conferir essa informação. E ela diz muito sobre a vida do equipamento. No caso dos monociclos, por exemplo, algum que tenha até 3 mil quilômetros é considerado relativamente novo. O estado do pneu também dá pistas sobre a quilometragem do aparelho; porém, nem sempre é decisivo, já que o consumo dele depende do tipo de pilotagem do condutor. Um pneu dura, em média, de 3 mil a 5 mil quilômetros.

REVISÃO

Uma oficina autorizada tem condições de realizar a revisão completa, desde a abertura do equipamento até a verificação de pontos de oxidação, pontos de vedação, avaliação da bateria etc. No caso da bateria, normalmente, é realizado um teste para descobrir se a tensão está adequada e carregando 100% as células. Mas não é possível aferir com precisão o tempo de vida restante da bateria usada. Há sempre a possibilidade de um item como

esse apresentar defeito no dia seguinte à compra. Faz parte do risco.

PREÇO

É preciso bom senso de quem está vendendo um usado. Quanto mais desgastado ele estiver, menor deve ser o seu preço, sobretudo se estiver fora da garantia. De largada, em geral, o preço de um seminovo deve estar 20% abaixo do preço de tabela (à vista) do modelo 0-km. A partir daí, o preço pode cair mais em função do estado de conservação. E, quanto mais parecido seu preço for com um modelo novo da loja, menos interessante ele fica, pois, entre outras coisas, um 0-km tem garantia de fábrica e mais facilidade de pagamento na hora da compra.

ANÚNCIOS

Existem ofertas de usados em diversas plataformas. OLX, Mercado Livre e alguns grupos no Facebook, como o Tribo Elétrica Classificados, disponibilizam espaços. É necessário, porém, ter muito cuidado com os golpistas. Não faltam histórias de envios de caixas vazias ou

com pedras onde deveria estar o equipamento. Duvidar de ofertas tentadoras e só concluir o pagamento depois de se cercar de garantias de envio são mandatórios no ambiente online.

NEGOCIAÇÃO

A forma de pagamento e a entrega do produto são pontos de atenção, especialmente quando se trata de um equipamento a ser despachado. Há sempre a insegurança de pagar antes de receber. Se não é possível fazer isso pessoalmente, a forma mais segura é optar por alguma plataforma que garanta o chargeback (dinheiro de volta) em caso de não cumprimento da parte vendedora.

Future-se. //

Foto: Roberto Tarik | Divulgação



Márcio Canzian é diretor da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e CEO da Elettriz, empresa especializada na distribuição de veículos elétricos portáteis

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

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:





Ilustração: Getty Images

Plataformas reúnem ecossistemas, mobilidade e transporte aéreo

Objetivo é conectar setores, ampliar debates e promover projetos para reduzir impactos da pandemia

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

A partir da covid-19, o conceito “ninguém faz nada sozinho” ganhou ainda mais relevância nos negócios da Necta. Com uma estrutura desenhada para promover sinergia entre os segmentos do setor público e privado, a empresa tem viabilizado conexões com os atores dos ecossistemas em que atua. Nesse contexto, a companhia reunirá, entre os dias 1º e 3 de setembro de 2021, os setores de cidades, mobilidade urbana e transporte aéreo, por meio do Connected Smart Cities & Mobility e do AirConnected, que acontecem em formato independente e simultâneo.

“Com base na nossa interação com o mercado e os nossos parceiros e clientes, sobretudo os que atuam nas três frentes, entendemos que o formato amplia o alcance da pauta e gera um ambiente colaborativo e de troca de experiências, o que é bem importante neste momento tão desafiador”, comenta Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Con-

nected Smart Cities & Mobility, e embaixadora da Mobilidade no Estádio.

“Também levamos em consideração as iniciativas a partir da pandemia e que, inevitavelmente, teremos que repensar o desenho das cidades, considerando a mobilidade corporativa, principalmente. A nossa proposta é envolver os setores na busca de soluções efetivas e sustentáveis”, diz.

TEMAS COMPARTILHADOS

No contexto das cidades, as tendências na mobilidade serão amplamente debatidas. Willian Rigon, diretor comercial e de marketing e sócio da Urban Systems e do Connected Smart Cities, ressalta: “Um destaque do Connected Smart Cities foi ter gerado o Connected Smart Mobility, que, apesar de fazer parte do ecossistema das cidades, tem uma infinidade de desdobramentos que merecem atenção e planejamento inteligente”.

Rigon também pontua que pensar es-

ses ecossistemas de forma compartilhada permite mais integração e assertividade.

“O aeroporto, por exemplo, deve ser integrado ao desenvolvimento urbano inteligente, considerando as restrições e oportunidades que gera, evitando problemas como o de Congonhas (SP), em que a cidade cresceu sem atenção a esse importante ativo, e que impacta na operação. É necessário criar um planejamento conectado entre os operadores ou concessionários, o Poder Público e a sociedade civil”.

REPENSANDO ECOSISTEMAS

Dados coletados pela Organização das Nações Unidas (ONU) antes da pandemia estimam que, em 2050, cerca de 70% da população mundial deverá estar concentrada nas cidades. Mas o Brasil destoa desse cenário e, hoje, já concentra mais de 82%, com previsão de, em 2030, atingir 90% da população nas cidades.

Focando na mobilidade, Elias de Souza, sócio da Deloitte no Brasil, chama a

atenção para a mobilidade multimodal e as necessidades das pessoas nas cidades.

“A pandemia tem provocado tendências da migração de pessoas para regiões menos adensadas. Essa mudança não diminui a população urbana, mas exige que o projeto de mobilidade seja repensado com base nessas novas necessidades”.

Souza acredita que a integração do transporte aéreo à mobilidade ainda está distante. “O setor é importante e pode ser integrado, mas merece uma reflexão com base nas mudanças que estão acontecendo.”

No contexto do transporte aéreo conectado à mobilidade, o AirConnected abordará diversos temas: como eVetol (veículo elétrico de pouso e decolagem vertical), táxi aéreo, drones, MaaS – mobilidade como um serviço e integrada ao transporte multimodal –, entre outros.

PARA SABER MAIS SOBRE O EVENTO, ACESSE:

Este material é produzido pelo Media Lab Estádio.

Parceiro Oficial de Mídia

Conheça a plataforma

Evento Nacional

01 a 03 de setembro de 2021

Inscrições gratuitas para os próximos 22 Eventos Regionais, acesse o site:

evento.connectedsmartcities.com.br

Realização

Eventos Paralelos