

São Paulo, 2 de junho de 2021

mobilidade

PRODUZIDO POR

**ESTADÃO
BLUE STUDIO**

 mobilidade.estadao.com.br  /MobilidadeEstadao  /mobilidadeestadao

Programa

mobilidade

ESTADÃO

UM PROGRAMA COM

AUTORIDADE

E CREDIBILIDADE

TRAZENDO INFORMAÇÃO, NOVIDADES,
TECNOLOGIA E UM BATE-PAPO
DESCONTRAÍDO COM CONVIDADOS
TODA SEMANA

TODOS OS DIAS ÀS 19H NO YOUTUBE 



USE O QR CODE
E ASSISTA HOJE
NO YOUTUBE

ASSISTA

AGORA!

REALIZAÇÃO:

ESTADÃO 

**ESTADÃO
BLUE STUDIO**


ESTADÃO

APOIO:



Sistemas de segurança ativa são essenciais para evitar acidentes

Por Andrea Ramos

Atualmente, muitos caminhões que trafegam pelas estradas brasileiras possuem dois sistemas de segurança. Um chamado sistema de segurança ativa e outro passiva. O primeiro tem como objetivo tornar a direção do veículo a mais segura possível. E, com isso, reduzir os riscos de acidentes nas estradas. Esses sistemas começaram a ser introduzidos no Brasil, em 2006, com a chegada da linha F, da Volvo. Já o sistema de segurança passiva foi criado para minimizar os danos, o que significa proteger motoristas e passageiros em acidentes. No caso da Volvo Caminhões, Alexandre Parker, diretor de assuntos corporativos da montadora, explica que, com a virada do motor de 12 litros para 13 litros e uma eletrônica mais robusta, foi possível ampliar o pacote de soluções de segurança. Além disso, os dois sistemas “conversam” com a eletrônica do veículo.

Naquele ano de 2006, o primeiro componente a ser introduzido foi o sistema anti-intrusão frontal (Fups), composto por um para-choque mais rígido, que evita o efeito guilhotina – ou seja, ele impede que um automóvel entre debaixo do caminhão. Por isso, trata-se de um sistema de segurança passiva, já que o dispositivo não consegue evitar o sinistro. Depois do Fups, os recursos de segurança ativa começaram a se desenvolver mais e chegar aos caminhões, mas ainda como itens opcionais.

SISTEMAS ANALISAM MOTORISTAS

Alguns desses dispositivos de segurança ativa (*conheça, ao lado, quais deles as montadoras oferecem*) também trocam informações com o veículo com base no comportamento do motorista, como sua postura, velocidade e modo de direção. E, por meio de sensores e câmeras espalhadas no interior do veículo, eles informam ao motorista sobre riscos de acidente. Mas, se mesmo assim não houver nenhuma tomada de decisão do condutor, na iminência de um possível acidente, esses dispositivos, que integram o chamado Adas (sigla em inglês para sistemas avançados de assistência ao condutor), assumem o controle do caminhão. Confira, a seguir, como são denominados e como funcionam alguns desses sistemas essenciais para oferecer mais segurança para quem trafega nas estradas brasileiras.

- **Electronic Brake Assist (AEBS), ou travagem de emergência autônoma:** trabalha em conjunto com o ABS e tem a função de reduzir a velocidade do caminhão quando detecta qualquer risco de colisão.

- **Controle eletrônico de estabilidade (ESP):** impede o veículo de deslizar na pista se ela estiver escorregadia. No caso de caminhões articulados, pode evitar o efeito canivete.

- **Lane Departure Warning (LDWS), ou aviso de saída da faixa de rodagem:** identifica as faixas que delimitam a via por meio de câmeras que ficam no para-brisa do caminhão. Se o condutor estiver desatento ou sonolento, o sistema emite avisos sonoros ou visuais e, em alguns casos, pode fazer vibrar o banco ou o volante.

- **Controle de velocidade de cruzeiro (ACC):** controla a aceleração para manter a velocidade definida pelo motorista.

- **Sensor ou câmera de estacionamento:** ajuda o condutor a estacionar e a fazer manobras em docas. Além de avisos sonoros, no sistema mais completo, com câmera, o motorista visualiza toda a manobra por meio de uma tela multimídia, instalada no painel do veículo.

Além desses sistemas, já estão chegando ao mercado (mas ainda não em veículos comerciais no Brasil) outros dispositivos de segurança que interagem com a infraestrutura. A nova geração do Volvo FH, por exemplo, lançada na Europa, no ano passado, já possui um desses sistemas. Assim como o GPS, que indica as condições de tráfego, essas tecnologias também chegam para oferecer mais segurança e melhorar a mobilidade.

O que as montadoras oferecem

Cada vez mais presente nos automóveis, caminhões e ônibus, ainda como item opcional, o pacote com sistemas de segurança ativa têm valor médio entre R\$ 9 mil e R\$ 15 mil. A exceção fica com a Mercedes-Benz, que disponibiliza esses recursos como de série no Novo Actros. Esses preços, porém, tornam-se irrisórios quando se trata de reduzir incidentes envolvendo caminhoneiros, terceiros ou mesmo a própria carga.

Todos os modelos mostrados a seguir podem ser comercializados com air bag, mesmo que o item ainda não seja obrigatório em caminhões. No caso da Mercedes-Benz, o equipamento é de série para o motorista. O dispositivo age depois do acidente, ou

seja, sua função é reduzir o agravamento da ocorrência, sendo, portanto, um sistema de segurança passivo.

A Scania é a única a oferecer o air bag lateral. Mesmo como opcional, ele evita o esmagamento do motorista se ocorrer o tombamento do veículo – um tipo de acidente, infelizmente, recorrente no transporte rodoviário de carga. Paulo Genezini, gerente de pré-vendas da Scania do Brasil, explica que os transportadores brasileiros ainda não absorvem todos os sistemas. Ou, quando compram, elege o dispositivo ou o pacote que tenha mais relação com a operação com a qual sua frota irá enfrentar. “Apesar disso, as fabricantes estão fazendo o papel de mostrar a importância desses dispositivos”, diz o executivo.

Foto: Divulgação Mercedes-Benz



Mercedes-Benz Actros é o primeiro caminhão a oferecer como item de série os sistemas de segurança ativa. Foi ele também que inaugurou no País o uso de câmeras no lugar de retrovisores

Mercedes-Benz Actros O Novo Actros foi o primeiro veículo a chegar ao País com sistemas de segurança ativa oferecidos de série. O caminhão também foi pioneiro em toda a indústria automotiva a introduzir câmeras em vez de retrovisores. Os MirrorCam são opcionais e custam em torno de R\$ 11 mil. Com isso, criou-se uma tendência no segmento, tanto que, depois, a Audi anunciou a venda do e-tron, o SUV elétrico que também traz esse tipo de sistema. As duas câmeras externas se localizam onde ficariam os espelhos convencionais. As imagens captadas são projetadas em telas de 15,2 polegadas instaladas na parte interna das colunas dianteiras. Essas imagens são úteis quando se trafega à noite por locais de pouca iluminação ou com neblina, permitindo ao condutor enxergar o ambiente com mais clareza. O sistema ainda aumenta a segurança em ultrapassagens e alterações de trajetória, já que as câmeras mostram com precisão toda a extensão da carreta.

Há uma terceira câmera, na base do para-brisa, que faz parte de um amplo conjunto de soluções eletrônicas voltado à segurança ativa. Como o assistente ativo de frenagem (ABA 5), sistema que pode frear

automaticamente o caminhão se “perceber” risco de acidente à frente. Ainda pode atuar em paradas bruscas do tráfego.

O dispositivo também identifica, além de veículos, pedestres, ciclistas, animais, entre outros obstáculos. Se o motorista não agir a tempo, o Actros freia sozinho. O sistema também utiliza sensores e radares instalados em partes como o para-choque. Outro dispositivo chamado de assistente de faixa de rolagem “percebe” mudanças involuntárias de trajetória que podem indicar desatenção ou sonolência do motorista. Se o caminhão mudar de trajetória sem que a seta tenha sido acionada, alertas visual e sonoro são disparados.

Em outro sistema eletrônico criado para manter o motorista atento, a partir de 60 km/h o caminhão sabe reconhecer ocorrências de situações incomuns, como o acionamento desconexo dos pedais. Se isso acontecer, uma mensagem surgirá no painel principal sugerindo ao condutor parar. Se insistir, o aviso voltará a acender a cada 15 minutos e só será desativado após a completa imobilização do Actros.

DAF XF Com a mudança de geração do XF, a DAF introduziu as ferramentas de segurança ativa. No XF, esses itens entram no pacote cabine segurança/AEBS, que pode receber qualquer das versões de acabamento. Os preços partem de R\$ 9 mil e não incluem air bag. No centro da grade frontal, também, fica o radar que compõe o sistema de controle de velocidade de cruzeiro adaptativo (ACC) e da frenagem de emergência (AEBS). Na parte superior do para-brisa, está o sensor do sistema de aviso de saída involuntária de faixa de rolamento (LDSW). Há ainda aviso de risco de colisão dianteira (FCW), recurso que alerta o motorista sobre a iminência de acidente por meio de um sinal sonoro e de luzes de advertência no painel de instrumentos. Outro item extra é o controle eletrônico de estabilidade (VSC), cuja função é evitar a ocorrência de efeito canivete e capotamento.



Foto: Divulgação DAF

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

Dispositivos equipam, ainda como item opcional, boa parte dos pesados que rodam pelas estradas. Devido à sua eficiência, devem se tornar cada vez mais presentes nas frotas

Foto: Divulgação Volvo

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Volvo mantém centro de pesquisa na Suécia que engloba crash tests

Pesquisadores de acidentes

Volvo e Scania foram as primeiras marcas a introduzir cabines de caminhões com célula de sobrevivência. E, mesmo sendo desenvolvida por demanda de lei na Suécia, ambas as fabricantes nórdicas passaram a criar essas cabines em todos os mercados em que atuam, inclusive no Brasil, onde ainda não há essa obrigatoriedade. “A necessidade pela cabine com célula de sobrevivência foi criada na Europa. Volvo e Scania se uniram à Universidade de Chalmers, em Gotemburgo, na Suécia, para criar o procedimento de crash test de cabine. Desde então, a célula de sobrevivência tornou-se obrigatória naquele país”, explica Alexandre Parker, diretor de assuntos corporativos da Volvo. Tanto o Fups (sistema anti-intrusão frontal) como a cabine com célula de sobrevivência devem se tornar obrigatórios no Brasil nos próximos anos, quando entrarão em vigor novas regras de segurança veicular.

Todos esses sistemas de segurança são desenvolvidos pelas montadoras com base em acidentes que acontecem mundo afora. A Volvo, por exemplo, mantém um grupo de engenheiros responsável por pesquisar essas ocorrências. “Quando há um acidente envolvendo algum caminhão nosso, esse time se dirige ao local para estudar a causa, as consequências e os impactos para os envolvidos e até para o veículo. Depois, retornam à fábrica para desenvolver dispositivos que sejam eficazes para evitar esses problemas”, explica Parker.



Foto: Divulgação Volvo

Volvo F

Os caminhões pesados da linha F, FH e FM foram os pioneiros na introdução da segurança ativa no País. O componente oferecido pela Volvo é o piloto automático inteligente (ACC), que freia o caminhão, impedindo-o de colidir com quem estiver à frente. Há ainda outros sistemas, como o controle eletrônico de estabilidade (ESP) e o monitoramento de faixa de rodagem (LKS), que avisa, por sinais sonoro e visual quando o motorista sai da faixa. Outros dispositivos são o sensor de chuva e o de ponto cego (LCS), que detecta qualquer veículo que esteja posicionado no lado direito do caminhão, alertando o motorista por alarme sonoro.

Scania R e S Na Scania, os sistemas de segurança chegaram, em 2016, com a nova geração. Agora, estão disponíveis para as cabines R e S, cujo pacote é composto pelo air bag lateral de cortina, exclusividade da marca. Há ainda o sistema de frenagem de emergência (AEB), que evita colisão se o dispositivo não agir de forma adequada, o de alarme de prevenção de mudança de faixa (LDW), o de estabilidade (ESP) e o de sensor de chuva.

Outro item é o controle de cruzeiro adaptável, cuja função é identificar a velocidade do veículo da frente. O próprio dispositivo coloca o caminhão na velocidade adequada a fim de evitar que ele se aproxime demais do veículo à frente. Isso tudo ocorre sem nenhuma intervenção do condutor. Quando o veículo não estiver mais à frente, o caminhão retorna à velocidade programada anteriormente. Os itens na Scania custam a partir de R\$ 10 mil.

Foto: Divulgação Scania



Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

HONDA
ASAS DA LIBERDADE



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.
O fornecimento gratuito de óleo é válido a partir da 3ª revisão.



3 ANOS DE GARANTIA
+ 7

honda.com.br/motos

ESSA SCOOTER
É COMO VOCÊ:
TAMBÉM GOSTA
DE FUGIR DA CIDADE
DE VEZ EM QUANDO.

NOVA HONDA
ADV
ENTRE NO MODO AVENTURA

Futuro mais sustentável para todos



Mais do que vender produtos ou soluções em serviços, hoje, o propósito de uma fabricante automotiva responsável é unir o transporte de pessoas e bens ao uso de energias renováveis e limpas, com cuidados ambientais desde o desenvolvimento até o fim da vida útil do veículo, proporcionando, consequentemente, a redução de pegada de carbono em todo o ciclo.

A estreia do e-Delivery, o primeiro caminhão elétrico com zero emissão de gases de efeito estufa e material particulado, desenvolvido e produzido em série no Brasil, está cada vez mais próxima. E perto do Dia Mundial do Meio Ambiente, a ser celebrado no sábado (5), a Volkswagen Caminhões e Ônibus reforça seu compromisso com a agenda de sustentabilidade, avançando na mobilização de toda a cadeia automotiva e de logística. E, felizmente, com bons resultados.

Queremos unir cada vez mais pessoas e empresas com esse mesmo propósito. E foi com muita alegria que anunciamos, recentemente, a Moura como a mais nova parceira de nossa fábrica, localizada em Resende (RJ). Essa empresa brasileira, há 60 anos fabricante de baterias, chega com a missão de cuidar de processos específicos do e-Delivery, de fornecer sistemas de baterias de lítio e seus componentes com a fabricante de baterias CATL, e ser responsável por diversos processos relacionados

à mobilidade elétrica, tais como montagem, parametrização e testes dos sistemas do caminhão elétrico pioneiro.

CADEIA LOGÍSTICA SUSTENTÁVEL

Isso só reforça a importância da área de Pesquisa e Desenvolvimento de Resende como importante centro de desenvolvimento da eletromobilidade. Mas não estamos sozinhos nessa jornada: a Moura é uma de nossas parceiras no e-Consórcio, criado com o objetivo de reunir empresas no desenvolvimento de uma infraestrutura que permita a eletrificação nos grandes centros urbanos. É a primeira vez que uma fabricante prevê desde o desenvolvimento e a montagem até a infraestrutura de recarga e o gerenciamento de um caminhão elétrico, avançando toda a cadeia de fornecedores de maneira tão integrada.

E se, na fábrica, nos escritórios e nas concessionárias, bem como no desenvolvimento com os parceiros do e-Consórcio, a agenda ambiental já é realidade, felizmente, também, os clientes estão conosco: cada vez mais empresas se mobilizam para a construção de uma cadeia logística mais limpa e sustentável.

Como parte dos grupos Volkswagen e Traton, que investem sistematicamente em mobilidade elétrica, temos o respaldo para liderar o cumprimento de metas concretas para desenvolver veículos com combustíveis alternativos em mercados emergentes. Contudo, sem desviar a atenção dos veículos

a diesel, que ainda continuarão como maioria da frota nas ruas e estradas, ao menos, no médio prazo, com a convivência necessária das diferentes matrizes energéticas, sob medida para as diferentes realidades e operações.

Acreditamos que meios de transporte e sustentabilidade podem, sim, caminhar juntos, sem conflitos, e é isso o que nos motiva: é possível unir pessoas e empresas a um mesmo propósito e deixar um legado de sustentabilidade, com veículos feitos por pessoas e para pessoas.

A redução de emissões ganha contornos cada vez mais bem definidos no mundo todo: é preciso locomover-se e transportar bens e serviços, tanto quanto é necessário fazer isso mitigando danos ao ambiente. E é uma enorme honra estar à frente de um projeto tão grandioso como o da eletrificação da distribuição urbana, que vem para revolucionar a indústria automotiva. Estamos prontos, mais unidos do que nunca nos primeiros quilômetros desse novo caminho. //

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Foto: Divulgação VWCO

MEIOS DE TRANSPORTE E SUSTENTABILIDADE PODEM, SIM, CAMINHAR JUNTOS, SEM CONFLITOS, E É ISSO O QUE NOS MOTIVA. //

Roberto Cortes é presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus e membro do Executive Board do Grupo Traton



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

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

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

OFERECIMENTO:

APOIO:



Acesse pelo QR Code



Connected Smart Cities & Mobility anuncia 67 palestras selecionadas

Participaram do processo pesquisadores, empreendedores e organizações com projetos e estudos

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



O Connected Smart Cities e Mobility, com apoio do **Estadão**, será realizado de forma híbrida entre os dias 1º e 3 de setembro, permitindo com que os participantes possam acompanhar de maneira presencial ou virtual. O evento conta com a realização de fórum, exposição de empresas que fornecem soluções às cidades e rodadas de conexões e negócios. O evento ocorrerá no Centro de Convenções Frei Caneca, em São Paulo, assim como as transmissões disponíveis no formato digital, garantindo a participação de palestrantes de todo o Brasil.

O comitê de gestão do Connected Smart Cities & Mobility anunciou, em fevereiro, 67 palestras para o evento, selecionadas como resultado do *call for papers*, dentre 174 propostas enviadas por profissionais de todo o País. A plataforma tem como principal meta apresentar soluções inovadoras ao mercado de cidades inteligentes e mobilidade, desenvolvendo ações que busquem

criar municipalidades mais sustentáveis, conectadas e inclusivas.

De acordo com Juliana Fredo, especialista em conteúdos e parcerias do Connected Smart Cities & Mobility, “vivemos momentos incertos com a pandemia e, nesse sentido, nunca foi tão necessário nos unirmos para encontrar soluções colaborativas para as cidades. Nosso objetivo é o de proporcionar espaços à integração que estimulem a inovação no setor público, garantindo, também, todas as medidas necessárias de segurança para garantir a saúde de todos”.

ESPAÇO PARA INOVAÇÃO

Desse modo, o evento contará com um layout inovador, que busca unir empresas, organizações e especialistas determinados a disseminar seu know-how sobre as mais novas tecnologias do mercado, assim como também irá contemplar todos os protocolos de segurança sanitária. A partir de julho, serão realizados pré-eventos, transmitidos ao vivo, em diferentes locais da cidade de São Paulo, denominados “Pontos de Conexão CSCM”.

Foto: Getty Images



Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility, destaca a importância de soluções colaborativas: “A nossa plataforma sempre prezou pela diversidade de palestrantes para construir uma agenda plural, valorizando as diferentes perspectivas que cada um de nós tem das cidades. É preciso pensar em soluções que contemplem todas as diferentes áreas que compõem uma *smart city* e isso só será possível se reunirmos todos os setores, com especialistas das mais diversas áreas de atuação”.

Entre as 67 palestras do Connect Smart Cities, haverá debates sobre os seguintes temas:

- Urbanismo sustentável nas cidades: discussões sobre meio ambiente, energia e urbanismo
- Cidades conectadas: tecnologia e segurança
- Cidades participativas: governança
- Cidades prósperas: economia
- Cidades resilientes: educação e saúde
- Cidades empreendedoras: empreendedorismo

SOBRE O EVENTO NACIONAL CONNECTED SMART CITIES & MOBILITY 2021

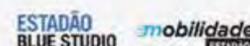


Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Apresente a sua solução para as capitais do País

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

Parceiro Oficial de Mídia



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
24/08 São Paulo/SP

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



Carros elétricos ganham espaço nas frotas de várias empresas

Companhias recorrem a modelos com propulsão elétrica para reduzir custos e não emitir poluentes

Por Mário Sérgio Venditti

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



No cenário em que as empresas planejam se tornar neutras em carbono com seus produtos e operações globais e com as limitações impostas aos deslocamentos urbanos, é natural que elas adotem políticas mais sustentáveis. Uma das práticas que estão crescendo nas grandes companhias é a utilização de carros elétricos em suas frotas para o trabalho diário.

Hoje, optar por um veículo elétrico revela que o discurso pela sustentabilidade que ele representa é legítimo. “A procura pelo Chevrolet Bolt EV é maior entre empresas”, revela Marcelo Tezoto, gerente sênior de vendas diretas da GM. “São companhias do segmento de energia, farmacêuticas e locadoras especializadas em terceirização de frota. O baixo custo por quilômetro rodado e de manutenção são fatores que atraem os clientes.”

A DHL Supply Chain, líder mundial em logística, armazenagem e distribuição, é umas das companhias que desejam atingir a meta global de zerar a emissão de carbono até 2050. Por isso, ela está utilizando carros elétricos para a distribuição de produtos no Brasil.

Segundo Fabio Miquelin, diretor sênior de transportes da DHL, entre as tantas vantagens do carro elétrico, há a redução da poluição sonora. “O uso desse tipo de veículo traz diversos benefícios à sociedade e à distribuição de cargas nos centros urbanos”, afirma.

PARCERIA CRIA E-VAN

Para realizar entregas no Brasil, a DHL usa o BYD T3, com capacidade de carga de 750 quilos ou 3.330 litros e dois ocupantes. A empresa instalou pontos especiais de recarga em suas instalações em Louveira (SP). Na Alemanha, a DHL se uniu à Ford e apresentou sua primeira e-van – furgão elétrico de distribuição –, chamada de Work XL, que usa como base o chassi da Ford Transit.

Anualmente, cada unidade do Work XL deixa de despejar 5 toneladas de CO₂ no meio ambiente e economiza 1.900 litros de diesel. Com 2.500 veículos em operação, a redução total é de 12.500 toneladas de CO₂. Com autonomia entre 80 e 200 quilômetros, a e-van tem volume de carga de 20 metros cúbicos e espaço para acomodar 200 encomendas.

Uma das fabricantes que mais abastecem as frotas das empresas é a Renault. Desde 2013, ela comercializa veículos elétricos para empresas, com os modelos Zoe, Twizy e Kangoo ZE. São 200 unidades atendendo cerca de 20 clientes e parceiros, como Porto Seguro, Fedex e Itaipu.

Os modelos da Renault também estão presentes em projetos de mobilidade sustentável, como o da Ilha de Fernando de Noronha (PE). A ação faz parte do Projeto Noronha Carbono Zero, para a circulação dos carros 100% elétricos na ilha. Isso porque o local já se prepara para colocar em vigor o veto da entrada de veículos que emitem dióxido de carbono, em agosto de 2022.

PROJETO NA ILHA

“Nosso objetivo é zerar a emissão do carbono na ilha até 2030, conforme as premissas do Noronha + 20, regidas pela sustentabilidade em diversas áreas da gestão pública. Noronha Carbono Zero, por meio dos carros elétricos, é o início de opções sustentáveis para a mobilidade”, explica Guilherme Rocha, administrador da ilha.

Carros elétricos de entregas não pressupõem que devam ter medidas generosas. A Citroën lançou na Europa o sub-



Foto: Divulgação Citroën

Citroën My Ami Cargo mede só 2,41 metros, tem volume de 400 litros e carga útil de 140 quilos. É ideal para as entregas do último quilômetro e atende às empresas que fazem entregas urbanas, como delivery de restaurantes

Um dos veículos de entregas da DHL no Brasil é o JAC iEV 1200T. Empresa já instalou pontos especiais de recarga em suas instalações para facilitar a operação

compacto My Ami Cargo, com volume de 400 litros e carga útil de 140 quilos. Com 2,41 metros de comprimento, o modelo oferece um espaço modular que ocupa o lugar do banco do passageiro e sua tampa serve de mesinha, que suporta até 40 quilos, e pode ser uma espécie de escritório móvel para apoiar caderno de encomendas ou um tablet.

“O My Ami Cargo é ideal para entregas no último quilômetro, especialmente de pequenas encomendas”, revela Laurence Hansen, diretora de produto e estratégia da Citroën. “Ele atende às necessidades das entregas urbanas, que se multiplicaram com o crescimento do e-commerce e do delivery de restaurantes.”

Se o My Ami Cargo é minúsculo, por outro lado há os grandalhões a serviço das empresas. Os veículos elétricos pesados não poderiam faltar nas frotas. Lançado em 2020, o caminhão JAC iEV 1200T já faz parte do dia a dia de corporações como PepsiCo Foods e DHL. “Fomos uma das primeiras companhias do setor de alimentos e bebidas a testar veículos elétricos, comprovando que queremos uma alternativa de transporte sustentável”, diz Eduardo Sacchi, diretor da PesiCo Brasil.

Foto: Divulgação JAC



Foto: Divulgação Renault



Modelos da Renault estão no projeto de mobilidade sustentável Noronha Carbono Zero, da Ilha de Fernando de Noronha. A partir de agosto de 2022, carros com motor a combustão não poderão mais ter acesso à ilha

“Empresas querem soluções para reduzir pegada de carbono”

Breno Kamei, diretor de portfólio, pesquisa e inteligência competitiva da Stellantis para a América do Sul

Qual é a importância de eletrificar as frotas das empresas?

Breno Kamei: As grandes empresas buscam soluções que diminuam a pegada de carbono em todos os processos. Isso passa por alternativas que afetam diretamente as operações de logística, responsáveis pela emissão de gás carbônico provocada pela frota de veículos. Além disso, os carros elétricos reduzem os custos. Embora o investimento na compra ainda seja elevado, as variantes de manutenção e abastecimento tornam o custo da frota elétrica mais atrativo com o tempo.

Isso caracteriza um novo momento para a mobilidade urbana?

Kamei: Acredito que sim, em função de alguns fatores convergentes. A pandemia levou a uma aceleração da digitalização e do e-commerce, o que trouxe a adoção em massa de novos tipos de consumo. Muita gente que tinha certa resistência em comprar no universo digital foi impulsionada a usar esses serviços.

Essa prática gerou aumento na demanda de entregas urbanas.

Por outro lado, as empresas já estavam pressionadas a encontrar soluções para reduzir o rastro de carbono.

Nesse contexto, surgem os veículos elétricos como alternativa atraente. Ainda não é uma opção em larga escala, mas passará a ser adotada gradualmente.

Qual é a utilidade dos carros elétricos no dia a dia das empresas?

Kamei: A frota de veículos comerciais elétricos pode substituir os carros com motor a combustão, pois executa o mesmo serviço logístico com menor impacto para o meio ambiente e menor custo operacional. Em razão de todas as tecnologias e inovações, eles também são mais eficientes e ágeis na prestação de serviços. A adoção do carro elétrico tende a otimizar a operação, trazendo mais eficiência e redução de custos, fatores importantíssimos nas entregas urbanas atuais.



Foto: Divulgação Stellantis



Inaugurada primeira eletrovia na BR-050, entre Brasília e Goiânia

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Veículos 100% elétricos podem trafegar de uma cidade a outra com ajuda de dois eletropostos

“O grande questionamento para viabilizar a mobilidade sustentável elétrica no Brasil é a falta de uma infraestrutura instalada. Isso me faz lembrar um ditado mineiro: ‘Primeiro, vem o trilho. Depois, o trem’. Na eletromobilidade, essa lógica vem de forma diferente, entre o uso urbano e o rodoviário, e novamente disruptivo, como quase tudo relacionado a veículos elétricos.

O carro elétrico atual ressurgiu, no século 21, com enorme infraestrutura pronta e adaptada, pois o usuário, em sua grande maioria, recarrega em sua residência e, como aprendi na prática, uma simples tomada de três pinos em sua vaga de garagem resolve o grande problema de recarga no meio urbano. Sim, a maioria das pessoas não sabe que uma mera

tomada pode abastecer um carro elétrico. E que não precisamos ficar esperando ao lado do carro durante a recarga, que, em geral, é feita à noite, enquanto dormimos.

CARRO URBANO IDEAL

Nas cidades, seu hábitat natural, o elétrico sobressai, em todas as comparações, em relação aos modelos a combustão. Atualmente, com a instalação de vários carregadores em pontos estratégicos das cidades, somada ao benefício de zero emissão de CO₂ e baixa poluição sonora, e aliada à sua boa aceleração e ao torque imediato, trata-se do carro urbano ideal.

Voltando ao ditado mineiro, no uso rodoviário, precisamos urgentemente dos trilhos. Não

conseguimos comparar a recente mobilidade elétrica com décadas de infraestrutura de postos de abastecimento. Os atuais veículos elétricos, com sua autonomia variando entre 150 e 450 quilômetros, não podem ficar reféns de pequenos percursos, e sim possibilitar viagens para não correr o risco de serem desconsiderados em uma compra ou servirem apenas como segundo carro da família.

A infraestrutura de recarga rodoviária que está sendo criada no Brasil é baseada em programas de pesquisa e desenvolvimento de distribuidoras de energia e montadoras de veículos. Em resumo, liderada pela iniciativa privada.

Está claro que a mobilidade elétrica não pode depender, exclusivamente, de políticas públicas, e não podemos esperar eternamente por decisões do governo. Ao mesmo tempo, não podemos ficar parados enquanto vários países já optaram por eletrificar suas frotas. E mais: não podemos ficar vendo nossas cidades poluídas e doentes.

A Associação Brasileira dos Proprietários de Veículos Elétricos Inovadores (Abravei) tem como objetivo criar centenas de pontos de recarga de veículos elétricos de maneira rápida e abrangente por meio de duas iniciativas: ‘Tomadas para o Futuro’ e ‘Eletrovias ChargeNow’.

CARREGADORES DOADOS PELA BMW

A primeira é um projeto baseado na atuação voluntária dos associados em selecionar estabelecimentos parceiros para a instalação de tomadas tipo Commando, que se tornou o padrão, no Brasil, para uso de carregadores de 7 kWh portáteis de veículos elétricos. Os estabelecimentos selecionados, alinhados com a Abravei em atitudes socioambientais positivas, arcam com custos de instalação, manutenção e despesas de energia elétrica. A Abravei, em parceria com a ABB, cede tomadas tipo Commando, placas de identificação, orientações técnicas, mapeamento em aplicativos e divulgação da instalação aos associados e à sociedade.

A segunda, Eletrovias ChargeNow, uma iniciativa ousada, consiste em instalar carregadores veiculares, doados pela BMW do Brasil, em rodovias previamente mapeadas, sem infraestrutura e em corredores de ligação entre grandes centros urbanos.

A IMPORTÂNCIA DAS PARCERIAS

Com essas diretrizes, em abril, foi inaugurada, na BR-050 Brasília-Goiânia, a primeira eletrovia do Centro-Oeste do Brasil, com 220 quilômetros de extensão. Os dois eletropostos, instalados no restaurante Jerivá, em Abadiânia (GO), um em cada sentido da rodovia, permitem a ligação entre as duas capitais de modo 100% elétrico, sem emissão de CO₂.

Nós, da Abravei, acreditamos que a sociedade civil organizada, em parceria com empresas privadas, pode vencer grandes desafios e viabilizar a mobilidade elétrica de maneira sustentável, mesmo em um País carente de infraestrutura de recarga, mas com uma população ansiosa por novas tecnologias e qualidade de vida.”



Foto: Divulgação Abravei

Rogério Markiewicz, presidente da Abravei

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

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:



Por que o imposto sobre bikes ainda é tão elevado no Brasil?

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Carga tributária nacional é uma das mais altas em comparação a outros países do mundo

Por Summit Mobilidade

As bicicletas estão se tornando veículos cada vez mais importantes para uma mobilidade urbana segura, saudável e ecológica em todo o mundo. Por isso, em diversos países, a bike conta com uma carga tributária reduzida. Entretanto, no Brasil, o inverso ocorre: os impostos sobre esse modal tiveram aumento na última década.

Em setembro de 2011, o Imposto de Importação (II), que acompanhava o Mercosul e era de 20%, subiu para 35%, com a justificativa de que o aumento nas importações reduziria a competitividade da indústria nacional. Entretanto, quase dez anos depois da medida, o número de bicicletas produzidas no País caiu de 4,65 milhões, em 2011, para 3,8 milhões, em 2019.

A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) afirma que a diferença entre a alíquota aplicável no Brasil e nos demais países-membros do bloco resultou em importações anuais de 4 milhões de bicicletas pelo Paraguai, uma nação que tem uma população de 7 milhões de habitantes. Isso significa que “boa parte das bikes importadas pelo Paraguai têm o Brasil como destino de forma criminosa, por meio de desca-

minho”, segundo a associação.

Em média, os impostos representam 45,93% do preço final da bicicleta, segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2019, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Enquanto isso, os automóveis pagam 44%, de acordo com cálculos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

A carga tributária das bikes tem a seguinte composição, em média:

- Imposto de Importação (II): 31,5%*
- Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI): 10%
- PIS/Cofins: 10%
- Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS): 18%

MAIOR QUE BEBIDAS ALCOÓLICAS

O tributo passou a ser de 31,5%. Até então, o Brasil mantinha a maior tarifa do mundo, de 35%, o máximo permitido pela Organização Mundial de Comércio (OMC). O tributo cobrado sobre a importação de bicicletas para o Brasil é superior também às tarifas aplicadas em bebidas alcoólicas e derivados do tabaco, que estão em 20%.

Além de oferecerem taxa de importação menor para as bikes, outros países, como França e Itália, adotam políticas fiscais para incentivar o ciclismo, reduzindo impostos e até



Foto: Getty Images

Impostos representam quase 46% do preço final da bicicleta

oferecendo bônus à substituição de veículos emissores de gases de efeito estufa pelas bicicletas.

€ 500 PARA INCENTIVAR CICLISMO

O governo italiano, por exemplo, pagou € 500 para cidadãos dispostos a adotar o ciclismo. A medida, válida para moradores de cidades com mais de 50 mil habitantes, está prevista no

decreto-lei, aprovado em 13 de maio pelo Conselho de Ministros, para incentivar a retomada econômica do país, em meio à pandemia do novo coronavírus, como estratégia para reduzir aglomerações e o uso do transporte público na mobilidade urbana das cidades.

Fontes: IBGE, Agência Brasil e Aliança Bike

Tributo nas alturas

O Brasil cobra a maior taxa de importação de bicicletas entre os grandes mercados, como China, Índia, União Europeia e Estados Unidos, e até de países com mercados comparáveis ao brasileiro em termos de desenvolvimento, como México, Argentina e África do Sul, conforme dados da Aliança Bike



* Em fevereiro de 2021, o Ministério da Economia chegou a retomar a taxa de 20% do Imposto de Importação de bicicletas. Entretanto, um mês depois, a decisão foi revogada, após pressão dos empresários da Zona Franca de Manaus (AM)

Quando menos é mais no trânsito



A combinação que mais mata no trânsito é a embriaguez somada à alta velocidade e, até hoje, em pleno 2021, aqui, no Brasil, as conversas em rodas presenciais ou salas de WhatsApp ainda são piadas zombeteiras a respeito do pretenso direito de beber e dirigir. Em outras palavras, para o brasileiro, ainda é ‘chique’ transgredir as leis de trânsito e dar um ‘olé!’ em blitz cada vez mais raras e ineficientes.

Esse comportamento vem sendo amplamente combatido em todo o mundo e um dos marcos dessa batalha começa em 1997 na Suécia, com o Visão Zero, método de gerenciar a mobilidade, em que nenhuma morte ou lesão no trânsito é aceitável. Mais interessante é que o Visão Zero parte da premissa de que, se tem um ser humano envolvido, sobretudo do sexo masculino – principais vítimas e causadores de mortes nas ruas e estradas de todo o mundo –, sempre haverá uma combinação de erros humanos e imprudência.

Essa premissa é fundamental para os gestores separarem o termo culpa de responsabilidade, e não se trata de semântica.

No Visão Zero, todo o ambiente urbano é projetado de tal forma que um motorista, ao manejar seu veículo, é induzido a respeitar as regras e, com isso, evitar mortes e lesões no trânsito. Análogo ao que acontece na aviação, a cada sinis-

tro, projetistas, gestores do trânsito, engenheiros estudam as causas e modificam as circunstâncias, podendo ser estas no viário como também nos próprios veículos, freios, design, entre outros aspectos.

SISTEMA INTEGRADO

O Visão Zero é um método de gerenciar a mobilidade que trabalha o sistema como um todo, desde o desenho das ruas até os veículos em si, sempre tendo como base salvar vidas e evitar lesões. Não se busca um único culpado, oriundo de um inevitável erro ou mal comportamento humano; no Visão Zero, enxergam-se as causas, que, em geral, recaem no desenho do sistema viário. Com isso, as autoridades assumem para si as responsabilidades. Bem diferente de jogar a culpa na vítima que morreu no asfalto, como fazemos por aqui.

Além de reprojeter o viário, incluindo as necessidades de todos os atores no trânsito, pedestres, entre eles crianças, idosos, pessoas com deficiência física, ciclistas, motociclistas, motoristas e por aí vai – tendo como prioridade a mobilidade ativa –, o sistema Visão Zero possui como principal ferramenta o ‘Acalmamento de Tráfego’, que é a redução das velocidades máximas no ambiente urbano, com ganhos para todos.

Velocidades mais baixas, além de ampliarem o ângulo de visão do motorista e, conseqüentemente, darem

a ele a chance de prever e evitar um possível sinistro, de quebra, aumentam a fluidez de veículos. Em resumo, reduzir a velocidade máxima abaixa drasticamente as mortes e lesões no trânsito e tem como efeito colateral o aumento na velocidade média do sistema como um todo.

Durante o Maio Amarelo, aqui em São Paulo, foram reduzidas as velocidades de 24 avenidas da cidade, o que representa um imenso avanço nessa batalha contra mortes evitáveis. Agora, cabe a nós, cidadãos,

respeitar e usufruir dos benefícios para todos dessa medida.

Para finalizar, repare que eu não usei o equivocado termo ‘acidente de trânsito’ neste texto. Desde janeiro deste ano, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) passou a chamar esses casos de ‘sinistros de trânsito’, seguidos de sua correta denominação, como colisão, atropelamento e por aí vai. Nada mais acertado, uma vez que 90% dos sinistros de trânsito são evitáveis, ou seja, não foram mesmo acidentes. //

“ CERCA DE 90% DOS SINISTROS DE TRÂNSITO SÃO EVITÁVEIS, OU SEJA, NÃO SÃO ACIDENTES E NÃO DEVEM SER NOMEADOS DESSA FORMA. ”



Foto: Arquivo Pessoal

Renata Falzoni é vereadora em São Paulo. Cicloativista, arquiteta e jornalista, adotou a bicicleta como transporte há mais de 40 anos

DICA JORNAL DO CARRO: NOVO PEUGEOT 208 ACTIVE AT POR R\$ 74.990



OFERTA SELECIONADA
Jornal do Carro



Valor promocional a partir de R\$74.990,00 à vista para Novo 208 Active 1.6 AT 21/21 - Branco Banquise ou Preto Perla Nera ou financiado pelo Banco PSA com Entrada de R\$44.994,00 à vista + 12 parcelas mensais de R\$3.012,84. Com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 0,69% a.m e 8,60% a.a. Valor total a prazo de R\$81.148,11. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para operação de 2,01% a.m e 26,98% a.a., com IOF de 1,50% a.a para Pessoa Jurídica e 3,00% a.a para Pessoa Física. IOF, Cadastro e despesa para constituição da garantia estão inclusos nos cálculos das prestações e CET. Sujeito à aprovação de crédito. Alguns itens podem ser opcionais. Estoque: 10 unid. 3 anos de garantia nos termos dos respectivos manuais. Prazo de entrega 90 dias. ** Consulte os preços das revisões**. Promoção para veículos faturados de 04/05/2021 a 01/06/2021 ou enquanto durarem os estoques. Não cumulativa para outras promoções. Atenção: O crédito deve ser usado de forma consciente, portanto antes de contratá-lo verifique se está adequado as suas necessidades financeiras. Banco PSA: Ouvidoria 0800-7719090, SAC Banco PSA - 0800 7715575 e Central de Atendimento ao deficiente auditivo ou de fala 0800 771 1772. *Validade das condições comerciais ou enquanto durarem os estoques. **A MONTADORA/CONCESSIONÁRIA será a única responsável por seus bens e/ou serviços, bem como pelo cumprimento das normas legais ou infr legais oriundas de qualquer órgão da Administração Pública, direta ou indireta, respondendo perante consumidores, órgãos públicos e terceiros pelo conteúdo dos anúncios das ofertas inseridos pelo ESTADÃO no portal 0km.jornaldocarro.com.br, inclusive, mas não se limitando a, o cumprimento da legislação pertinente, como, dentre outras, o Código de Defesa do Consumidor, Normas Padrão da Atividade Publicitária CENP e ao Código de Auto Regulamentação Publicitária do CONAR, comprometendo-se a indenizar e defender o ESTADÃO em qualquer ação, reclamação ou procedimento proposto em face deste, suportando integralmente eventuais ônus e despesas decorrentes dos danos e prejuízos a que der causa, tendo o ESTADÃO direito de regresso e de ressarcimento em face da MONTADORA/CONCESSIONÁRIA por eventuais valores pagos a este título. Sobre as imagens: meramente ilustrativas Sobre as ofertas: de acordo com a disponibilidade do estoque Sobre as condições comerciais: poderão ser alteradas a qualquer momento sem prévio aviso.

Equipe que trabalha em home-office

Conheça o primeiro time da Stock Car instalado dentro de um paraíso ecológico no interior de SP

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Por Alan Magalhães

Em que um Chevrolet Cruze de Stock Car e um lobo-guará podem ser comparados? Talvez em nada. Um lobo combina com uma fazenda de 650 alqueires e uma vasta área de Mata Atlântica, mas é o Stock Car, onde entra nessa história? Bem, as coisas começam a se encaixar se essa fazenda pertencer a um visionário que decide construir um autódromo dentro dela. Autódromo e fazenda combinam? A resposta é sim.

Com vasta experiência no setor automotivo e no automobilismo, os proprietários idealizaram a criação do complexo, movidos pela paixão de empreender e buscar novas experiências ligadas ao esporte e à natureza. Com muitos serviços prestados ao automobilismo brasileiro, o sonho foi idealizado pelo empreendedor e piloto nas horas vagas Eduardo Souza Ramos e é administrado pela Spinelli Racing, do piloto Guilherme (Guiga) Spinelli, vencedor de cinco títulos do Rally dos Sertões.

E A STOCK ONDE ENTRA?

No início de 2010, o Velocitta começou a ser construído. Em junho de 2012, foi homologado pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) para provas nacionais e, em 2013, veio a homologação FIA GT, quando passou a

estar apto a receber categorias internacionais de Turismo e Gran Turismo. A Stock Car faria sua primeira prova lá em 2017.

E quem não gostaria de “morar” num lugar desses? Pois é, na verdade, trabalhar, e foi isso o que uma das mais importantes equipes da Stock Car Pro Series decidiu fazer. A Crown Racing está de casa nova em 2021. O time estreia oficialmente sua sede no Autódromo Velocitta, coisa comum na Europa, mas praticamente inédita por aqui. A equipe, que operava em Petrópolis (RJ) desde sua criação, em 2013, agora terá seus carros em uma sede localizada na curva 7 do autódromo, em Mogi Guaçu (SP), que recebe a próxima etapa da Stock Car, nos dias 19 e 20 de junho.

“É uma honra para nós, da Crown Racing, termos uma estrutura como essa que o Velocitta nos fornece. A oportunidade de usarmos o autódromo como ferramenta de marketing de relacionamento é fantástica. Aqui, temos um espaço dedicado 100% ao automobilismo, em que todos podem ver de perto como é a montagem de um Stock Car, a estrutura de um time de competição e até mesmo dar voltas rápidas em carros de corrida”, diz William Lube, chefe da equipe Crown Racing.

A estrutura tem 1.700 metros quadrados, e conta com o apoio de um time de ponta de colaboradores. São 16 funcionários, além de elevadores, estações de



Foto: Bruno Terena | RFI

trabalho feitas sob medida para carros de corrida, ferramental especializado e vários equipamentos de engenharia da equipe. E, para facilitar, os fornecedores estão a menos de duas horas do complexo, que fica a 185 quilômetros de São Paulo.

HOME-OFFICE

Os pilotos do time neste ano serão o carioca Cacá Bueno, pentacampeão da categoria, e o pernambucano Beto Monteiro, tetracampeão de Truck, que faz sua primeira temporada completa na Stock Car Pro Series.

De quebra, a equipe correrá em casa em quatro dos 12 eventos da categoria em 2021, nos quais não precisará se deslocar. Basta abrir a janela da casa da fazenda, ou melhor, o portão da equi-

pe, e levar os carros aos boxes. “Apesar de estarmos dentro um autódromo, o regulamento da categoria proíbe treinos; portanto, não teremos vantagem, mas, que dá um ar de se correr em casa, dá”, completou Cacá Bueno.

A Crown Racing acumula quatro títulos na Stock Car, sendo dois de equipes e dois de pilotos. A equipe ainda foi campeã do Jaguar I-Pace e Trophy, o primeiro campeonato mundial de carros de turismo elétricos, disputado em 2019, com Sergio Jimenez também conquistando o título de pilotos e Cacá Bueno o vice.

Isso sim é interpretar, literalmente, as recomendações de se trabalhar em home-office quando possível. Melhor ainda, na companhia de lobos-guará, pássaros, 15 lagos, além de uma fonte de água mineral.

A Crown Racing é a primeira escuderia de Stock Car instalada dentro de um autódromo no Brasil



Próxima etapa da Stock Car: dias 19 e 20/6, no Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu (SP)

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

BIG NUMBERS

STOCK CAR PRO SERIES

Conheça alguns dos números que movimentam a Stock Car Pro Series durante toda a temporada.



32
carros e pilotos em cada prova



17
equipes



24
provas, realizadas em 12 etapas



3.024
pneus slick e de chuva



180 MIL
litros de combustível



672
pontos em jogo



12 MIL
diárias de hotel



3,6 MIL
trechos voados



1.920
diárias de locação de carros

Se você quer fazer negócios neste poderoso evento B2B e B2C, fale com a gente: rmendes@vicarbrasil.com.br

Saiba mais no Instagram @stock_car, Facebook @stockcaroficial, YouTube @stockcarchannel ou site stockproseries.com.br

Transmissão ao vivo na Band e no SporTV2.
Assista também nas plataformas digitais da StockCar!

Montadoras:

Patrocínios:

Media Partner:

