



"Muitos veículos elétricos chegarão nos próximos anos"

Pablo Di Si, presidente da Volkswagen América do Sul e Brasil, fala da ofensiva da marca na eletromobilidade | Pág. 2



Modelo elétrico VW ID.3, que provavelmente chegará ao Brasil: "Um carro à frente de seu tempo", afirma Pablo Di Si

Foto: Divulgação Volkswagen

**Acesse +
conteúdos
no nosso
portal**

Mobilidade urbana sustentável no Brasil: onde estamos?

Apesar de incentivos, o conceito ainda enfrenta desafios para ser mais difundido no País



Ilustração: Getty Images


BOSCH
movida
aluguel de carros

 Produzido por
**ESTADÃO
BLUE STUDIO**

“Há € 73 bilhões de investimento para criar 130 veículos eletrificados”

Para o CEO da Volkswagen América do Sul e Brasil, o futuro dos elétricos depende do consumidor

POR MÁRIO SÉRGIO VENDITTI

GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO



A Volkswagen no Brasil

- Início das atividades: 1953
- Veículos: Amarok, Gol, Jetta, Nivus, Polo, Saveiro, Taos, T-Cross, Virtus, Voyage
- Concessionárias: 545
- Colaboradores: 13 mil
- Fábricas: São Bernardo do Campo, São Carlos e Taubaté (SP) e São José dos Pinhais (PR)



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos



Não perca a nossa live, todas as quartas, às 11h, pelas redes do Estadão ou no portal Mobilidade



O jovem argentino Di Si jogava nas categorias de base do Huracán, quando trocou a chance de profissionalização por uma bolsa de estudos nos Estados Unidos, ponto de partida para ingressar no mundo corporativo. Lá, colocou em prática as lições assimiladas dentro dos campos, como a de ter uma visão estratégica dos negócios e pensar no coletivo.

O futebol dos *hermanos* perdeu um volante promissor, mas a Volkswagen ganhou um executivo de primeira. Afinal, desde outubro de 2017, Pablo Di Si, 50 anos, está batendo um bolão na Volkswagen América do Sul. Presidente e CEO da marca na região, ele vem liderando uma série de lançamentos de SUVs e também o processo de eletrificação da montadora no Brasil. Bacharel em administração, com especialização em finanças, pela Loyola University of Chicago, Di Si também foi eleito, em abril de 2017, presidente da AHK Argentina (Câmara de Indústria e Comércio Argentina-Alemanha).

Apesar dos laços criados com o Brasil, só não peça para ele dizer se tem simpatia por algum clube brasileiro. Seria como marcar um gol contra. “Esteja onde estiver, só torço para o River Plate”, decreta. Ou seja, veste a camisa do time de coração com a mesma paixão – e exclusividade – que defende os interesses da Volkswagen.

Para falar sobre o caminho da eletrificação da marca, Di Si concedeu a entrevista a seguir para o **Mobilidade**.

Como estão os planos de eletrificação da Volkswagen no Brasil e na América do Sul?

Pablo Di Si: Globalmente, a Volkswagen está investindo € 73 bilhões, que resultarão em 130 veículos eletrificados – 70 totalmente elétricos e 60 híbridos –, ou seja, um portfólio bastante agressivo. Para mim, como presidente da marca na América do Sul, será muito fácil escolher os automóveis

mais apropriados para o nosso mercado, e muitos chegarão nos próximos quatro anos. Demos o primeiro passo, em 2019, com o lançamento do Golf GTE híbrido plug-in. A estratégia de descarbonização da Volkswagen quer neutralizar as emissões de dióxido de carbono (CO₂) até 2050 e, para isso, modelos elétricos vão se juntar aos híbridos e flex na região da América do Sul. Vale ressaltar que o volume de investimentos também será usado para a construção de fábricas de bateria e desenvolver softwares e plataformas de carros elétricos na Europa.

Os próximos lançamentos serão os elétricos ID.3 e ID.4, que, em setembro, foram mostrados para a imprensa sul-americana?

Di Si: Os dois são o que existe de mais moderno em eletrificação da Volkswagen, mas a decisão ainda não foi tomada. Em dezembro, jornalistas, concessionários e consumidores brasileiros terão a oportunidade de fazer o test drive para conhecer os modelos. Eu já os dirigi e posso adiantar que eles impressionam em todos os sentidos. Estão muito à frente de seu tempo, devido ao design moderno e ao grau de tecnologia que possuem.

A seu ver, os híbridos são uma transição para os carros 100% elétricos ou as duas propostas poderão conviver juntas?

Di Si: Penso que eles poderão caminhar lado a lado. O veículo híbrido é uma boa solução para o meio ambiente e o híbrido flex é o melhor dos dois mundos, porque tem propulsão elétrica e o motor a combustão pode trabalhar com etanol, o que garante autonomia muito ampla. Por enquanto, o carro elétrico é mais adequado para rodar na cidade, por causa da pouca infraestrutura de recarga nas estradas. No entanto, é o consumidor quem definirá o futuro do elétrico e o que será oferecido no mercado.

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. projetoespeciais@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; Especialista de Publicações: Lara De Novelli; Especialista de Conteúdo: João Prata; Especialista de Pós-Vendas: Luciana Giamellaro; Arte: Isac Barrios e Robson Mathias; Analista de Marketing Sênior: Marcelo Molina; Analista de Conteúdo: Bárbara Guerra; Analistas de Marketing: Isabella Paiva e Rafaela Vizoná; Analista de Business Intelligence: Bruna Medina; Assistentes de Marketing: Amanda Miyagui Fernandez e Giovanna Alves; Colaboradores: 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

Por falar em recarga, a Volkswagen vem investindo na expansão da rede no Brasil?

Di Si: A expansão da infraestrutura de recarga deve ser um trabalho das montadoras e das iniciativas pública e privada. Cada um precisa fazer sua parte. A Volkswagen, ao lado de Porsche, Audi, Siemens e EDP, empresa portuguesa do setor elétrico, formam uma parceria para a instalação de estações de recarga de veículos elétricos em corredores nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina, em investimentos de quase R\$ 33 milhões. A ideia é que o usuário encontre um posto de recarga a cada 120 quilômetros. A massificação dos carros elétricos está diretamente ligada à capilaridade de postos. A Alemanha, por exemplo, primeiro, criou uma infraestrutura adequada para, depois, colocar os carros elétricos nas ruas.

Como é comandar a eletrificação da Volkswagen em um País que não oferece políticas públicas nesse sentido?

Di Si: Penso que a discussão deve ser conjunta. Há uma questão muito importante sobre geração de energia renovável para os carros elétricos, uma vez que o Brasil, vira e mexe, está às voltas do risco de apagão. Quando essa ameaça acabar de uma vez

por todas, nossa indústria vai acelerar ainda mais o desenvolvimento do veículo elétrico. Cada país tem suas peculiaridades. No Uruguai, por exemplo, venta muito à noite, criando um ecossistema favorável em que a geração de energia é melhor durante esse período. As autoridades têm de observar a cadeia automotiva como um todo, e a vantagem do Brasil é ter energias renováveis, como água, vento, sol e etanol, que podem alimentar o carro eletrificado. Elas podem atuar como estratégias complementares.

O senhor vislumbra uma fábrica de carros elétricos no Brasil?

Di Si: Difícil. Esse empreendimento custa bilhões, e não vejo a menor perspectiva para isso acontecer por aqui. A fabricação de modelos híbridos é mais fácil e, uma vez aprovado pelo consumidor, o sistema híbrido flex ganhará força no País. De toda forma, acredito que o carro elétrico estará mais disseminado, no Brasil, em 2029, 2030. A exemplo do que ocorreu com os telefones celulares, ele ainda é caríssimo, mas, daqui a alguns anos, o preço não será mais o tema principal dos automóveis movidos a bateria.

Em setembro, o Grupo Volkswagen definiu a América Latina como centro de



América Latina comandará o desenvolvimento de biocombustíveis da marca alemã

pesquisa e desenvolvimento de biocombustíveis. O que isso significa, na prática?

Di Si: O centro de pesquisa e desenvolvimento será voltado para o estudo de soluções tecnológicas baseadas em etanol e outros biocombustíveis para mercados emergentes. Vamos liderar, desenvolver e exportar essas soluções com base no uso da energia limpa, que é uma estratégia complementar às motorizações elétrica, híbrida e a combustão. Esse trabalho terá impactos em várias frentes. Poderemos exportar motores flex para países como a Índia, que não tem esse know-how e que nos abre muitas chances de monetização. Fizemos parceria com a Universidade Estadual de Campinas

(Unicamp) para a pesquisa do etanol usado na célula de combustível. Não dominamos essa tecnologia, mas acreditamos no trabalho da academia. Futuramente, poderemos exportá-la para o mundo todo.

Diante do cenário de eletrificação e desenvolvimento de células de combustível, a VW seguirá com os motores a combustão?

Di Si: Depende da região. Em muitos países europeus, a lei determina o fim da produção de veículos com motores a combustão em 2030. Mas, nesses lugares, o carro elétrico já é realidade. Em outros países, em que a transição se mostra mais lenta, as fabricantes precisarão avaliar o desejo do consumidor. 

Fotos: Divulgação Volkswagen

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

VEM AÍ



SUMMIT INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE 2021

100% ONLINE E GRATUITO

SAVE THE DATE
29 e 30 de novembro

INFRAESTRUTURA DE ELETROMOBILIDADE

O que empresas privadas têm feito para alavancar o crescimento da eletromobilidade no País, como instalação de eletropostos públicos, parcerias que estimulam o uso de carros elétricos, startups com ideias inovadoras

INFRAESTRUTURA EM CRESCIMENTO

Melhorias na infraestrutura urbana, no transporte público, nas rodovias e na maneira como as cidades têm evoluído

MOBILIDADE AUTÔNOMA E CONECTADA

Cenários e tendências para o futuro sobre os aspectos que irão revolucionar a mobilidade

CIDADES E MICROMODAIS

Quais têm avançado e quais não têm nas principais cidades brasileiras, e como é a convivência deles com os demais modais

INTEGRAÇÃO INTERMODAL

Estratégias, novidades e tecnologias das grandes cidades para tornar os deslocamentos mais inteligentes e rápidos

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E INOVAÇÃO

O que cidades e entes privados têm feito em termos de avanços sustentáveis relacionados à mobilidade

SEGURANÇA EM PRIMEIRO LUGAR

Tecnologias e iniciativas que ajudam a salvar vidas

Contatos para patrocínios: summit@estadao.com

REALIZAÇÃO:





PATROCÍNIO:

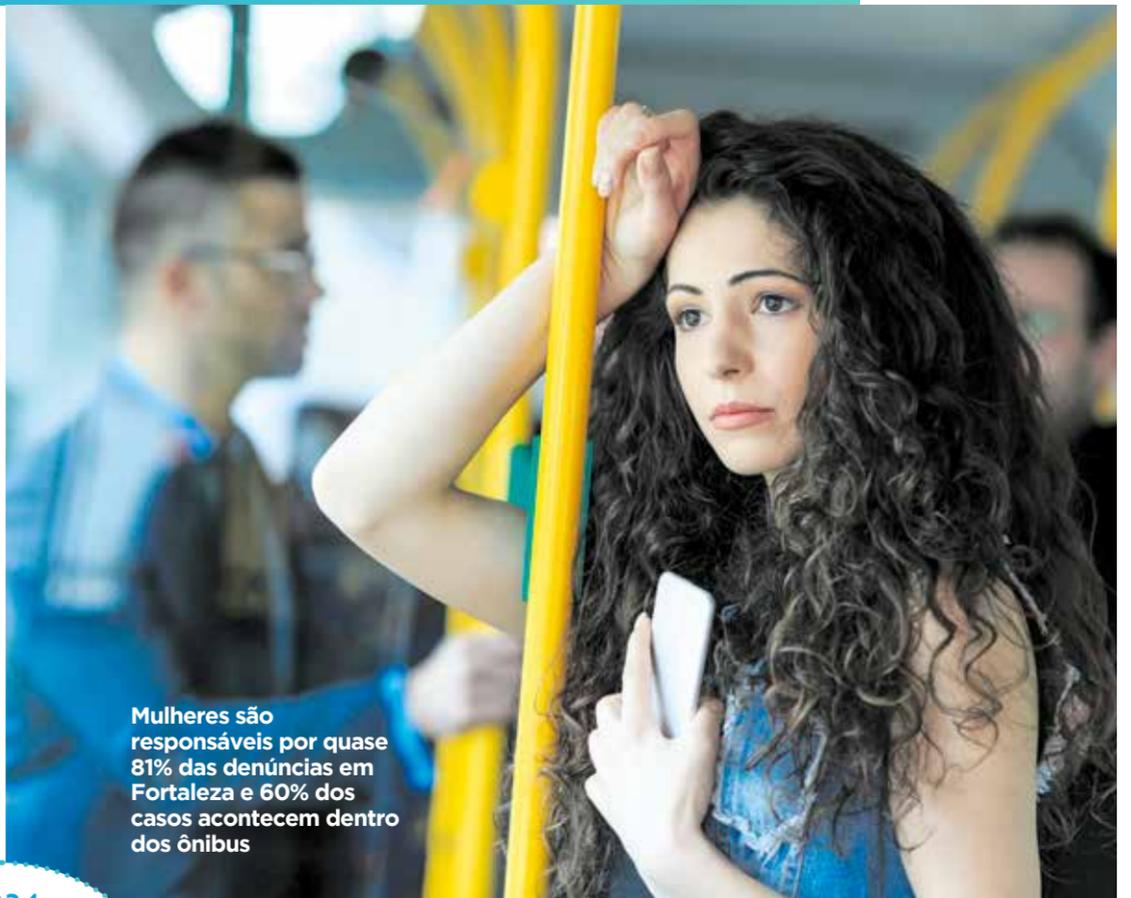




Combate ao assédio para cidades mais inclusivas

Startup Nina, que centraliza denúncias de casos de violência sexual nos ônibus em Fortaleza, lidera mudanças culturais no Ceará

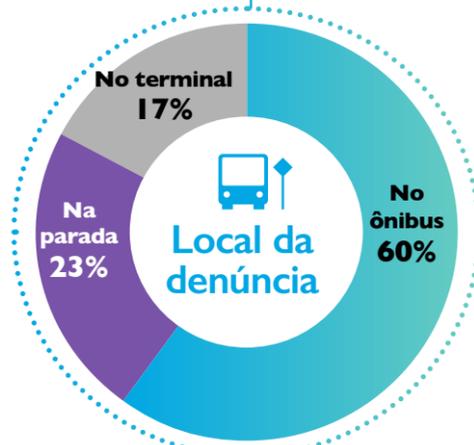
POR DANIELA SARAGIOTTO



Mulheres são responsáveis por quase 81% das denúncias em Fortaleza e 60% dos casos acontecem dentro dos ônibus

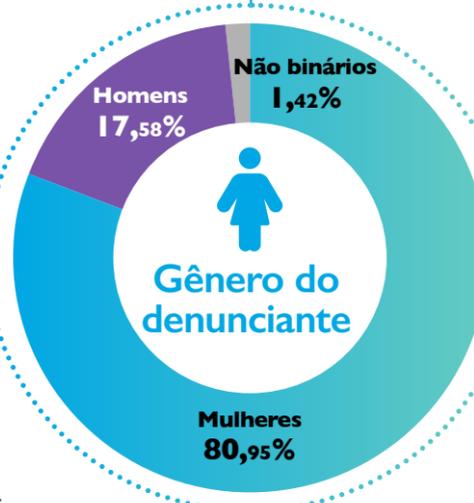
2.334 denúncias registradas pela tecnologia na capital cearense*

* Ocorrências coletadas pela Nina em Fortaleza desde 2019



Como o Nina influenciou tomadas de decisão políticas privadas em Fortaleza

- **Flexibilização da parada noturna fora dos pontos de ônibus:** o horário foi estendido com base nos dados armazenados pelo Nina, como períodos e locais mais perigosos.
- **Protocolo de ação imediata:** as pessoas, principalmente as mulheres, já conhecem o funcionamento e sabem o que têm de fazer.
- **Pesquisas de monitoramento:** a sistematização das informações coletadas ajuda a colocar em prática planos e a analisar as medidas tomadas ao longo do tempo. Exemplo: hoje, 100% da frota de ônibus da cidade possui câmeras, que, após as denúncias, podem ser verificadas para a identificação dos agressores.
- **Iluminação das paradas:** os dados forneceram insights do que precisava ser feito para a melhoria da segurança pública do sistema como um todo, dentro e fora do transporte coletivo – por exemplo, o reforço na iluminação pública em cerca de 200 pontos.



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

A cada quatro segundos acontece uma situação de assédio no transporte público no Brasil, de acordo com estimativas do Fórum Nacional de Segurança Pública de 2018. Embora seja um problema gravíssimo, não há estatísticas oficiais sobre ele, da mesma forma que não existe um canal unificado para denúncias. “Com medo e sem saber o que fazer, as mulheres são desencorajadas a denunciar e, com isso, um percentual mínimo de casos chega até as autoridades. E, sem informação, é muito difícil elaborar políticas públicas de combate ao problema”, diz Simony Cesar, 29 anos, fundadora da Nina, startup que, desde 2017, vem desenvolvendo uma tecnologia que pode ser integrada a aplicativos em geral para centralizar denúncias de violência no transporte público.

Simony conta que a ideia da empresa surgiu da vivência como mulher e usuária do transporte coletivo na cidade e da certeza de que o assédio limita as mulheres em vários aspectos, desde a ocupação dos espaços públicos até o ingresso no ensino superior. “Como filha de uma ex-cobrador de ônibus, eu vivia o medo diário de perder minha mãe para a violência. Também fiz estágio em uma administradora de frotas e vi que os casos de assédio eram reportados no SAC, mas não iam sequer para um arquivo Excel. Era como se eles não existissem”, conta.

VIOLÊNCIA DE GÊNERO

Pouco tempo depois, cursando a Universidade Federal de Pernambuco, um episódio de violência sexual sofrido por uma aluna, quando um homem a obrigou a sair do ônibus, resultou em evasão escolar de outras estudantes e medo. Ela conta que sentiu que precisava criar algum instrumento para organizar as denúncias, pois quem não desistiu do curso passou a evitar os deslocamentos dentro do campus. “Comecei a pesquisar a vio-

lência de gênero na mobilidade e, para minha surpresa, descobri que o assédio não era crime, o que só mudou em setembro de 2018”, lembra.

MARCOS DA TRAJETÓRIA

Foi um longo percurso até implementar a tecnologia, com erros, acertos e muitas premiações recebidas no caminho. “Minha ideia inicial era criar um aplicativo, mas, estudando o público, entendi certas limitações, como a capacidade de armazenamento do celular dessas mulheres”, diz.

A virada de chave veio em 2019, quando a Prefeitura de Fortaleza adotou o recurso como base para a construção de políticas públicas e a tecnologia foi aplicada, em formato API (*application programming interface*), no app já existente e conhecido como Meu Ônibus, de monitoramento do transporte coletivo em tempo real.

Outro fator fundamental foi a integração do Nina com as câmeras que equipam todos os 2 mil veículos da capital. “Com as denúncias, as empresas de ônibus são notificadas a coletar e salvar as imagens da agressão, que são enviadas para a Polícia Civil em 72 horas. E a vítima recebe a orientação de onde deve buscar acolhimento e registrar a queixa”, explica. Vítimas ou mesmo testemunhas acessam o ícone do app Nina Denunciar Assédio de forma silenciosa e rápida, o que encoraja a todos. A mudança cultural em curso é o aspecto visível do sucesso do programa. “As mulheres sabem o que fazer e denunciam os agressores, que passaram a ver que os casos podem ser investigados e têm consequências”, conta.

Operando neste momento apenas em Fortaleza, a fundadora diz que pessoas de outros Estados baixam o aplicativo e enviam denúncias. “Mas é fundamental ter integração com as câmeras dos ônibus para podermos notificar as empresas. Tendo isso, a tecnologia pode operar e ser efetiva em qualquer lugar, o que é nosso sonho.”



Foto: Getty Images

Quando elas se mexem: saúde, mobilidade e empoderamento

A falta de equidade de gênero se dá desde cedo, do esporte ao deslocamento. Porém, já existem iniciativas voltadas à inclusão desse público — que combinam o exercício e o acesso dessa população às cidades

Hélio Romero/Estadão Conteúdo

Mulheres enfrentam obstáculos de gênero todos os dias, não importa onde nem como. No esporte, o fato não foge à regra. A prática de atividade física por mulheres no Brasil é 40% inferior à dos homens por diversos fatores. Entre eles, a construção cultural do gênero feminino no campo esportivo e a multiplicidade de atividades cotidianas a que são submetidas.

A questão se intensifica quando relacionada às mulheres mais pobres: nessa conta entram ainda a falta de tempo e a ausência de espaços adequados para praticar esporte. Outra informação do relatório sobre atividades esportivas do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud) de 2017 reforça as desigualdades: mulheres que ganham menos se exercitam menos. Mulheres que ganham menos e são negras movimentam-se menos ainda.

Em alguns deles, quase exceção

Driblar tantos desafios é um ato de perseverança diária. “O chegar lá” é mais árduo ainda. Exemplos existem, mas a conta (inclusive a do pagamento) também é desigual. No futebol, o salário da jogadora Marta (com mais tempo de profissão e eleita a melhor do mundo por seis vezes) é 1% do salário do jogador Neymar. “Há três décadas, uma mina andando de skate era motivo de piada”, lembra Karen Jonz, tetracampeã mundial de skate e comentarista olímpica do canal SporTV.

O cenário se transforma de vagar, mas muda: a skatista brasileira Rayssa Leal, com apenas 13 anos, seis meses e 21 dias, se tornou a mais jovem atleta do Brasil, entre homens e mulheres, a conquistar uma medalha nos Jogos Olímpicos. Ela fez questão de lembrar o apoio que recebeu do pai e da mãe para fazer história (o que nem sempre acontece)



Em Salvador (BA), “Preta, vem de bike” é uma das iniciativas para incluir a mulher negra e periférica em todos os espaços urbanos

Juh Almeida/Divulgação

e mandou um recado para aquelas que pensam que o skate é apenas para meninos: “Estamos nas Olimpíadas provando que não é só para eles. As meninas arrasam também. Não se preocupem com discriminação, porque nós podemos ser o que queremos ser.”

Bike: exercício durante o ir e vir

Em 2015, em Salvador (BA), a empreendedora social Lívia Suarez começou a perceber que, no debate de mobilidade urbana, a população periférica era excluída. À época, ela estava à frente do La Frida Bike — cafeteria itinerante que se transformou em movimento organizado, passando

do a aproximar mulheres negras e população periférica das questões de direito à cidade.

As atividades da La Frida Bike expandiram-se a partir do projeto de oficinas “Preta, vem de bike”, que ensina mulheres negras a pedalar e manusear bicicletas. Depois surgiram outras iniciativas, como o compartilhamento Bici La Frida; os cursos profissionalizantes em mecânica; o Bicitrans, direcionado às mulheres trans e travestis; e o Bici Pr3ta, uma linha própria de bicicletas vendidas para todo o Brasil. “Ao criar produtos, soluções e estratégias de mobilidade para a população cripa, negra e periférica, o principal norte das

cicloativistas é pensar a emancipação do corpo e da mente como ato político”, analisa Lívia.

Ela explica que mais de 2 mil mulheres já foram impactadas direta e positivamente pelas ações de “empreendedorismo orgânico e empoderador” do grupo. Indiretamente, são mais de 20 mil. Ela ressalta ainda que a ação política do movimento inclui o diálogo com o poder público por meio de secretarias de mobilidade, turismo e resiliência de Salvador. “Nas eleições, já participamos de debates sobre inclusão e bicicletas. As transformações ocorreram: hoje, temos a possibilidade de bicicleta no metrô, no ônibus, além de mais ciclovias”, comemora Lívia.

A skatista Rayssa Leal, a mais jovem atleta do Brasil a conquistar uma medalha nos Jogos Olímpicos, entre homens e mulheres, prova que o esporte não é só para eles. “Não se preocupem com discriminação, porque nós podemos ser o que queremos ser.”

Para acessar outros conteúdos, aponte a câmera do celular para este QR code:



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio com patrocínio da 99.

O compromisso por cidades mais femininas também é por mais liberdade e segurança.

99 Se cuida, vai de 99.

Motoristas gêmeos

Inseparáveis no trabalho e na vida, irmãos se inspiraram na mãe para escolher a profissão



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos



Duardson (à esq.) e Demerson, na BR Mobilidade de São Vicente (SP)

Os poucos funcionários da BR Mobilidade de São Vicente (SP) que não conhecem os “motoristas gêmeos”, como são chamados pelos demais, costumam confundir-os. “Não bastava sermos idênticos, motoristas na mesma empresa e usarmos o mesmo uniforme, ainda trabalhamos na mesma linha”, diz Demerson Diego Paulino da Silva, 34 anos, que atua, há 11 anos, na BR Mobilidade, gerenciada pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

Ele conta que, atualmente, opera a linha especial de funcionários na madrugada, transportando os profissionais da empresa que terminaram o turno da noite e levando à garagem os que vão iniciar no período da manhã. Depois, Demerson ainda completa algumas viagens na linha 936 (Cubatão–Santos), enquanto seu irmão, Duardson Matheus Paulino da Silva, que também transporta os funcionários, opera a linha 900 (São Vicente–Santos). “Às vezes, fazemos linhas com itinerário semelhante e tem passageiros que pegam uma viagem com cada um de nós e ficam sem entender. Falam: ‘Ué, você aqui de novo?’ São situações engraçadas, mas a gente gosta”, diverte-se Demerson.

COMO TUDO COMEÇOU

A família sempre trabalhou com transporte, e a dona Márcia Paulino da Silva, mãe dos gêmeos, era motorista de micro-ônibus. “Hoje, ela está com 67 anos, já se aposentou, mas foi pioneira na profissão e uma inspiração para nós dois”, conta Demerson. O primeiro a entrar na BR Mobilidade, há 11 anos, foi Duardson. Seu irmão chegou dois meses depois.

Durante as fases mais restritivas da pandemia, eles seguiram trabalhando. “Nesse período, ficou claro como nossa atividade é importante e como o transporte é um serviço essencial. Só parei quando peguei covid-19. Mas, felizmente, não tive sintomas graves nem fui interna-

do. Fiquei afastado por 20 dias e depois retornei”, completa Duardson, dizendo que foi o único da família e da sua casa a contrair o vírus.

A paixão pela profissão, que começou com a mãe e passou aos filhos, acabou inspirando a mulher de Duardson, Luciana Alves Gerônimo, 41 anos. Também funcionária na BR Mobilidade, em que trabalha há dez anos, ela conta que passou por diversas áreas internas da empresa, como operação e ouvidoria. “Mas sempre quis ser motorista, era meu sonho. Há quatro anos, eu consegui. Adoro meu emprego”, diz Luciana. “Minha esposa já gostava de dirigir e começou a admirar ainda mais a profissão após nos conhecermos. Ela fez os cursos necessários e, hoje, compartilha esse mesmo amor. Ela dirige superbem e já foi premiada na empresa”, elogia Duardson.

PAIXÃO PELO TRABALHO

Mesmo atuando no esquema 5x1, ou seja, trabalhando cinco dias e folgando um por semana, Duardson conta que, quando não está dirigindo, parece que algo está errado. “A gente se acostuma com os horários e com o ritmo. Quando fiquei afastado por causa da covid-19, foi muito estranho”, diz. Seu irmão, que também é apegado ao trabalho, afirma que fazer o que gosta é o segredo. “Eu acho que inspiro outras pessoas dirigindo e isso é muito gratificante”, diz Demerson.

Ele e o irmão são tão unidos que as pessoas até fazem brincadeiras. “Elas sempre perguntam: ‘Vocês não se desgrudam nunca?’ Nos encontramos várias vezes, todos os dias, nas paradas do caminho, na garagem principal ou no meio do trajeto. Também moramos perto e até saímos de férias juntos”, afirma Duardson. “Eu gosto muito do meu trabalho e do contato com meus colegas. É um privilégio trabalhar com o que faz bem pra gente”, completa Demerson. (D.S.)



Foto: Divulgação EMTU

Leilão de carros

Com valores até 50% abaixo da tabela Fipe, veículos têm alta procura, mas exigem cuidados para evitar golpes e prejuízo

**POR VAGNER AQUINO,
DO JORNAL DO CARRO**



Confira a matéria completa no portal:



Valor mínimo estipulado, a pergunta “Quem dá mais?” e, após alguns lances, o martelo é batido na mesa para anunciar o fim da ação. Foi-se o tempo em que leilão se resumia a isso. Hoje, a modernidade das plataformas online têm ganhado cada vez mais destaque no mundo dos pregões – inclusive, automotivo. Nesse sentido, não só é possível realizar a negociação pelo computador mas também enviar documentação via internet e até receber o carro em casa. Mas cautela nunca é demais.

É fato que os automóveis de leilão têm valores atraentes e, dessa maneira, são ótima saída para quem não quer gastar muito na compra do veículo novo. Entretanto, às vezes, pode não ser tão novo assim. Cabe salientar que carros vendidos em pregões não oferecem a comodidade do test drive, por exemplo. É pegar e levar, sem garantias em termos de estética, funcionamen-

to e até mesmo regularização. Mas, para evitar dores de cabeça, o CEO da Rede Bom Valor, Ronaldo Santoro, acredita no uso da tecnologia a fim de garantir mais confiança, segurança e transparência nas transações online.

LIVRO DIGITAL

De acordo com o executivo, a base de todos os produtos e serviços da Bom Valor é o Blockchain. Basicamente, uma espécie de livro digital onde todos os registros e transações ficam gravados desde a sua origem.

Ou seja, é uma forma de controle das informações que funciona como um registro público em cartório. “Trata-se de uma tecnologia nunca corrompida, os dados são confiáveis, seguros, transparentes e imutáveis e as informações de qualquer natureza não se perdem”, assegura Santoro.



UEL busca se tornar um smart campus

O programa, desenvolvido pela Universidade Estadual de Londrina, aplica conceitos de cidades inteligentes para otimizar recursos

O projeto está sendo gestado pelo Centro de Tecnologia e Urbanismo da UEL



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Um estudo muito interessante está sendo desenvolvido na Universidade Estadual de Londrina (UEL). Denominado "Explorando metodologias de projeto no Smart Campus UEL: a implementação de um laboratório vivo, informacional e afetivo", e desenvolvido pelo Centro de Tecnologia e Urbanismo (CTU), ele tem como objetivo tornar a universidade paranaense em um modelo de *smart city* para criar e colocar em prática novas soluções para o meio urbano.

Instituído em dezembro de 2020, o projeto foi, inicialmente, instalado no prédio da CTU, que terá um modelo idêntico ao do edifício construído pelo processo conhecido como BIM (ou modelagem de informações da construção). O primeiro passo do estudo, em vias de aprovação pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico (CNPq), utilizará essa inteligência virtual para monitorar ventilação das salas de aula, temperatura do ambiente, umidade e níveis de dióxido de carbono (CO₂).

O estudo busca, também, melhorar a eficiência energética da universidade e, como consequência, reduzir o consumo de energia no local. Para isso, um dos planos é usar a dimerização de lâmpadas. Ou seja, em ambientes com maior iluminação natural, diminuir a intensidade da luz emitida e, assim, economizar energia elétrica.

As primeiras experiências com projetos similares foram apelidadas de *smart campus* e adotadas em universidades na França, Espanha e Inglaterra. No Brasil, a ideia de aplicar o conceito de cidades inteligentes em universidades começou, em 2015, na Faculdade de Sorocaba (Facens), nas universidades federais do Pará (UFPA) e do Rio Grande do Norte (UFRN) e na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

Uma das principais frentes desse estudo é o conceito de cidade sensível, que busca preparar a população para utilizar a tecnologia, de modo que os processos sejam automatizados e exista um contato mais humano com a inteligência artificial. "É de suma importância a aproximação das universidades da aplicação e do estudo de cidades inteligentes", aponta Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility. "Na Unicamp, por exemplo, foi estudada a quantidade de ônibus necessária em cada horário com base no monitoramento feito pela inteligência artificial. Esse tipo de solução, estudada em pequena escala, serve como modelo para que isso possa ser implementado em municipalidades", acrescenta Paula Faria.

O tema está no contexto do Connected Smart Cities & Mobility 2022, a ser realizado em outubro. Para saber mais, acesse evento.connectedsmartcities.com.br. 

Foto: Divulgação UEL

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 | JC
O ESTADO DE S. PAULO



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

OFERTAS EXCLUSIVAS:



CAOA



Simulando um futuro próximo

Uma verdadeira revolução vai acontecer na Stock Car Pro Series, muito além do asfalto

POR ALAN MAGALHÃES
FOTO: MARCUS CICARELLO



Real ou virtual? A semelhança entre os dois mundos nunca foi tão impressionante

Pioneira no e-sports

A Nissan é uma das montadoras que mais cedo focou no automobilismo virtual. Com times profissionais que disputam campeonatos de e-sports, a marca japonesa chegou a promover pilotos virtuais ao cockpit de seus carros oficiais de competição, já que a riqueza de detalhes alcançada nos simuladores faz com que as sensações sejam muito próximas da realidade. Com o advento da inteligência artificial, as diferenças, praticamente, não existem.

A Stock Car vai apostar pesado no e-sports e, com isso, pretende expandir globalmente sua base de fãs, que acabam consumindo o evento e integrando seus parceiros.

O 2022 da Stock Car promete muito, não só pela volta do público às arquibancadas mas por novas ações, novos formatos de corrida que vêm por aí e até, quem sabe?, uma terceira montadora, que poderia se juntar à Chevrolet e à Toyota em 2023. Não há confirmação da montadora ou se acontecerá, mas lembramos que 23, em japonês, se pronuncia: “ni-san”.

Agora, o site do Estadão transmite, ao vivo, todas as etapas da Stock Car Pro Series!



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

“Automobilismo não vai se resumir apenas a 30 carros largando e competindo para ver quem chega em primeiro. Muita coisa está sendo planejada e o fã é a estrela disso tudo.” As palavras ditas por Fernando Julianelli, CEO da Stock Car Pro Series, não têm nada de adivinhação ou simples desejo de que algo aconteça. Elas sintetizam o intenso trabalho que o grupo Vicar, que promove e organiza a Stock Car, já está fazendo com vistas ao futuro, não apenas da categoria, mas do engajamento que ela pode proporcionar. “A dispersão da atenção é enorme, hoje em dia. Portanto, ou você engaja seu consumidor ou ele escapa entre os dedos”, completa o ex-piloto e publicitário, com vasta experiência no mercado automotivo e com passagens pelas maiores agências de publicidade do País.

Os sinais são claros: a conectividade e as inúmeras opções de informação e entretenimento que ela proporciona moldaram uma profunda transformação na forma de consumir automobilismo. A integração do esporte real, como conhecemos, de carros queimando gasolina e pneus sobre o asfalto às plataformas digitais, é um caminho sem volta. E quem atestou essa nova realidade foi ninguém menos que a conservadora Federação Internacional do Automóvel (FIA), que rege o automobilismo no mundo todo, quando criou o FIA Motorsport Games, que vai para a segunda edição.

Até poderíamos dizer que é a terceira, pois o conceito nasceu em 2018, quando foi disputado, no Bahrein, a GT Nations Cup, capitaneada pelo SRO Motorsport Group, maior promotor de corridas de GT no mundo. O sucesso foi a senha para a FIA abraçar a ideia e se juntar à SRO no lançamento da primeira edição da FIA Nations Cup, em 2019, na Itália. Lembrando uma miniolimpíada, a disputa multidisciplinar juntou competições de GT, Fórmula 4, carros de turismo, drifting, kart, slalom e automobilismo digital, disputadas por equipes que defenderam

seus países. O sucesso foi tamanho, que a próxima edição, que acontecerá na França em 2022, subirá de 6 para 18 as disciplinas que ocorrerão no circuito de Paul Ricard e na cidade de Marselha.

As disciplinas anteriores permanecem. E tudo isso com suas versões digitais rodando nas plataformas de e-sports.

DO CONSOLE AO COCKPIT

Uma das pioneiras na integração entre automobilismo digital e real foi a Nismo, divisão esportiva da montadora japonesa Nissan, por meio do programa GT Academy, em parceria com a Playstation®, no qual jogadores de videogame disputavam a chance de correr em carros e corridas de verdade. Isso há mais de uma década! E o Brasil tem um campeão mundial de e-sports, o mineiro Igor Fraga, cujo desempenho virtual lhe valeu um patrocínio para correr no mundo real, em que se sagrou campeão da Toyota Racing Series, na Nova Zelândia. Na disputa final da primeira FIA GT Nations Cup, em Mônaco, Fraga recebeu o troféu de campeão de ninguém menos que Lewis Hamilton, em 2018.

Por aqui, a Stock Car não apenas trabalha em ritmo acelerado rumo ao e-sports, como projeta os próximos passos em direção a um mercado gigantesco, que engaja e renova a base de fãs. “Assinamos com a iRacing®, maior plataforma de simuladores de corrida do mundo. A coisa é tão real que tivemos que enviar dados de telemetria dos carros, texturas, layouts, desenhos de engenharia e especificações técnicas para que a experiência do jogador seja mais próxima possível da realidade. Serão 22 pinturas à escolha dos jogadores”, informa Julianelli.

Depois de prontos, os carros virtuais serão certificados pelos pilotos Rubens Barrichello e Tony Kanaan, que farão os acertos finais. “Chegaremos ao dia em que os pilotos virtuais serão convidados a acompanhar um final de semana nos boxes de uma etapa da Stock Car, participando, de verdade, desses dois mundos”, complementa o CEO da Stock Car.



Time oficial de e-sports da Nissan em ação. Das telas para as pistas

Faltam apenas duas etapas para conhecermos o campeão de 2021!

Além da prova que acontecerá no dia 21 de novembro, em Santa Cruz do Sul / RS, a Stock Car anuncia para o dia 12 de dezembro a Super Final BRB*, em Interlagos / SP.

E o melhor, com 100% de capacidade de público!



UM DIA DE VELOCIDADE PURA

com a principal categoria da América Latina e mais 4 categorias* emocionantes

A transmissão das 2 etapas será ao vivo pela Band, Sportv2 e TV Estadão. Saiba mais no Instagram @stock_car, Facebook @stockcaroficial, YouTube @stockcarchannel ou site stockproseries.com.br

Transmissão ao vivo

Montadoras

Patrocínios

Media Partner



SPORTV 2 TV ESTADÃO



*A Super Final BRB Stock Car Pro Series e o evento com mais 4 categorias acontecerão em Interlagos / SP, no dia 12 de dezembro de 2021.

MTB ou bike de estrada para curtir o feriado

Uma encara terrenos irregulares como estradas de terra batida, trilhas, areia da praia e montanhas. Já a outra enfrenta o calor do asfalto no plano ou nas subidas

POR JOSÉ GUILHERME TAVEIRA, DA SEMEXE

Capacete Cannondale Intake
Preço: R\$ 449, em até 12 x de R\$ 39,78
Condição: novo
Modalidades: estrada e MTB
Ano: 2021 | Tamanho: XL
Ventilação: 13 entradas de ar



Para saber + sobre estas e outras bikes, acesse o guia no portal Mobilidade:



Cannondale CAAD 13
Preço: R\$ 14.599, em até 12 x de R\$ 1.292,88
Condição: nova
Modalidade: estrada
Ano: 2021
Tamanho: 51
Peso: 9,20 kg



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Audax ADX 300
Preço: R\$ 6.289, em até 12 x de R\$ 556,97
Condição: nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho: 17"
Peso: 13,50 kg



Sense Versa Comp
Preço: R\$ 6.990, em até 12 x de R\$ 619,04
Condição: nova
Modalidade: gravel
Ano: 2021
Tamanho: 52
Peso: 11,40 kg

Scott Scale 980 Dark Grey
Preço: R\$ 10.999, em até 12 x de R\$ 974,07
Condição: nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho: L
Peso: 13,20 kg



A bicicleta é um meio de transporte supersversátil e, cada vez mais, vemos pessoas colocando as magrelas no seu deslocamento diário em grandes cidades. O alto preço dos combustíveis é um fator que está levando muitos motoristas a se tornarem ciclistas, mesmo que seja algo ocasional.

Mas, e na hora do lazer, você é do time da mountain bike ou dos estradeiros? Confira, a seguir, as principais características das duas modalidades.

MOUNTAIN BIKE

Elas são ideais para estar nas trilhas e estradas de terra, subir e descer montanhas, passeios pela praia, na estradinha perto do sítio ou até mesmo para um rolê pelas ciclovias ou pelas esburacadas ruas das grandes metrópoles brasileiras. Em geral, são mais pesadas do que as bikes de estrada, cujo peso pode variar entre 7 e 10 quilos. Uma MTB de alta performance pode pesar cerca 8. Modelos de entrada, com componentes mais simples, atingem até 16 quilos.

Principais características

- Rodas de aro de 26, 27,5 e 29 polegadas. Hoje em dia, o tamanho mais desejado por ciclistas de MTB são as rodas de aro de 29 polegadas. Uma roda maior é mais rápida, tem maior arranque, mais estabilidade, melhor tração.
- Pneus largos e com cravos: estabilidade

e resistência (de 1,8" a 2,6 polegadas ou de 4,50 cm a 6,60 cm).

- Suspensão no garfo (*hardtail*) ou no quadro e no garfo (*full suspension*). O diferencial da *full suspension* é que esse modelo possui suspensão também no quadro, usualmente no tubo do selim, com o amortecedor conectado à balança traseira (*chain stay*). Como resultado dessa anatomia do quadro, essas bikes entregam mais estabilidade e conforto, principalmente, nas descidas. Em contrapartida, as bikes *hardtail* (suspensão apenas no garfo), normalmente, possuem menor custo e exigem menor manutenção.

BIKES DE ESTRADA

Você pode pedalar qualquer bicicleta em uma estrada pavimentada? Sim. Mas apenas uma verdadeira estradeira possui características peculiares que separam a *road bike* de render bem mais do que quaisquer outras bicicletas em um estradão longínquo ou em uma estradinha em zigue-zague serra adentro. Gosta de velocidade e performance no asfalto? Você é do time das bikes de estrada.

- Pneus mais estreitos: 700 mm x 23 mm, 700 mm x 25 mm ou 700 mm x 28 mm.
- Não possui suspensão no garfo (seu corpo vai receber as vibrações do asfalto).
- Posição de pilotagem mais aerodinâmica para diminuir a resistência do ar em movimento.
- Guidão curvo.



Fotos: Divulgação Semexe