

Quem tem direito ao passe livre no transporte público



Cada município tem autonomia para definir as normas sobre transporte público

Foto: Getty Images

O tema é polêmico porque, embora existam leis federais que assegurem o acesso gratuito ao transporte, na prática, vale o que cada município decidir

Por Daniela Saragiotto

Algumas pessoas e classes profissionais têm direito ao uso gratuito do transporte público, mas cabe aos municípios, responsáveis por regular o serviço, conceder ou não o benefício. De maneira geral, idosos, crianças até 6 anos, estudantes dentro de alguns critérios, pessoas com deficiência, além de policiais e carteiros, têm direito a desfrutar da gratuidade na cidade de São Paulo, nos ônibus municipais, trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e do metrô. Mas, em outras localidades, as normas podem ser diferentes. O assunto gera confusão porque, embora existam leis federais que assegurem o acesso gratuito ao transporte – como o Artigo 6º da Constituição Federal, revisado em 2015, que trata o transporte como um direito social, o Estatuto do Idoso, entre outras –, na prática, vale o que cada município definir. E não há uma regra geral para isso.

FALTA UM ÓRGÃO QUE CENTRALIZE AS DECISÕES

De acordo com Rafael Calabria, coordenador de mobilidade urbana do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), não há lei ou órgão que centralize as decisões sobre essas gratuidades. “O que acontece é que as pessoas ficam perdidas quando precisam buscar e defender seus benefícios. A falta de uma estrutura única é reflexo da maneira complexa como o próprio sistema está estruturado”, afirma.

Na cidade de São Paulo, por exemplo, o transporte público é subsidiado,

ou seja, precisa de financiamento público para operar, além do valor arrecadado pelas tarifas. Por isso, grupos que usufruem das isenções são constantes alvos de ameaças de terem seu benefício retirado devido a essa conta que não fecha, principalmente com a crise enfrentada pelo setor desde março de 2020, com a pandemia do novo coronavírus.

Um exemplo é o que ocorreu, a partir do início deste ano, com os idosos. Hoje, na cidade de São Paulo, apenas pessoas maiores de 65 anos de idade são isentas das tarifas, mudando uma lei estadual, de 2013, que concedeu gratuidade a partir dos 60 anos. Em dezembro de 2020, o governador do Estado de São Paulo, João Doria (PSDB), em parceria com o então prefeito Bruno Covas (PSDB), falecido em maio passado, alteraram a faixa etária, o que causou bastante polêmica.

CORTAR DIREITOS NÃO AJUDA A COBRIR OS PREJUÍZOS

Segundo o coordenador do Idec, a medida prejudica milhares de pessoas entre 60 e 64 anos que usavam o transporte público todos os dias, gratuitamente, muitas delas para trabalhar. “Sabemos que o setor tem problemas, mas não é cortando direitos que eles serão resolvidos”, diz. O Idec recebeu muitas reclamações e entrou em uma ação conjunta pedindo a inconstitucionalidade da lei.

Confira, nas próximas páginas, todos os públicos que podem solicitar o Bilhete Único Especial, que dá direito ao uso do transporte gratuito na cidade de São Paulo.

+ CONTINUA NA PÁG. 2

Leia também:

CARRO ELÉTRICO
Mesmo sem isenções, modelos começam a atrair PCDs

+ PÁG. 4



Foto: Arquivo Pessoal

E mais:

STOCK CAR
Novos pilotos mostram valor. Mas experiência continua a ser fundamental

+ PÁG. 10



Foto: Duda Baitros

Confira quem pode solicitar o Bilhete Único Especial, da SPTrans

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Ainda sobre a polêmica da gratuidade do transporte público na cidade de São Paulo, Rafael Calabria, do Idec, acrescenta que “também estamos tentando ingressar em outra ação municipal. Acreditamos ter chance de ganhar, pois já vimos situações semelhantes”.

Como cabe ao próprio município regular seu transporte público, na cidade de São Paulo, quem fornece o cartão que dá direito à gratuidade, de porte obrigatório para alguns grupos, é a São Paulo Transportes (SPTrans).

Dessa forma, listas de documentos necessários e dúvidas dos usuários devem ser esclarecidas pela empresa. Com a pandemia, os contatos passaram a ser feitos de forma online, bem como o processo para obter o benefício.

Preparamos, a seguir, um guia com todos os públicos que têm direito ao transporte gratuito e, quando necessário, o que fazer para conseguir o chamado Bilhete Único Especial.



PESSOAS COM DEFICIÊNCIA física, visual, auditiva ou mental (intelectual), temporária ou permanente, têm direito também

a viajar sem pagar tarifa, mas precisam do Bilhete Único Especial. Por causa da pandemia, os postos estão fechados, mas o atendimento segue, normalmente, online. De forma geral, é necessário preencher um cadastro, enviar um relatório médico assinado pelo profissional e encaminhar documentos pessoais cuja lista está disponível na página da SPTrans, que é para onde toda a documentação também deve ser encaminhada: bilheteunico.sptrans.com.br/comoObterDeficiente.aspx



CRIANÇAS menores de 6 anos de idade não pagam a tarifa, mas precisam estar acompanhados



PROFISSIONAIS EM SERVIÇO Algumas categorias profissionais têm direito à gratuidade durante o exercício da função: policiais militares e guardas civis, desde que estejam fardados, além dos carteiros, que precisam estar uniformizados. Não é necessário ter o Bilhete Único Especial, mas é preciso apresentar seu cartão funcional no embarque.



IDOSOS A PARTIR DE 65 ANOS DE IDADE Como citado na página anterior, atualmente, a cidade de São Paulo isenta de cobrança no transporte público apenas pessoas maiores de 65 anos. A norma passou a valer desde 1º de janeiro deste ano, após al-

teração da Lei Municipal 17.542/2020. Antes, o benefício era concedido para pessoas a partir de 60 anos.

A nova regra tem sido questionada por meio de diversas ações públicas – como a do Sindicato Nacional dos Aposentados, Pensionistas e Idosos, a do Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas, além da do próprio Idec, entre outras.

Com novas decisões da Justiça, o assunto sempre retorna: a última foi em 7 de maio, quando a Justiça de São Paulo restabeleceu a gratuidade no transporte a partir dos 60 anos.

Mas, na prática, nada muda, pois a volta da gratuidade para esse público não é imediata, e ainda cabe recurso do governo. “A justificativa para o corte seria a economia com idosos pagando pela tarifa, mas isso não se comprova: sabemos que, ao retirar a gratuidade, as pessoas deixam de usar o sistema. E o público que utiliza o benefício é o que mais precisa

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

ESTADÃO
BLUE STUDIO

Av. Eng. Caetano Álvares, 55, 5º andar, São Paulo-SP
CEP 02598-900. projetosespeciais@estadao.com

Diretor de Conteúdo do Mercado Anunciante: Luis Fernando Bovo MTB 26.090-SP; Gerente de Conteúdo: Tatiana Babadobulos; Gerente de Eventos: Daniela Pierini; Gerente de Estratégias de Conteúdo: Regina Fogo; Redes Sociais: Murilo Busolin; Especialistas em Conteúdo: Ana Paula Oliveira e Paula Savioli; Especialista de Publicações: Lara De Novelli; Arte: Isac Barrios e Robson Mathias; Analistas de Marketing Sênior: Luciana Giamellaro e Marcelo Molina; Analistas de Marketing: Isabella Paiva e Rafaela Vizoná; Analista de Business Intelligence: Bruna Medina; Assistentes de Marketing: Amanda Miyagui Fernandez e Giovanna Alves; Produção: Rafaela Maitino; Colaboradores: Reportagem e Edição: Arthur Caldeira, Daniela Saragiotto e Dante Grecco; Revisão: Marta Magnani; Designer: Cristiane Pino

mobilidade

Publicação da S/A O Estado de S. Paulo
Conteúdo produzido pelo Estadão Blue Studio

Este material é produzido pelo Estadão 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:



Cartões eletrônicos, tanto do Idoso quanto da Pessoa com Deficiência, podem ser usados nos validadores dos ônibus municipais, trens da CPTM e do metrô



Fotos: Getty Images

Idosos a partir de 65 anos não precisam do bilhete especial para embarcar em ônibus municipais, basta um documento com foto

dele, o que faz com que a medida seja socialmente injusta”, explica Rafael Calabria, coordenador de mobilidade urbana do Idec.

Outro fator apontado pela prefeitura para alterar a faixa etária é o aumento da expectativa de vida das pessoas, um fenômeno mundial. “Sabemos que esse é um dado concreto, mas é importante reforçar que, em um terço dos municípios da capital, as pessoas não chegam aos 60 anos. Mais uma vez, a desigualdade deve ser observada”, diz.

Um aspecto muito importante é que as pessoas a partir dos 65 anos não precisam ter o Bilhete Único Especial Idoso para embarcar nos ônibus municipais, basta apresentar um documento pessoal, com foto, que comprove a idade. “Embarcando dessa forma, o idoso não poderá ir para a parte traseira do ônibus. Mas, se a pessoa não se incomodar de ficar na frente do veículo e descer pela porta



dianteira, o Estatuto do Idoso, de 2003, garante o embarque dessa forma”, diz.

Se fizerem questão do cartão, que permite passar pela catraca e desembarcar pela porta traseira, é preciso solicitar pelo site da SPTrans ou enviar os documentos pelos Correios (Caixa Postal 77075, CEP 01014-970). Confira a relação completa dos documentos no site: sptrans.com.br/idosos.

ESTUDANTES. Têm direito à gratuidade os alunos que residem a uma distância de, pelo menos, 1 quilômetro da escola que frequentam e desde que exista ligação por transporte público coletivo entre esses dois pontos.

Na pandemia, a SPTrans adequou os critérios por causa do comparecimento não obrigatório às escolas, de maneira que alguns cursos não necessitam de comprovação de renda, enquanto outros precisam.

A solicitação do Bilhete Único de Estudantes pode ser feita pelo site: estudante.sptrans.com.br. A empresa reforça que as cotas mensais estão sendo disponibilizadas, exclusivamente, aos alunos das unidades de ensino que confirmarem o retorno das aulas presenciais.

De maneira geral, alunos da rede pública dos ensinos fundamental e médio, além dos cursos técnicos profissionalizantes, têm gratuidade automática, sem necessidade de comprovação de renda para obter o bilhete. Alunos do ensino superior e de tecnólogos precisam comprovar renda de até 1,5 salário mínimo per capita familiar.

Quem estuda na rede privada, no ensino superior (como beneficiários do Prouni, Fies, Bolsa Universidade e Cotas Sociais), não necessita comprovar renda, sendo a gratuidade automática. Precisa comprovar renda (de até 1,5 salário mínimo per capita familiar) alunos de cursos técnicos e profissionalizantes.



Estudantes têm direito à gratuidade no transporte público desde que residam a, pelo menos, **1 km** de distância da escola que frequentam

Transporte de graça para todos

Já ouviu falar da tarifa zero no transporte público para todos os usuários? A prática, com cases em vários países do mundo, já tem exemplos brasileiros em São Paulo e no Rio de Janeiro. Um deles vem de Vargem Grande Paulista, na região metropolitana paulista, que começou, no final de 2019, a operar a isenção da tarifa nos ônibus municipais. O programa recebe o nome de Tarifa Zero e é resultado de uma parceria entre o poder executivo municipal de Vargem Grande Paulista e a iniciativa privada.

Outro exemplo é Pirapora do Bom Jesus, a 53 quilômetros de São Paulo, que começou a operar com a gratuidade, em 2 de janeiro do ano passado. O serviço, operado pela prefeitura, teve todos os ônibus cedidos pela iniciativa privada e recebeu o nome de Expresso Social Piraporano. O objetivo da medida é diminuir o custo de vida da população, aquecer o mercado de trabalho local e fomentar o comércio da região.

No Rio de Janeiro, a cidade de Volta Redonda opera, desde 2017, a chamada Tarifa Comercial Zero. Começou como um projeto piloto para estimular o uso do transporte público no centro, funcionando das 8h às 18h, nos dias úteis, e até as 14h, nos sábados. Hoje, são três veículos interligando os bairros da região central, todos elétricos, com carroceria Caio e chassi BYD, além de ar-condicionado, wi-fi e entradas USB para recarregar aparelhos.

EM SÃO PAULO, **186 MIL** IDOSOS ENTRE 60 E 64 ANOS FORAM IMPACTADOS POR DIA COM A RETIRADA DA GRATUIDADE

Fonte: Idec

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

ESTADÃO
BLUE STUDIO

É impossível falar da evolução dos motores automotivos nas últimas décadas sem mencionar a atuação da Bosch no desenvolvimento de soluções e tecnologias pensadas para o mercado brasileiro. Desde a injeção eletrônica até a propulsão eletrificada (veículos híbridos e 100% elétricos), a empresa ajuda a construir o futuro da mobilidade do País.

“A Bosch formou o primeiro pool de especialistas de injeção eletrônica no Brasil”, recorda Marcos Palásio, gerente de Desenvolvimento de Sistemas Powertrain da divisão Powertrain Solutions da Bosch. “É um percurso longo de inovações, que começou com o programa Pró-Álcool, em 1975.”

Palásio lembra que o Pró-Álcool teve impulso com o início da crise do petróleo, que alavancou a engenharia nacional no desenvolvimento de motores para o uso do álcool como combustível. Em 1986, com a implementação do Programa de Controle e Emissões Veiculares (Proconve), a empresa inovou com uma sucessão de tecnologias que aprimoraram os motores, tornando-os mais econômicos e menos poluentes.

Em meados dos anos 1990, a Bosch apresentou um protótipo com motor flex fuel, que podia ser abastecido com etanol e gasolina ao mesmo tempo e em qual-



A Bosch sempre esteve atenta às demandas relacionadas às transformações da mobilidade

Divulgação: Bosch

APRESENTADO POR



POÇO À RODA

Segundo estimativas da Bosch, 20 milhões de veículos eletrificados serão produzidos até 2025, o que coloca a mobilidade elétrica como importante área de atuação da empresa. Isso não significa que a Bosch deixará de trabalhar intensamente no aprimoramento das tecnologias de combustão. Afinal, 85 milhões de novos veículos movidos a gasolina, diesel e etanol estarão circulando no mundo também em 2025.

Uchimura destaca o conceito chamado de “poço à roda”, que leva em conta a emissão de CO₂ de um combustível desde a sua produção até a distribuição. Os veículos elétricos contribuem para melhorar a pegada de carbono quando carregados com energia gerada a partir de fontes limpas e renováveis. “No Brasil, o combustível flex, a infraestrutura de distribuição e a matriz elétrica vinda das hidrelétricas formam uma combinação ideal para a redução dos poluentes”, diz.

Para ele, a transição é lenta e gradual. “As tecnologias estão associadas às questões de legislação. Além disso, a eletrificação deve ser contemplada de acordo com nossa realidade”, defende.

“Mas uma coisa é certa: a Bosch sempre atenderá todas as demandas ligadas aos novos tempos da mobilidade.”

Bosch faz parte da história da evolução do powertrain

Desde sua chegada ao Brasil, em 1954, a empresa sempre participou do desenvolvimento de tecnologias e soluções para os motores de veículos de passeio e de carga

quer proporção. O sistema estreou na indústria automotiva brasileira em 2003.

DRIVE-BY-WIRE

“O cerco em torno das emissões continuou a se fechar”, diz Palásio. “Era preciso desenvolver soluções para reduzir cada vez mais o nível de poluentes despejados no ambiente.” Em 2007, a Bosch deu mais um importante passo nessa direção com o drive-by-wire, tecnologia que executa a aceleração por impulsos elétricos transmitidos para a unidade de controle do motor (ECU), sem a necessidade de cabos. O drive-by-wire ajuda a reduzir as emissões e contribui para a dirigibilidade de veículos flex.

A preocupação com a emissão de CO₂ não é uma exclusividade do Brasil; ela afeta o mundo todo. Por isso, as novidades não podem parar. Soluções como injeção direta, start-stop e o downsizing dos motores –

com a expansão dos tricilíndricos – também conquistaram o mercado. “Algumas novidades surgiram para contribuir para o motorista dirigir de forma mais econômica, como a luz no painel que avisa a hora certa de trocar a marcha”, salienta Alexandre Uchimura, gerente de Novos Negócios de Eletrificação da divisão Powertrain Solutions.

A evolução do powertrain se depara agora com uma das etapas mais importantes de sua trajetória: a eletrificação. Uchimura diz que o marco regulatório que trata da eficiência energética tem sido a mola propulsora da eletromobilidade e fala da importância dos modelos híbridos flex. “O etanol ajuda na resposta à questão climática. É um combustível renovável, que diminui os gases de efeito estufa, e sua produção implica a absorção do CO₂ que foi emitido pelos escapamentos dos carros”, explica.

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio com patrocínio da Bosch.



Viabilidade do veículo elétrico para pessoas com deficiência

Embora não tenham isenções, carros com propulsão elétrica começam a atrair PCDs

Por Mário Sérgio Venditti

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



O público PCD (pessoas com deficiência) tem isenção de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para automóveis 0-km com preço máximo de R\$ 70 mil. No entanto, o Senado deve votar, até o fim de junho, a Medida Provisória 1034/2021, que prevê o aumento desse limite para R\$ 140 mil. Os veículos eletrificados no País custam muito mais que o teto vigente, mas algumas ações começam a se desenhar para beneficiar esse consumidor.

A Volvo foi a primeira marca a criar um programa destinado, também, às pessoas com deficiência, chamado de Volvo Lovers. A empresa cedeu, gratuitamente, seus carros para os interessados os avaliarem por quatro dias.

Em parceria com a Cavenaghi, empresa especializada em adaptações veiculares, a montadora preparou três modelos para que o consumidor PCD pudesse conhecer as vantagens das motorizações híbrida e 100% elétrica. Até abril, 14 motoristas portadores de alguma deficiência dirigiram os carros.

“Devemos promover oportunidades de acesso”, acredita João Oliveira, diretor-geral de operações e inovação da Volvo Brasil e também um dos embaixadores da Mobilidade do **Estadão**. “Por isso, adotamos a venda com alguma isenção a pessoas com deficiência e firmamos a parceria com a Cavenaghi para que os automóveis sejam adaptados, de acordo com as características individuais dos clientes.”

QUESTÕES TÉCNICAS

Oliveira conta que o maior cuidado da Volvo é com a possibilidade de adaptação dos veículos e com a acessibilidade das instalações da marca. “Todos os clientes devem ter a mesma experiência com a marca nessa iniciativa de responsabilidade social”, afirma.

Atualmente, não existe demanda de nenhuma instituição ou organização com as autoridades de trânsito brasileiras no sentido de baratear um pouco o carro eletrificado às pessoas com deficiência. Mesmo assim, João Oliveira aposta que esse tipo de automóvel seria muito funcional para o público PCD. “São veículos versáteis



Foto: Arquivo Pessoal

que podem rodar grandes distâncias sem a necessidade de abastecimento de combustível. É possível recarregar a bateria em casa, no trabalho ou nos eletropostos espalhados em vários locais públicos”, completa.

Monica Cavenaghi, diretora comercial e de marketing da Cavenaghi, engrossa o coro: “É preciso entender que as pessoas com deficiência fazem parte da sociedade e uma parcela considerável tem alto poder aquisitivo”. No Volvo Lovers, a Cavenaghi adaptou o pedal de acelerador e o freio manual para atender os usuários PCDs.

Para Monica, uma das limitações do veículo elétrico ao consumidor com deficiência é a pouca capilaridade de postos de recarga no País. “O público PCD preocupa-se com a mobilidade reduzida. Se o combustível acaba, ele abre a porta e pede socorro. Mas imagine ficar sem carga na bateria em um local mais inacessível, como em cima de uma ponte”,

ressalta. “Os eletropostos precisam se disseminar com maior rapidez.”

Embora o mercado de adaptações de carros elétricos ainda seja incipiente, Monica vislumbra os cuidados com questões técnicas que as empresas deverão ter no futuro. “O automóvel que transporta um portador de deficiência – e não o motorista – precisa ter o assoalho cortado para ganhar a altura necessária para acomodar a pessoa. No veículo elétrico, a bateria se aloja justamente no assoalho. Então, o desafio é como deslocar a bateria sem comprometer o desempenho e a originalidade do carro”, explica.

MUDANÇA DE PARADIGMA

Quem não está preocupado com as transformações dos carros é o enfermeiro Paulo Cândido de Souza, que usa uma prótese na perna esquerda desde 2010. Em 2019, ele comprou o utilitário esportivo JAC iEV40, modelo totalmente elétrico, e teve de se adaptar com a

ameaça de ficar sem bateria na estrada, risco apontado por Monica.

Ele mora em Pires do Rio (GO) e, duas vezes por semana, viaja a Brasília para os plantões no Hospital Universitário, um percurso de 270 quilômetros. “Antes, eu tinha um Toyota Corolla e andava a 110 km/h tranquilamente, sem me preocupar com o combustível”, lembra. “Agora, a autonomia do iEV40 é de 300 quilômetros desde que eu dirija, no máximo, a 70 km/h.”

Em Brasília, Souza recarrega a bateria do carro em um supermercado próximo ao hospital, durante o expediente. Mas não deixar o ponteiro do velocímetro passar dos 70 km/h foi uma mudança de paradigma na sua vida de motorista. “É preciso planejar a viagem, que levava duas horas e meia. Hoje, demora quase quatro horas”, salienta.

O que motivou a compra do carro elétrico foi o modo de vida sustentável que o enfermeiro resolveu abraçar. Ele já tem, em sua casa, sistema de captação de água de chuva e painéis fotovoltaicos para o armazenamento de energia solar. “A questão ecológica é importante. Além disso, o carro elétrico é mais econômico”, garante. “Com o Corolla, eu gastava cerca de R\$ 2 mil, por mês, de combustível. A economia feita em seis, sete anos pagará o que desembolsei na aquisição do iEV40.”

No entender de Souza, os veículos elétricos para o público PCD ainda são inviáveis devido aos preços, uma vez que os modelos não estão em programas de isenção de impostos. No entanto, ele vê potencial para atender as pessoas com deficiência.

“Futuramente, as baterias serão mais baratas, as recargas vão demorar menos tempo e a autonomia crescerá, ampliando o volume de vendas ao consumidor PCD”, acredita. “Dessa forma, os veículos poderiam ganhar incentivos de políticas governamentais por causa de seus benefícios imediatos ao meio ambiente.”

Enfermeiro Paulo Cândido de Souza usa prótese na perna esquerda desde 2010 e comprou um JAC iEV40 motivado pelo seu modo de vida sustentável

Volvo promoveu a ação Volvo Lovers, em que o público PCD pôde avaliar três carros da marca adaptados pela empresa Cavenaghi

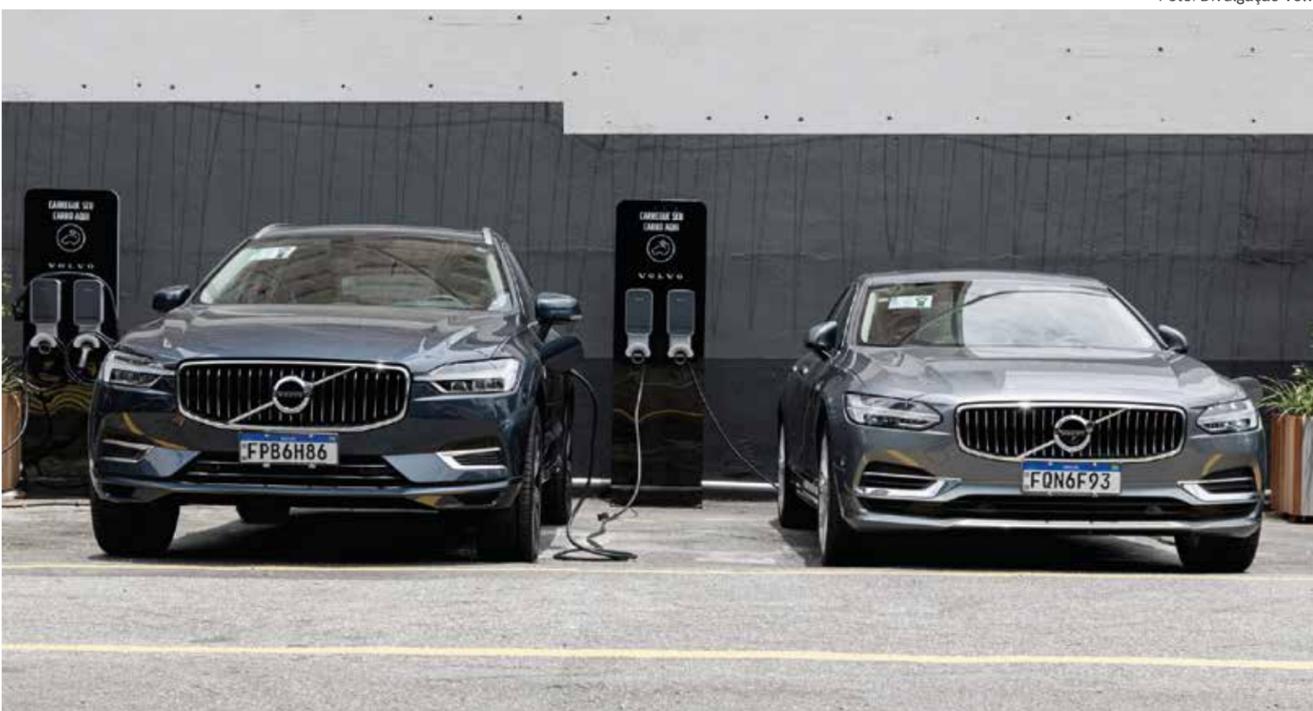


Foto: Divulgação Volvo



PATROCÍNIO



BOSCH

movida
aluguel de carros

PARCEIROS



São Paulo, 23 de junho de 2021 | 5

Tesla Model 3 será atração do Veículo Elétrico

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Foto: Divulgação Tesla

Além dessa novidade, evento acontecerá pela primeira vez em espaço aberto

Quem se interessa por eletromobilidade já deve anotar na agenda: entre os dias 23 e 25 de setembro, acontecerá, em São Paulo, o Veículo Elétrico Latino-Americano (VE). Neste ano, em sua 16ª edição, o evento foi rebatizado como VE Open, já que terá seu formato atualizado ao momento da pandemia no País. O local também

foi alterado: pela primeira vez, será realizado ao ar livre, na Praça Charles Miller, em frente ao Estádio Paulo Machado de Carvalho, o Pacaembu, em São Paulo (SP).

“A pandemia nos trouxe novos desafios, novos modelos de trabalho e diferentes formas de interação. O VE deste ano seguirá um novo estilo”, afirma Ricardo Guggis-

berg, fundador do Veículo Elétrico Latino-Americano e presidente do Instituto Brasileiro de Mobilidade Sustentável (IBMS), uma das entidades que apoiam o evento.

INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

Uma das principais atrações da edição deste ano será o carro elétrico Tesla

Model 3 Performance, que chama a atenção pela tecnologia, pelo design e pelo conforto. Com aceleração de 0 a 100 km/h em 3,3 segundos e velocidade máxima de 260 km/h, o carro oferece autonomia de até 506 quilômetros. Seu motor gera 480 cv de potência.

O modelo começou a ser vendido, no Brasil, em março, por meio do Osten Group, e essa será sua primeira participação em um evento brasileiro. “É muito importante estar presente no evento. A Tesla reúne o melhor em segurança, tecnologia, desempenho e sustentabilidade, e, no VE Open, o público poderá conhecer os mais avançados conceitos de *user experience* e eficiência energética”, explica Liandra Boschiero, gerente da Osten Fleet. Durante o evento, o público poderá conhecer de perto outras funcionalidades e inovações tecnológicas do veículo.

Atualmente, existem dez Tesla, no Brasil, e mais dez devem chegar até dezembro. O carro está sendo comercializado por R\$ 679 mil e também é oferecido por assinatura: no plano de 48 meses, com 1.000 quilômetros de rodagem incluídos, custa R\$ 15.960 por mês.

AGENDA INTENSA

O evento seguirá os protocolos de segurança definidos pelas autoridades de saúde da prefeitura. A ideia é oferecer ao público diferentes turnos de visitação para pequenos grupos – ao se credenciar, a pessoa já deve informar o horário da sua visita. “Assim, poderemos controlar o número de pessoas que receberemos em cada turno de cada dia”, ressalta Guggisberg.

No primeiro dia do evento, às 18h, por exemplo, serão anunciados os vencedores da primeira edição do Prêmio Eletromobilidade, promovido pela Agência Autoinforme, pela Texto Final de Comunicação e pela MES Eventos, organizadora do VE. O prêmio foi criado para homenagear empresas, órgãos governamentais, entidades e personalidades do setor. As inscrições poderão ser feitas pelo site www.velatinoamericano.com.br, a partir de 23 de junho até 23 de agosto.

Nos dias 23 e 24, das 9h às 18h, acontecerá também a terceira edição do Congresso da Mobilidade e Veículos Elétricos (C-MOVE), encontro avaliado como um dos mais importantes fóruns para discussões dos caminhos que o mercado de elétricos seguirá nos próximos anos. Haverá dois dias de debates, que poderão ser assistidos presencialmente, em um espaço preparado no interior do estádio, ou online, pela internet.

Outra atração, no dia 25, a partir das 8h, será o Dia da Mobilidade Elétrica. Em sua quinta edição, a iniciativa ganha, a cada ano, mais adeptos atravessando a cidade a bordo de seus veículos elétricos. O trajeto será o mesmo dos anos anteriores: saindo na Rua Treze de Maio, percorrendo a Avenida Paulista e encerrando na Praça Charles Miller. Para participar com seu veículo elétrico, é só se inscrever, gratuitamente, no link www.diadamobilidadeeletrica.com.br/querio-participar.

Seus participantes, mediante pré-credenciamento, terão a oportunidade de visitar o VE, como os stands com produtos e veículos do setor como o Tesla.

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.



16ª Edição - Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes

#0EMISSÃO TOTAL EMOÇÃO

23 A 25 SETEMBRO 21

PRACA CHARLES MILLER
PACAEMBU | SÃO PAULO/SP

O MUNDO MUDOU

E o VE Latino Americano se renovou, para 2021 o evento levará o nome de **VE Open**, em novo formato: **atualizado, seguro e em um espaço aberto**.

O mercado elétrico está passando por uma **grande transformação**. Existe uma preocupação real em buscar meios mais sustentáveis de mobilidade. Já enxergamos veículos como bikes e patinetes, carros híbridos e até mesmo os autônomos ganhando cada vez mais espaço **nas ruas**.

SETORES

PESADOS

LEVES

LEVÍSSIMOS

COMPONENTES

INFRAESTRUTURA

SERVIÇOS

FAÇA PARTE DESSA EVOLUÇÃO! VENHA PARA O MUNDO ELÉTRICO!

Eventos complementares ao VE Open:



23 e 25/SETEMBRO



23 e 24/SETEMBRO



23/
SETEMBRO



25/
SETEMBRO

Informações: (11) 3063.1182 | contato@meseventos.com.br

Patrocínio:





Apoio:












Organização e Promoção:




Realização:



Parceria de conteúdo:



Parceria Estratégica:




Eletromobilidade é essencial para cidades mais sustentáveis

Difusão de veículos elétricos proporciona diversos benefícios, mais eficiência e conectividade

A mobilidade elétrica é fundamental para o desenvolvimento sustentável das cidades, garantindo melhor qualidade de vida e deslocamento à população. De acordo com o estudo *Uma Nova Economia para uma Nova Era: Elementos para a Construção de uma Economia Mais Eficiente e Resiliente para o Brasil*, realizado pelo WRI Brasil e pela New Climate Economy, a implementação de ações de economia verdes para determinados setores produtivos pode proporcionar economia de R\$ 2,8 trilhões para o País.

Investir em veículos elétricos impacta na saúde e no meio ambiente



Foto: Divulgação PNME

Discutir mobilidade elétrica perpassa por questões ambientais que estão cada vez ganhando mais importância dentro do mercado de cidades inteligentes. O impacto prejudicial dos combustíveis fósseis na saúde da população torna o investimento em veículos elétricos uma aplicação que vai além da mobilidade, atingindo diretamente áreas como saúde e meio ambiente.

MENOS POLUENTES

De acordo com o fundador da Barassa & Cruz Consulting e doutor em política científica e tecnológica pela Unicamp, Edgar Barassa, "a adoção da mobilidade elétrica contribui para a redução dos gases poluentes e para a descarbonização da economia brasileira, apoiando o cumprimento de acordos outrora celebrados (COP 21, por exemplo). Há também os benefícios relacionados à saúde pública, considerando a atenuação dos impactos negativos na saúde da população advindos da poluição atmosférica nas cidades".

"Existem também janelas de oportunidades para o desenvolvimento de novos negócios, localização de atividades produtivas, geração de emprego qualificado e renda no Brasil. Acredito que

esses atributos habilitam uma ampliação das competências tecnológicas dentro do setor da mobilidade no Brasil e se desdobram numa indústria do futuro, que ofertará veículos mais eficientes, menos poluentes, conectados e compartilhados, bem como um transporte público modernizado no Brasil", ressalta Barassa.

A mobilidade elétrica afeta todos os modais de transporte, podendo ser aplicada em ônibus, metrô, transportes de aplicativos, motos, patinetes, bicicletas e veículos individuais. Substituir automóveis a combustão, além de diminuir a emissão de CO₂, reduz a poluição sonora, sendo a alternativa mais viável e sustentável para o desenvolvimento de cidades mais inteligentes e sustentáveis.

SÉRIES TEMÁTICAS

Em março de 2021, foi lançado o 1º Anuário Brasileiro de Mobilidade Elétrica, realizado pela Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica (PNME) em cooperação com governo, indústria, academia e sociedade civil. O estudo é um

marco para o desenvolvimento do setor, sendo importante ferramenta para decisões de mercado, de pesquisa e desenvolvimento de políticas públicas.

Em conjunto com a PNME e a Enel X, o Connected Smart Cities & Mobility lança a temporada da mobilidade elétrica e realiza duas séries temáticas, de junho a agosto, com o objetivo de ampliar o ecossistema do setor. Segundo Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility, "a venda de veículos eletrificados está crescendo exponencialmente no Brasil, sendo que, em 2020, batemos um novo recorde com o aumento de 66,5%, em relação ao ano de 2019. Nunca foi tão necessário promover espaços de discussão para o setor, garantindo a contribuição dos diversos segmentos implicados".

As séries serão realizadas de maneira virtual. Para conferir a programação, inscreva-se gratuitamente pelo site do evento Connected Smart Cities & Mobility 2021: evento.connectedsmartcities.com.br.

AS SÉRIES SERÃO REALIZADAS DE MANEIRA VIRTUAL. PARA CONFERIR, INSCREVA-SE:



Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

Temporada da Mobilidade Elétrica



SÉRIE TEMÁTICA

Os Desafios da Eletrificação do Transporte no Brasil

BLOCOS

23/06 30/06 07/07 14/07 21/07

enel x

SÉRIE TEMÁTICA

Como a iniciativa privada pode acelerar a transição para a mobilidade elétrica

BLOCOS

24/06 01/07 08/07 15/07
22/07 29/07 05/08

PNME

Inscrições online e gratuitas em evento.connectedsmartcities.com.br

Parceiro Oficial de Mídia

ESTADÃO BLUE STUDIO

mobilitade ESTADÃO

Realização

NECTA

DICA JORNAL DO CARRO:



APROVEITE ESTA OFERTA
EXCLUSIVA DO NOVO
PEUGEOT 208
ACTIVE 1.6 AUT 21/21
POR R\$ **74.990**

*CONFIRA CONDIÇÕES NO SITE

VALOR PROMOCIONAL A PARTIR DE R\$ 74.990,00 À VISTA PARA O NOVO 208 ACTIVE 1.6 AT 21/21 (BRANCO NACRÉ OU PRETO PERLA NERA) FINANCIADO PELO BANCO PSA COM ENTRADA DE R\$ 44.994,00 À VISTA + 24 PARCELAS MENSAIS DE R\$ 1.637,18, COM VENCIMENTO DA 1ª PARCELA PARA 120 DIAS. TAXA DE JUROS DE 0,95% A.M. E 12,01% A.A. VALOR TOTAL A PRAZO DE R\$ 84.286,36. CUSTO EFETIVO TOTAL (CET) MÁXIMO PARA OPERAÇÃO DE 1,80% A.M. E 23,93% 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 INCLUIDOS NOS CÁLCULOS DAS PRESTAÇÕES E CET. SUJEITO À APROVAÇÃO DE CRÉDITO. ALGUNS ITENS PODEM SER OPCIONAIS. OFERTA POR TEMPO LIMITADO. ESTOQUE: 10 UN. 3 ANOS DE GARANTIA NOS TERMOS DOS RESPECTIVOS MANUAIS. PRAZO DE ENTREGA: 90 DIAS. **CONSULTE OS PREÇOS DAS REVISÕES**. PROMOÇÃO PARA VEÍCULOS FATURADOS DE 2/6/2021 A 1/7/2021 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 ÀS SUAS NECESSIDADES FINANCEIRAS. BANCO PSA OUVIDORIA 0800-771-9090, SAC BANCO PSA 0800-771-5575 E CENTRAL DE ATENDIMENTO AO DEFICIENTE AUDITIVO OU DE FALA 0800-771-1772.

C4 CACTUS
FOI ELEITO
O MELHOR
SUV DA
CATEGORIA

C4 CACTUS
LIVE AUTO
ÚLTIMAS
UNIDADES
A PARTIR DE
R\$ **89.990**



VALOR PROMOCIONAL A PARTIR DE R\$ 89.990,00 À VISTA PARA C4 CACTUS LIVE AUTO 21 OU FINANCIADO PELO BANCO PSA COM ENTRADA DE R\$ 44.995,00 À VISTA + 24 PARCELAS MENSAIS DE R\$ 2.395,67, COM VENCIMENTO DA 1ª PARCELA PARA 120 DIAS. TAXA DE JUROS DE 0,99% A.M. E 12,55% A.A. VALOR TOTAL A PRAZO DE R\$ 102.491,09. CUSTO EFETIVO TOTAL (CET) MÁXIMO PARA OPERAÇÃO DE 1,64% A.M. E 21,50% A.A. PARA PESSOA JURÍDICA E 3,00% A.A. PARA PESSOA FÍSICA. IOF, CADASTRO E DESPESA PARA CONSTITUIÇÃO DA GARANTIA ESTÃO INCLUIDOS NOS CÁLCULOS DAS PRESTAÇÕES E CET. SUJEITO À APROVAÇÃO DE CRÉDITO. ALGUNS ITENS PODEM SER OPCIONAIS. ESTOQUE: 30 UN. 3 ANOS DE GARANTIA NOS TERMOS DOS RESPECTIVOS MANUAIS. PRAZO DE ENTREGA: 90 DIAS. **CONSULTE OS PREÇOS DAS REVISÕES**. PROMOÇÃO PARA VEÍCULOS FATURADOS DE 2/6/2021 A 1/7/2021 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 ÀS SUAS NECESSIDADES FINANCEIRAS. BANCO PSA OUVIDORIA 0800-771-9090, SAC BANCO PSA 0800-771-5575 E CENTRAL DE ATENDIMENTO AO DEFICIENTE AUDITIVO OU DE FALA 0800-771-1772.

As cidades prósperas do amanhã serão definidas hoje

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Convido vocês a pensar em como a vida e os deslocamentos em nossas cidades podem ser mais saudáveis, seguros e repletos de oportunidades.

Vamos seguir os passos de uma família no Brasil de 2040. Ao acordar, o pai decide com a filha como irão à escola. A escolha, quase sempre, é a bicicleta. A menina se diverte no trajeto estimulante, por ruas tranquilas e arborizadas. Dez minutos depois, ela chega à escola superanimada, contando aos professores o que viu no caminho – a nova pintura no restaurante da esquina, idosos reunidos sob árvores floridas que substituíram uma rua asfaltada, o vaivém de pessoas na feira da praça central do bairro.

Depois de deixar a filha, o pai também segue a rotina. Alguns dias da semana, volta para casa, de onde realiza trabalho remoto. Quando vai ao escritório, pedala até a estação e usa o transporte coletivo público na última parte do trajeto. A combinação é rápida, vantajosa e barata, e garante acesso fácil não só ao trabalho e à escola mas a parques, hospitais, comércio, restaurantes, casa de parentes e amigos. Nos momentos de lazer, é fácil pagar pelo uso de um carro e pegar estrada.

Deslocar-se em transporte coletivo pela cidade é confortável, com ar-condicionado e conectividade a bordo. O pai ainda lembra de quando era ele quem ia à escola, chacoalhando em ônibus a diesel barulhentos, sem saber quanto tempo ia demorar. Não imaginava que, um dia, fosse se deslocar tranquilo em veículos elétricos por essa cidade que funciona para todas as pessoas.

TRANSFORMAÇÃO POSSÍVEL

Foi uma longa jornada. Não a do pai ao trabalho, mas a que levou a cidade do ambiente poluído, setorizado, disperso e paralisado por congestionamentos de 20 anos antes para esse centro vibrante, verde, de baixo carbono e com acesso mais próximo a oportunidades. Foram necessárias mudanças de paradigma e muito diálogo para a população compreender que as transformações seriam melhores a todos, que resultariam em mais tempo livre, uma vida mais saudável e uma cidade mais próspera.

Pode parecer utopia esse ambiente urbano seguro e amigável a pedestres e ciclistas de todas as idades. Em que o transporte coletivo é a escolha preferida da maioria da população. Em que a mobilidade sustentável é elemento central do que torna a cidade eficiente e inclusiva. Mas ela é um destino bas-

tante tangível, e há vários centros urbanos próximos de nós que já iniciaram a necessária transformação.

Bogotá é um exemplo. A capital colombiana é uma das líderes na adoção de ônibus elétricos. Também gera recursos para um fundo que subsidia o transporte público com base na cobrança de quem opta por usar o carro. Muitas cidades, na Europa, passaram a adotar limites de velocidade menores em suas vias, calçadas

amplas e ciclofaixas mais largas para que todas as pessoas – crianças, adultos e idosos; pedestres, ciclistas e motoristas – se desloquem e desfrutem do espaço urbano com conforto e segurança. Por aqui, Fortaleza (CE), que há anos investe em bikes e em segurança no trânsito, criou quase 80 quilômetros de ciclovias durante a pandemia.

Como podemos multiplicar essas boas práticas no Brasil? E o que mais

é necessário para a transformação de nossos centros urbanos nas cidades que queremos? Convido vocês a acompanharem, nas próximas colunas, o caminho a ser percorrido. Será uma viagem pautada por dados, mas que nunca perderá o foco nas pessoas. Com estratégias de longo prazo e ações imediatas. Afinal, a construção da cidade do futuro começa agora. Mãos à obra. //

Foto: Divulgação WRI

O ACESSO A OPORTUNIDADES DEVE GUIAR O DESENVOLVIMENTO DE NOSSAS CIDADES, COMEÇANDO AGORA.

Cristina Albuquerque é gerente de mobilidade urbana do WRI Brasil



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:

MITSUBISHI
MOTORS
Drive your Ambition

Acesse pelo QR Code



CONFIRA NOSSA AGENDA DIÁRIA



APRESENTAÇÃO:
FELIPE FERREIRA

GIRO DE NOTÍCIAS

AS INFORMAÇÕES MAIS RELEVANTES DA SEMANA
SELECIONADAS ESPECIALMENTE PARA VOCÊ

TODA SEGUNDA E SEXTA ÀS 19H

MUNDO MOBILIDADE

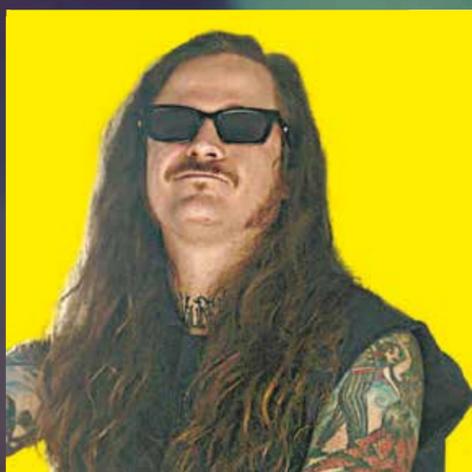
O QUE ACONTECE NO MUNDO
TAMBÉM PODE CHEGAR ATÉ VOCÊ

TODA TERÇA ÀS 19H

PAPO DE GARAGEM

UM BATE-PAPO DESCONTRAÍDO COM
CONVIDADOS RELEVANTES

TODA QUARTA ÀS 19H
TODA QUINTA EM PODCAST



APRESENTAÇÃO:
MATEUS DENTEDOIRO

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

REALIZAÇÃO:

ESTADÃO 

ESTADÃO
BLUE STUDIO


ESTADÃO

APOIO:



Para ler e
compartilhar no
digital, acesse:

Experiência versus juventude

Nova safra de pilotos já disse a que veio. Mas a “velha-guarda” continua a mostrar serviço

Por Alan Magalhães

A Stock Car Pro Series, mais longa categoria do automobilismo brasileiro e uma das mais antigas em disputa no mundo, passa por mais uma mudança de personalidade. Com as recentes alterações em sua direção, os novos promotores fazem uma imersão total no mundo digital, aproximando-a dos fãs e patrocinadores, mesmo em tempos de distanciamento social.

E se há uma discussão quentíssima na categoria é sobre a nova geração de pilotos que vem dando as caras. Com 43 anos de existência, nossa Stock Car já viu centenas de grandes pilotos mostrarem suas habilidades ao volante dos Chevrolet Opala, fundadores, passando pelos protótipos Hidroplás, Omega, Vectra, Astra, Mitsubishi Lancer, VW Bora, Peugeot 307 e 408, Chevrolet Sonic, chegando aos atuais Chevrolet Cruze e Toyota Corolla.

No início dos anos 2000, uma nova geração de pilotos chegava à categoria para desafiar os campeões Ingo Hoffmann, Paulo Gomes e Chico Serra. Nomes como Cacá Bueno, David Muffato, Giuliano Losacco, Beto Giorgi e Thiago Camilo colocavam a hegemonia dos “dinossauros” em xeque. Outra característica marcante da Stock Car sempre foi o alto nível de pilotagem, retratado na presença de vários ex-Fórmula 1 e Indy.

Foto: Duda Bairos



Rubens Barrichello chegou ao Velocitta com apenas 2 pontos e saiu de lá com 97. Nada mau para um quase cinquentão

ELEVANDO O NÍVEL

Em 2012, ele fez três corridas para experimentar. No ano de 2013, estreou de verdade e, em 2014, já mostrou a que veio, conquistando o título. A chegada de Rubens Barrichello deu uma oxigenada à categoria, logo após sua “aventura” na Indy, depois de suas 323 corridas disputadas em 19 temporadas de Fórmula 1. Além do nome de respeito, Rubinho trouxe também uma energia nova à Stock Car, transferida por seu amor

incondicional ao esporte. Chegou, viu, venceu e gostou.

Aos 49 anos, Rubens Barrichello pode ser visto, atualmente, treinando de kart, ganhando uma corrida na Argentina ou acompanhando o filho Dudu Barrichello, que estreou neste ano no automobilismo, na Fórmula Regional Europeia by Alpine. Realizado e de bem com a vida, faz graça com as piadas que surgiram em torno de seu nome no decorrer da carreira.

DESANIMAR? JAMAIS

Barrichello, que chegou ao Velocitta no último final de semana com apenas 2 pontos no campeonato, somou 95 e subiu à sexta colocação na tabela, agora com 97. Ele venceu a corrida 2 do sábado (19), fez a pole para a quarta etapa de domingo (20), venceu a corrida 1 e foi segundo na 2. Voltou para casa com seis troféus no portamalas – a pole position, a volta mais rápida da corrida e a maior pontuação da etapa também rendem troféus. Foi

ainda o Man of The Race Claro 5G e registrou a melhor volta Motorola.

Depois do final de semana que premiou os fãs com quatro corridas, o tricampeão Daniel Serra segue líder da categoria, graças a um quarto e um sexto lugares nas corridas do domingo.

Outro ex-Fórmula 1 e campeão mundial de Gran Turismo, Ricardo Zonta mostrou que a velha-guarda da Stock Car ainda tem muita lenha para queimar, aos 45 anos de idade. Venceu a corrida 2, fez a pole no sábado e subiu para a terceira posição na tabela. Ele e Barrichello foram os maiores pontuadores do final de semana duplo da Stock Car. Zonta somou 93 pontos, no final de semana – apenas 2 a menos que Rubinho.

Fica muito claro que a combinação de pilotagem, equipamento, experiência e, por que não?, sorte é ainda necessária para vencer na Stock Car Pro Series, uma das mais equilibradas categorias de automobilismo do mundo. Rubinho não recebeu a bandeirada em primeiro na corrida 2 do sábado, mas herdou a vitória com a desclassificação do piloto Lucas Foresti, por uso indevido do botão de ultrapassagem.

Foi um final de semana para a nova geração de pilotos da Stock Car aprender um pouco mais. Enquanto isso, os “velhinhos” vão aumentando as prateleiras em casa para acomodar tantos troféus ganhos nas pistas.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

OS DONOS DA PISTA!

Esses 3 caras dominaram o fim de semana no Velocitta!

Aqui, as conquistas de cada um:

#10 Ricardo Zonta

3ª etapa

- Pole Position Qualcomm Snapdragon
- Claro 5G Man of the Race

4ª etapa

- Vencedor da Corrida 2

#111 Rubens Barrichello

3ª etapa

- Vencedor da Corrida 2

4ª etapa

- Pole Position Qualcomm Snapdragon
- Vencedor da Corrida 1
- Claro 5G Man of the Race
- Volta Mais Rápida Motorola

#83 Gabriel Casagrande

3ª etapa

- Vencedor da Corrida 1
- Volta Mais Rápida Motorola

A próxima etapa acontece no dia 11 de julho, no Autódromo Zilmar Beux, em Cascavel/PR. Não perca!

STOCKCAR
PRO SERIES

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:



SPORTV 2



Media Partner:

