



Produzido por **ESTADÃO BLUE STUDIO**

“Estamos na vanguarda dos veículos elétricos”

Diretor da Volvo do Brasil afirma que marca prepara lançamentos e novas tecnologias para a eletromobilidade no País | Pág. 2



Utilitário esportivo XC40 Recharge é o primeiro automóvel 100% elétrico da Volvo à venda no Brasil. Mas a marca promete outras novidades, como o C40 Recharge

Fotos: Divulgação Volvo e 2W Motors

Acesse + conteúdos no portal **Mobilidade**



Empresa eletrifica triciclos para entregas

Montados sobre a base do Piaggio Ape, veículos têm autonomia para até 90 km e carregam 550 kg | Pág. 9



GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO

“Teremos mais de mil eletropostos em operação”

Para o executivo, investimento na infraestrutura de modelos elétricos no Brasil também é um dever da iniciativa privada

POR MÁRIO SÉRGIO VENDITTI

GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO



Volvo Car Brasil

- Início das atividades: 1991
- Portfólio de veículos: S60, S90, XC40, XC60 e XC90 (híbridos) e XC40 Recharge Pure Electric (100% elétrico)
- Número de concessionárias: 42
- Número de colaboradores: 60



André Bassetto: "A América Latina é um mercado muito importante para os planos da Volvo no desenvolvimento de veículos elétricos"



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

No passado, a Volvo construiu sua fama, principalmente, sobre o alicerce da segurança de seus automóveis. Nos últimos anos, porém, a marca está virando sinônimo de tecnologia e de vanguarda em alguns temas, como o desenvolvimento de veículos eletrificados. No Brasil, já não oferece mais modelos com motor a combustão. No seu portfólio, figuram apenas veículos híbridos, como o Volvo XC90, e elétricos, como o XC40 Recharge. "Quem migra para o carro elétrico não quer mais saber de dirigir o de motor a combustão", revela André Bassetto, diretor de produto e pós-venda da Volvo Car Brasil. Por isso, a Volvo prepara mais lançamentos para o País, como o C40 Recharge, e pretende que, até 2025, 50% de seus carros comercializados sejam puramente elétricos. Confira nesta entrevista ao **Mobilidade**.

Como a Volvo está se preparando para a eletromobilidade no Brasil?

André Bassetto: Desde que começamos a importar o SUV XC90 híbrido, no fim de 2017, nossa preparação tem sido muito séria. Atualmente, o portfólio de produtos oferecidos pela Volvo no Brasil já consiste em veículos 100% eletrificados. Ou seja, todos os modelos são híbridos plug-in ou totalmente elétricos. Durante os últimos anos, estamos investindo bastante na instalação de eletropostos nas principais cidades do País, em locais estratégicos para nosso consumidor. Nossa ambição é ter, em breve, mil eletropostos funcionando. A transição inclui, também, preparar a rede de concessionários para a venda dos eletrificados, suprimindo todas as dúvidas dos clientes.

A Volvo acredita na convivência de veículos híbridos e elétricos ou o híbrido é só um degrau para quem quer comprar um elétrico?

Bassetto: A curto e médio prazos, será importante a convivência entre híbridos e elétricos para que sejam mais fáceis a adaptação dos clientes e o desenvolvimento da infraestrutura. Em um futuro próximo, a transição para veículos 100% elétricos será o movimento natural do mercado e estaremos bem consolidados nesse sentido.

Quais as dificuldades para disseminar o carro elétrico, hoje, no Brasil, e como tem sido a experiência da Volvo lá fora?

Bassetto: Falando do mercado geral, ainda é necessário contar com mais opções de veículos elétricos em diferentes faixas de preço, pois isso ajudaria a alavancar o comércio. Assim como toda nova tecnologia, é fundamental disseminar conhecimento sobre o carro elétrico e suas vantagens, como desempenho, prazer ao dirigir, isenção de IPVA, intervalo menor de revisões, manutenção mais barata e impactos positivos no meio ambiente. Os envolvidos também precisam investir na in-

fraestrutura de carregamento, principalmente a iniciativa privada. Vivemos em um estágio mais avançado no exterior, comprovando que estamos na direção correta. O carro elétrico já é uma realidade, e não somente uma opção, porque essa revolução acontece de forma muito rápida. Nossas pesquisas mostram que, ao entrar no universo dos carros eletrificados, os consumidores não dão um passo atrás. Não querem mais um veículo com motorização convencional.

A Volvo tem uma trajetória de inovações. Ela está preparando alguma novidade no segmento de carros eletrificados?

Bassetto: Sem dúvida. Até 2025, queremos que metade das nossas vendas globais seja de veículos totalmente elétricos. Para tanto, apresentaremos uma série de novidades em termos de produtos e tecnologias diferenciadas. Em 2022, lançaremos o crossover C40 Recharge, primeiro automóvel da Volvo concebido para ser 100% elétrico.

Quais são os investimentos globais com vistas à eletrificação?

Bassetto: Estamos na vanguarda quando o assunto é carro elétrico. A Volvo Car anunciou uma joint venture com a Northvolt, empresa sueca líder de baterias, a fim de desenvolver e produzir unidades mais sustentáveis, feitas sob medida para alimentar a próxima geração de carros totalmente elétricos da Volvo. O primeiro passo foi criar um centro de pesquisa na Suécia, que começará a operar neste ano. O objetivo é aproveitar a experiência em baterias das duas empresas e produzir células de última geração, além de tecnologias de integração de veículos. A Volvo fará motores elétricos em sua fábrica em Skövde, também na Suécia, e planeja estabelecer a produção interna de motores elétricos até meados da década. Será um investimento de cerca de R\$ 423 milhões.

O Brasil está atrasado na corrida da eletromobilidade?

Bassetto: Temos ainda um longo caminho a percorrer, mas existem muitas iniciativas interessantes, do governo e de empresas privadas. O País vem evoluindo bastante e ocupa posição de destaque, quando comparado a outras nações da América Latina. Trata-se de um mercado importante para a Volvo.

Muito se fala sobre a falta de políticas públicas do governo acerca da eletromobilidade. Há morosidade das autoridades?

Bassetto: Existem algumas iniciativas de governos estaduais, como o não pagamento de IPVA, que contribuem para a expansão do veículo elétrico. Não temos a intenção de questionar o governo federal porque entendemos que ele possui outras prioridades de investimento.

Foto: Divulgação Volvo

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. projotosespeciais@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**; Especialistas de Conteúdo: **João Prata** e **Mariana Fernandes**; 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

Arte nas ruas resgata história da negritude

A muralista e grafiteira Criola, conhecida por obras que honram a ancestralidade brasileira, assina painel que homenageia a escritora Carolina Maria de Jesus

Foto: Criola/Divulgação

Se, durante a semana, a pressa impede o andar observador de quem percorre a Avenida Paulista, em São Paulo, os dias mais tranquilos de janeiro são uma rica oportunidade para a mobilidade ativa na região e para descobrir a arte e a importância da escritora Carolina Maria de Jesus pelas mãos da muralista e grafiteira Criola, de Belo Horizonte.

A artista pintou o impressionante painel “A Ancestral do Futuro”, que ocupa 47 metros quadrados da fachada de um prédio na Rua da Consolação, também parte da mostra em homenagem à escritora, em cartaz no Instituto Moreira Salles até 27 de março de 2022.

Criola já expôs em muitas outras paradas. Além da capital mineira e outros endereços paulistanos, assinou trabalhos na França e na Bielorrússia. Graduada em Moda, a muralista pinta nas ruas desde 2012 usando texturas e padrões visuais que partem das subjetividades da mulher preta, além de grafismos de matrizes afro-brasileiras. Ela representa, em suas obras, personagens com geometrias sagradas e em cores vibrantes na tentativa de traduzir suas vivências como artista afrodiaspórica e engajada no repertório histórico, político e cultural na negritude.

Passado e futuro caminham juntos

Criola acredita na importância de um entendimento coletivo da história da sociedade brasileira, sustentada em um genocídio dos povos de sabedorias ancestrais. Por isso, a artista tenta unir passado e futuro em uma única perspectiva. “Não existe futuro para quem não sabe de onde veio”, afirma a artista.

Para ela, um futuro saudável enquanto país passa por curar as feridas do passado, como a própria escravização. E um modo de fazer isso é honrando e dando o devido valor à ancestralidade e colocando-a no lugar de direito. “Na mi-



A obra de Criola mescla a subjetividade da mulher preta com grafismos de matrizes afro-brasileiras para traduzir as vivências da nossa sociedade

nha arte, a todo momento busco resgatar esse passado para, a partir daí, imaginar e criar uma nova realidade na cidade, na minha vida e no coletivo”, revela.

As muitas vozes de Carolina Maria de Jesus

A mineira Carolina Maria de Jesus (1914-1977) vivia na Favela do Canindé, na zona norte, quando mostrou seus escritos para o jornalista Audálio Dantas (1929-2018), que publicou alguns textos no jornal em que trabalhava. A memória da escritora negra, com suas histórias de vida e outros relatos, está em seu livro mais famoso, “Quarto de Despejo – Diário de uma Favelada” (1960).

A exposição “Carolina Maria de Jesus: Um Brasil para os Brasileiros” é uma mostra ampla que ilumina faces até então invisibilizadas da autora, sua grandiosidade criativa e sua percepção da realidade. A entrada é grátis, e, para saber mais sobre a autora e a mostra, acesse

<https://ims.com.br/exposicao/carolina-maria-de-jesus-ims-paulista/>.

A elas, todos os lugares do mundo

A obra de Criola em um ponto importante da capital paulista também promove uma reflexão sobre a visibilidade das mulheres nos espaços públicos: em São Paulo, por exemplo, 84% das ruas homenageiam homens.

Para reforçar a luta para ocupar as cidade e pertencer a elas, incluindo a necessidade de se deslocar sem medo, em qualquer horário, lugar ou meio de transporte, a 99, plataforma de mobilidade urbana presente em 1.600 municípios brasileiros, criou a iniciativa “Por Cidades mais Femininas”, parte do amplo projeto “99 Mais Mulheres”.

Por meio de uma comunicação geolocalizada e várias ações, a marca leva esses conceitos de forma personalizada para os espaços urbanos: ruas, estações, parques e estádios, inclusive nas redes so-

ciais da empresa. Ao mesmo tempo, resgata o valor das mulheres, que, apesar da vulnerabilidade em ambientes hostis, transformam sua realidade, dividindo-se entre suas várias jornadas: mães, profissionais, esposas, cuidadoras, chefes de família, entre outras atividades. Para conhecer todas as ações voltadas às mulheres, acesse <https://99app.com/maismulheres>.

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.

★★★★★
DETECÇÃO FACIAL DE PASSAGEIRO,
UMA EXCLUSIVIDADE DA

99

O PASSAGEIRO SÓ SOLICITA A CORRIDA **APÓS REGISTRAR UMA SELFIE!**

MAIS **TECNOLOGIA E PROTEÇÃO** PARA OS MOTORISTAS PARCEIROS.

99

Se cuida, vai de 99.

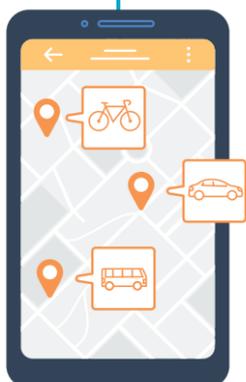
Viagem na palma da mão

Selecionamos cinco apps para facilitar sua vida

POR DANIELA SARAGIOTTO



Tecnologia aplicada à mobilidade facilita a vida dos viajantes, principalmente, na alta temporada



Com as opções de mobilidade atualmente disponíveis, qualquer pessoa pode viajar, independentemente de possuir carro próprio ou não. E mesmo quem tem automóvel pode optar por se deslocar de outra forma, de acordo com o perfil da viagem, o quanto quer gastar e suas preferências. Dá para ir de ônibus, carro alugado ou mesmo dividir os gastos com combustível e pedágio de carro compartilhado, pegando uma carona. E, em algumas cidades, consegue usar bicicletas compartilhadas, quando chegar a seu destino. Todas essas opções são contratadas de forma rápida e tecnológica, por meio de aplicativos. Para ajudar na escolha, selecionamos alguns apps disponíveis no mercado e suas principais características. Avalie qual é a melhor opção e boa viagem!

BLABLACAR

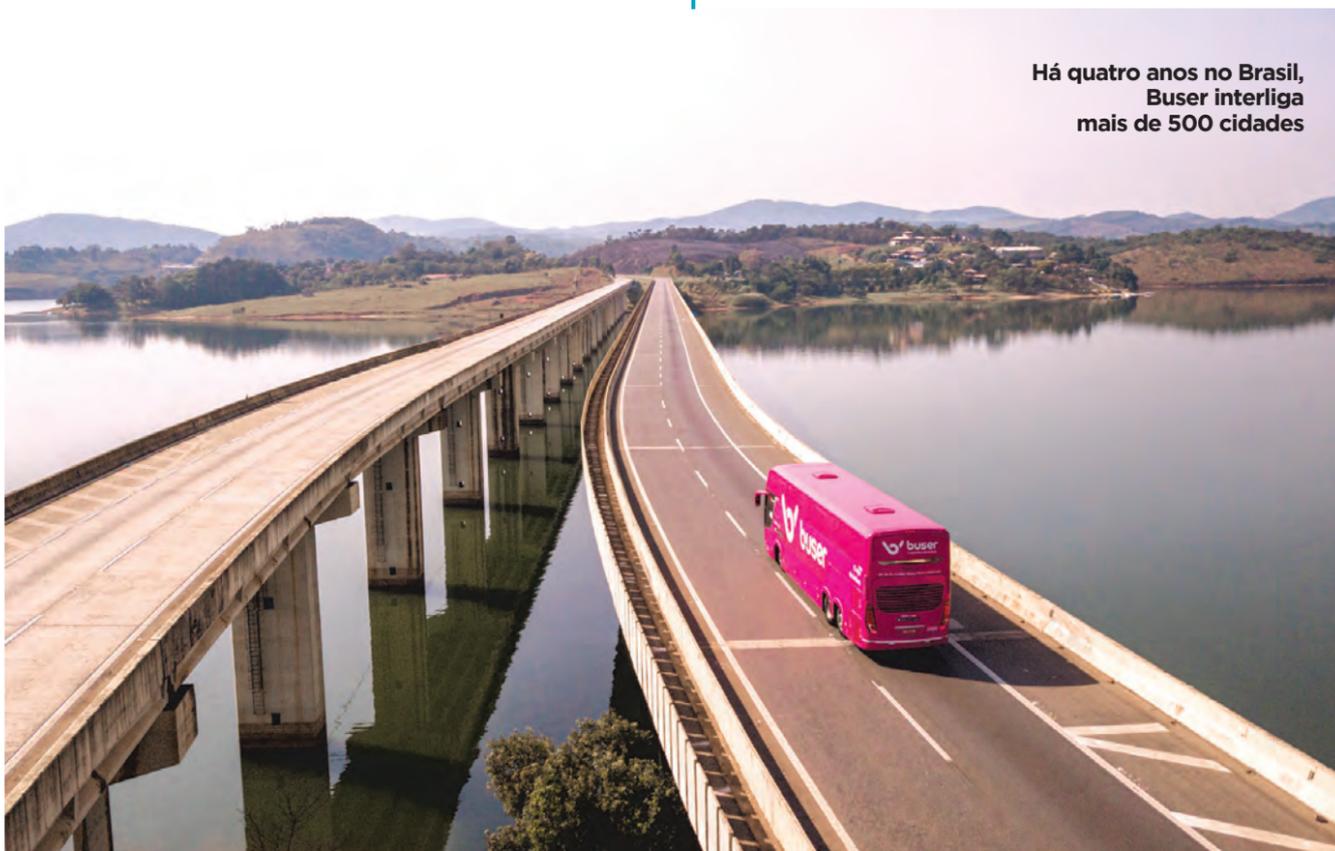
Ir de carona pode ser econômico por causa da divisão dos custos com combustível e pedágios e, ainda, viajar com conforto. A BlaBlaCar, empresa conhecida pelo serviço de caronas entre usuários, completou, recentemente, seis anos de atuação no Brasil, atingindo a marca de 10 milhões de clientes, com um serviço disponível em todo País. E, desde outubro do ano passado, passou a oferecer, também, em sua plataforma, passagens de ônibus, novidade que permite ao usuário reservar assentos nesses dois modais complementares. "São mais de 12 mil rotas oferecidas pelo nosso marketplace de passagens de ônibus, somadas às mais de 30 mil para *carpooling*, ou carona solidária. Já fechamos contrato com 115 viagens de todas as regiões e o objetivo é ter 150 empresas parceiras até o fim deste ano", diz Frédéric Ollier, vice-presidente da América Latina da unidade de ônibus da BlaBlaCar.

Para quem quer encontrar uma carona para seu destino de férias em todo o Brasil, basta baixar o aplicativo, disponível, gratuitamente, para Android e iOS, preencher informações de cadastro e procurar passageiros que farão o mesmo deslocamento na data escolhida. A plataforma não se envolve no pagamento, que é feito, diretamente, entre os usuários, que também combinam detalhes da viagem como horário e ponto de encontro.

Uma boa dica de segurança é ler as avaliações dos motoristas, bem como as notas que eles recebem. As viagens de ônibus também podem ser contratadas pela plataforma, mas a empresa recomenda ao passageiro entrar em contato, pouco antes do embarque, para confirmação do status e para obter outras informações, como as medidas de segurança contra a covid-19. No e-mail de confirmação da compra do tíquete, é possível encontrar os canais de contato com as empresas.

Site: www.blablacar.com.br

Há quatro anos no Brasil, Buser interliga mais de 500 cidades



Fotos: Getty Images e Divulgação BlaBlaCar



BlaBlaCar
Rota mais buscada
para caronas:
Praia Grande (SP)
>>>
São Paulo
(SP)

BUSER

As plataformas tecnológicas têm contribuído muito para o crescimento do setor de transporte rodoviário no Brasil: o estudo da consultoria LCA batizado de Anuário LCA/Buser de Transporte Rodoviário de Passageiros no Brasil estima que esse mercado pode aumentar 9,7% até 2025. Viajar de ônibus pelo sistema de fretamento colaborativo pode ser uma boa opção nas férias, por causa do preço reduzido das passagens. A Buser, há quatro anos no País, interliga acima de 500 cidades de todas as regiões, contabilizando mais de 4,5 milhões de clientes e prometendo viagens até 60% mais baratas que as linhas tradicionais. O sistema de fretamento colaborativo e a conexão entre quem deseja viajar e empresas de fretamento registradas são o que possibilita essa redução. Para quem se interessar, basta preencher o cadastro no site ou aplicativo, buscar as viagens para o destino desejado, escolher entre as opções de empresas parceiras – lendo os comentários dos usuários e fazendo opções do tipo de poltrona, entre outras preferências –, efetuar o pagamento e aguardar a viagem.

Site: www.buser.com.br

BUSON

A empresa, ex-Guichê Virtual, passou a se chamar Buson, em outubro deste ano, após reposicionamento da marca. Atualmente, conta com 250 operadores parceiros para venda de passagens de ônibus, com trajetos que cobrem todo Brasil e parte do Cone Sul, com rotas para países como Uruguai e Argentina. No total, os consumidores têm 70 mil destinos à disposição. “Esse mercado, de maneira geral, no País, caiu em torno de 50%, em 2020, mas nós registramos uma desaceleração menor, de 15%, resultado das parcerias que fechamos. E vamos finalizar 2021 dobrando as vendas”, diz Thiago Carvalho, CEO da Buson. De acordo com ele, a principal mudança com a pandemia foi o fato de que muitas empresas de ôni-

bus deixaram de exigir a retirada do bilhete de forma física, no balcão, antes do embarque. “Isso sempre foi um dos fatores que os usuários classificavam como incômodo e, atualmente, cerca de 2/3 do total de parceiros com quem trabalhamos têm embarque fácil, direto. E quem ainda não faz dessa forma já estuda mudar, por causa da concorrência”, diz Carvalho.

Site: www.buson.com.br

TURBI

Se a ideia for fazer uma viagem com um carro alugado partindo de São Paulo, a Turbi pode ser uma boa opção. O aplicativo oferece uma experiência 100% digital – até o desbloqueio do automóvel é feito pelo celular, sem contato, nos estacionamentos da empresa. Atualmente, ela opera nas cidades de São Paulo (capital), Guarulhos, Santo André, São Caetano, São Bernardo, Osasco, Barueri e Taboão da Serra. A empresa oferece aluguel de carro por horas livres e por pacote (12, 24, 48 horas, 7 e 30 dias), e fecha o mês de dezembro com 300 estacionamentos de retirada e devolução de automóveis. A gasolina e o seguro contra terceiros são por conta da empresa e o usuário paga pelo tempo de locação do automóvel.

Levando em conta os valores no site da Turbi na primeira semana de dezembro, um hatch automático (Polo, Onix ou HB20) sai a partir de R\$ 13 por hora ou R\$ 90 por dia, no pacote de sete dias. Um SUV automático (T-Cross, Kicks ou Jeep Renegade) custa a partir de R\$ 19 por hora ou R\$ 140 por dia, no pacote de sete dias. No site ou no app, há uma ferramenta que, após preencher a quilometragem a ser percorrida e o tempo de uso, sugere aos interessados o pacote mais econômico. Os veículos são retirados nos diversos estacionamentos conveniados com a empresa, que funcionam 24 horas, e a devolução precisa ser feita no mesmo local.

Site: turbi.com.br

BIKE ITAÚ E CICLOSAMPA

Se você já chegou a seu local de férias e quer pedalar, diversos destinos nacionais e internacionais contam com apps de compartilhamento de bike. O Bike Itaú possui estações em São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Salvador, Porto Alegre e até na cidade de Santiago, no Chile. Em todos os lugares, o sistema é o mesmo: é preciso baixar o aplicativo no celular, desbloquear a bicicleta escolhendo o plano e devolver o equipamento após o passeio. O CicloSampa, do Bradesco, também oferece equipamentos para compartilhamento em 20 estações na capital paulista, que interligam os pontos no entorno das ciclofaixas da cidade. Ele funciona todos os dias, das 6h às 22h, sendo que os primeiros 30 minutos são gratuitos. Basta instalar o aplicativo no smartphone, escolher uma bicicleta em um dos locais de partida, pedalar e devolver a bike em qualquer estação da empresa.

Sites: ciclosampa.pegbike.com.br
e bikeitau.com.br



buson
Destino mais
buscado:
São Paulo (SP)
>>>
Curitiba
(PR)



Acesse

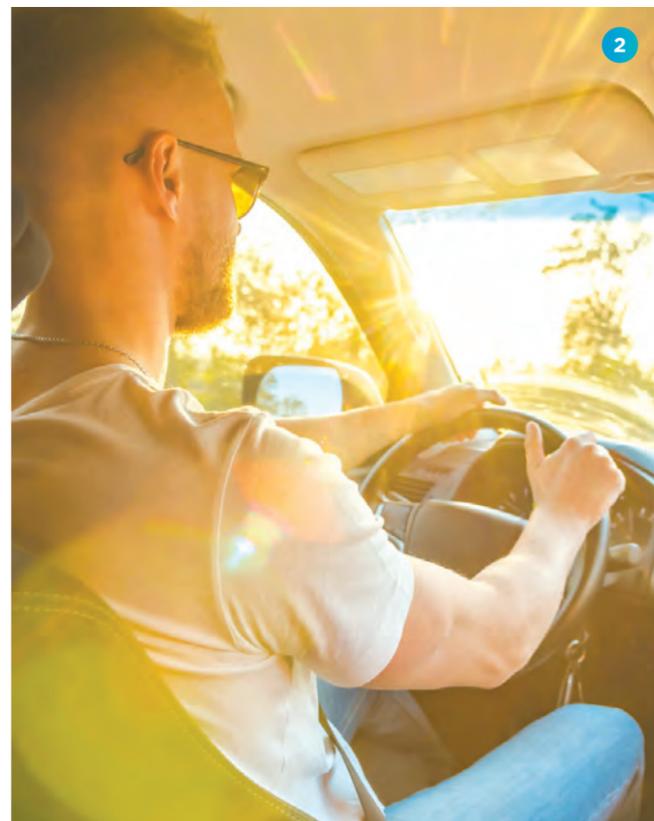
Compartilhe

Marque os amigos

1 Buson oferece mais de 70 mil rotas entre destinos no Brasil, na Argentina e no Uruguai

2 Alugar carro também pode ser boa opção para as férias

3 Bike Itaú está nas principais capitais do País, além de cidades como Santiago no Chile



10 destinos mais buscados nas férias

Empresa de transporte rodoviário revela os itinerários preferidos nesta época do ano



Praia da Pititinga, em Natal (RN)



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

A pandemia da covid-19 impôs uma nova dinâmica para toda a sociedade, com restrições até então inéditas. Entre todas elas, poder voltar a viajar está, sem dúvida, no topo da lista dos desejos reprimidos de muitas pessoas. Pesquisa realizada pelo Institute for Business Value (IBV), da IBM, indica que 56% dos brasileiros pretendem investir em viagens domésticas na temporada de férias. O estudo aponta, também, aumento no orçamento destinado para deslocamentos desta natureza, que saltou de 6,2% em 2020 para 8,3% neste ano.

A Buson, empresa de tecnologia que oferece opções de passagens rodoviárias em todo Brasil, listou as dez cidades mais procuradas para viagens de final de ano.

De acordo com Thiago Carvalho, CEO da empresa, as cidades litorâneas de diversos Estados do País são, tradicionalmente, as mais buscadas. Confira.

PREPARE AS MALAS

Natal (RN) A capital do Estado do Rio Grande do Norte é conhecida pelas dunas de areia e pelo Forte dos Reis Magos, em forma de estrela, uma fortaleza portuguesa do século 16, na foz do Rio Potengi.

Fortaleza (CE) Capital cearense, a cidade atrai turistas por suas praias, com falésias vermelhas, palmeiras, dunas e lagoas.

Ubatuba (SP) Localizada no Litoral Norte de São Paulo, a cidade atrai turistas por causa de suas 102 praias, distribuídas em mais de 100 quilômetros de costa.

Florianópolis (SC) Capital de Santa Catarina, é famosa pela Praia dos Ingleses e pela Lagoa da Conceição, de água salgada, ideal para windsurfe.

Matinhos (PR) Município brasileiro no litoral do Paraná, abriga a Praia Brava, a Mansa de Caioba e o Parque Nacional de Saint-Hilare.

Guarujá (SP) Município do Litoral Sul de São Paulo, atrai visitantes a praias como Enseada, Astúrias, Pitangueiras, entre outras.

Morretes (PR) Município do Paraná, é famoso pelo Parque Estadual Pico do Marumbi e a Estrada de Ferro Morretes.

Ilhabela (SP) Um dos únicos municípios-arquipélagos marinhos brasileiros, fica no litoral norte de São Paulo e atrai pessoas a lindas praias.

Paraty (RJ) A cidade rodeada de montanhas fica entre o Rio de Janeiro e São Paulo, na costa verde do Brasil, com lindas praias e turismo histórico.

Bertioga (SP) Considerada a primeira cidade do Litoral Norte paulista, é famosa por praias como Riviera de São Lourenço e Guaratuba, entre outras. (D.S.)

Foto: Getty Images

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

OBRIGADO! EM BREVE NOS VEREMOS NA TRILHA

Juntos reescrevemos um dos mais tradicionais eventos off-road do Brasil



@300inteligencia

helloo,

ESTADÃO

mobilidade
ESTADÃO

ANTENA 1

cicloway

Grazie
Torello!

Siga para novidades
@montanhas_experience

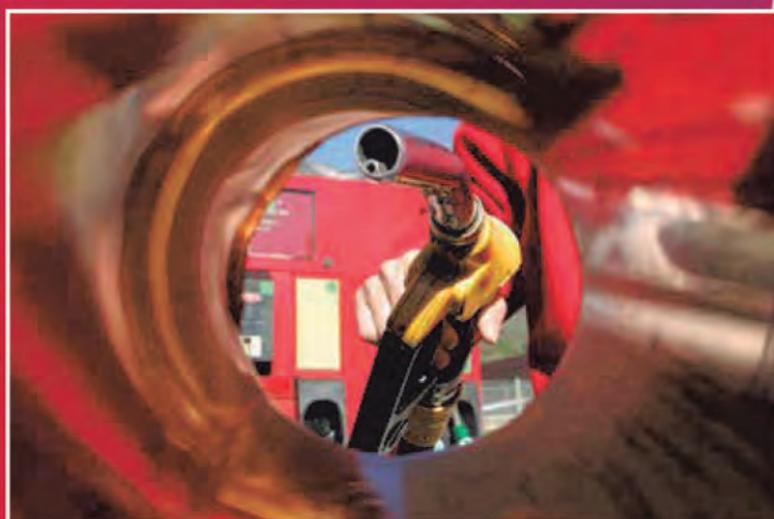
Bradesco Seguro Auto apresenta:

Oficina
mobilidade
ESTADÃO

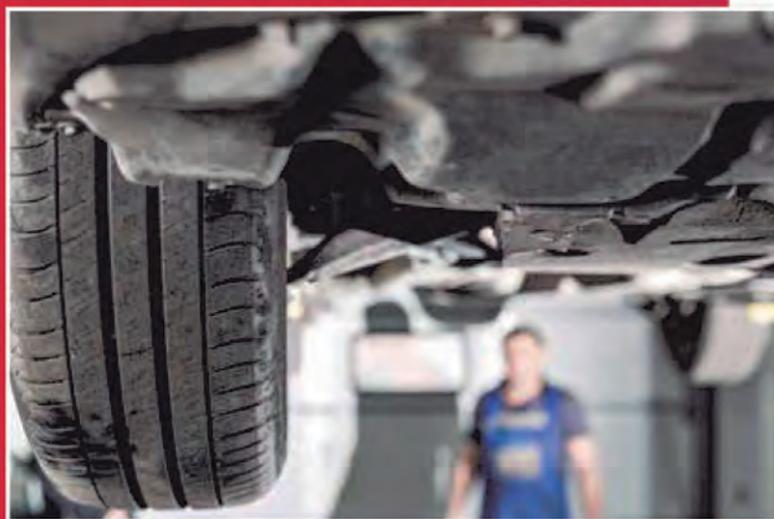
O canal para te
ajudar nas dúvidas
e nos cuidados
com seu carro



Conheça e
acompanhe!



Motor flex, o “dois em um” que conquistou os brasileiros



Quando mexer na suspensão do carro?



Saiba como limpar seu veículo sem prejudicar a pintura

Patrocínio

 **bradesco seguros**

Produção

ESTADÃO
BLUE STUDIO

Viabilização

 **mobilidade**
ESTADÃO

Realização

ESTADÃO 

PAULO MIGUEL JUNIORPRESIDENTE DO CONSELHO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS
LOCADORAS DE AUTOMÓVEIS (ABLA)

Impactos do IPVA na mobilidade sobre rodas

“A ADEQUAÇÃO DO IPVA FORTALECE A TENDÊNCIA DE USO DO CARRO SOMENTE QUANDO É PRECISO.”

**Acesse**
Compartilhe
Marque os amigos

“O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é, sem dúvida, um dos que mais trazem consequências para a mobilidade sobre rodas no País. As diferentes alíquotas em cada unidade da federação acabam se tornando um complicador, inclusive porque, em geral, boa parte dos Estados se mostra mais interessada na arrecadação imediata e menos no estímulo à economia e à mobilidade no longo prazo.

Para as empresas de locação e de gestão de frotas, a redução do imposto permite mais flexibilidade, dentro de seu livre arbítrio, para a tomada de decisões. Temos estudos que provam que há melhores condições para as locadoras gerarem negócios nos Estados cujas alíquotas são mais baixas, já que isso permite que os recursos possam ser reinvestidos. É um ciclo virtuoso, também, para os Estados e suas populações.

RENOVAÇÃO DA FROTA

Para as Unidades da Federação, outro importante benefício ao atrair o licenciamento dos veículos das locadoras é a revenda dessas frotas. Como os clientes têm preferência por automóveis mais novos, o tempo médio de um carro de locação para pessoas físicas é de 20 meses. Após esse período, o ativo é desmobilizado, reinserindo o veículo no mercado e, então, o carro passa a pagar a alíquota normal de IPVA, substituindo uma frota antiga e com índice mais elevado de emissão de poluentes.

Há toda uma rede produtiva de mobilidade urbana envolvida direta ou indiretamente com isso: as empresas que comercializam seminovos, os bancos que atuam em financiamento de veículos e as seguradoras. Isso sem mencionar as montadoras, as fabricantes e as revendedoras de autopeças e commodities, os fornecedores locais de manutenção e de suprimentos automotivos – atualmente, mais de 15 mil deles são beneficiados, no Brasil.

Exemplo interessante se dá em Minas Gerais. Ao contrário do que se imagina, ao longo dos anos, a alíquota de 1% de IPVA gerou um aumento considerável na arrecadação e no emprego naquele Estado, já que fomentou o crescimento das locadoras, possibilitou o aumento na produtividade, a realização de novos investimentos e o desenvolvimento da economia local.

MAIOR ARRECADAÇÃO

Não há que se falar em renúncia fiscal, mas sim em incremento de arrecadação tributária, na proporção em que sejam adotadas alíquotas de IPVA mais baixas para veículos de locadoras. Essa solução é prática adotada por 16 Estados. No Rio de Janeiro, por exemplo, a alíquota é, inclusive, menor que a adotada, atualmente, pelos Estados de Minas Gerais e São Paulo.

Note-se que estamos falando em fortalecer o desenvolvimento econômico e social dos Estados em razão dos benefícios causados na cadeia de fornecimento, aumentando, assim, a arrecadação baseada em diversos setores. E, principalmente, dos impactos positivos à mobilidade urbana, além de benefícios ao meio ambiente em decorrência das ações de sustentabilidade executadas pelo setor de aluguel de veículos.

Por fim, mas não menos importante, é preciso dizer que a questão dos impostos e tributos sobre a mobilidade sobre rodas também passa pelo aumento da competitividade de todos os Detrans. Hoje, alguns órgãos de trânsito adotam taxas e prazos melhores que outros, e esse tem sido um fato decisivo na escolha das locadoras para licenciarem suas frotas.

Tudo isso, na era da mobilidade, reforça a possibilidade de que mais gente deixe de ter carro próprio e migre para o uso compartilhado. A adequação do IPVA fortalece a tendência de uso do carro somente quando é preciso, com as pessoas pagando por hora, dia, semana, mês ou até mesmo por um ano ou mais.”

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

Foto: Divulgação Abla

Motos acima de 500 cc nas Marginais

Portaria da Prefeitura de SP permite a circulação nos finais de semana e feriados

POR ARTHUR CALDEIRA

**Confira a matéria completa no portal:**

A Secretaria de Mobilidade e Trânsito de São Paulo autorizou a circulação de motos acima de 500 cc nas pistas expressas das Marginais Pinheiros e Tietê, aos sábados, domingos e feriados. Os veículos de duas rodas, de qualquer capacidade cúbica, estavam proibidos de circular nas vias de maior velocidade desde 2019.

Publicada em 17 de dezembro no *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, a portaria autoriza as motocicletas com mais de 500 cc a circular nas vias das 6h de sábado às 20h de domingo e, nos feriados, também das 6h às 20h. Motos, scooters e motonetas com menor capacidade cúbica, portanto, continuam proibidas de transitar nas faixas expressas.

O secretário de Mobilidade e Trânsito, Ricardo Teixeira, que assina a portaria, alega que, aos sábados, domingos e feriados, há redução no fluxo de veículos na pista

expressa das Marginais Tietê e Pinheiros. A liberação, ainda segundo a portaria, autoriza o trânsito de motos maiores para atender ao desejo dos condutores de se manterem na pista expressa para facilitar o acesso às principais rodovias da cidade.

TESTES ATÉ JUNHO

A autorização, porém, tem caráter provisório e experimental, sendo válida até 13 de junho deste ano. Em conjunto com a CET, a secretaria afirma que irá avaliar os impactos da circulação de motocicletas, elaborando relatórios, propondo a continuidade, o cancelamento ou a alteração das medidas adotadas. Alerta ainda que “a portaria poderá ser revogada antecipadamente pelo secretário Municipal de Mobilidade e Trânsito, caso sejam verificados prejuízos às condições de circulação ou de segurança.”



Empresa eletrifica triciclos para entregas de last mile

Montados sobre a base do Piaggio Ape, veículos da 2W Motors são alimentados por baterias com autonomia para até 90 km e carregam até 550 kg

POR ARTHUR CALDEIRA

Os irmãos Maurício e Raul Fernandes (*à dir.*), sócios da 2W Motors, vão comercializar dois modelos elétricos do Piaggio Ape no Brasil

Mototáxi de três rodas

Importadora oficial do Piaggio Ape, a 2W Motors também deverá comercializar o modelo City original, de três lugares, ou seja, movido a gasolina. Com preço mais acessível, entre R\$ 35 mil e R\$ 40 mil, o Ape City deve atender aos serviços de mototáxi, comuns em cidades menores do interior do Brasil, e até mesmo ao Uber Moto, modalidade do app de transporte já disponível no País.



Motor a combustão é substituído por um elétrico de 24 kW de potência, desenvolvido pela multinacional brasileira WEG



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Assim como o comércio eletrônico, os veículos elétricos vieram para ficar. A empresa 2W Motors enxergou uma oportunidade e criou triciclos elétricos para oferecer uma solução sustentável para realizar entregas de última milha, a chamada *last mile*.

“A gente já estava em negociação, com a Piaggio, para importar o Ape e transformá-lo em elétrico, antes mesmo da pandemia. O crescimento do delivery e do e-commerce incentivou ainda mais nossa empreitada”, conta Raul Fernandes Jr, sócio proprietário da 2W Motors, que já representa as motos Husqvarna e as bicicletas Fantic e KTM no Brasil.

De origem italiana, o Ape nasceu, há mais de 70 anos, como um veículo utilitário feito sobre a base da famosa Vespa. Por isso, em vez de volante, tem guidão e, para conduzi-lo, é preciso ter carteira de habilitação na categoria B, para motos. O Ape é comum nas ruas italianas e também na Índia, de onde a brasileira 2W importa os modelos a combustão.

PARCERIA

A transformação do Ape em um triciclo elétrico já é comum em outros países do mundo, explica Fernandes Jr. Mas a empresa optou por fazer a mudança no Brasil em parceria com a multinacional WEG, baseada em Santa Catarina.

O primeiro protótipo tem baterias de chumbo-ácido, que entregam menos potência e têm menor autonomia. “Mas a versão final possui baterias de íons de lítio, mais potência e, também, mais alcance”, revela o diretor da 2W Motors.

O triciclo, batizado de E-Cargo, conta com motor com potência de 24 kW, pode rodar até 90 quilômetros e levar 550 quilos. A recarga da bateria pode ser feita em tomadas comuns e leva quatro horas.

Prova de que eletrificação não é algo assim de outro mundo, o motor a combustão é substituído por um elétrico e, no lugar do tanque de combustível, entra o pacote de baterias. Todo o restante do conjunto mecânico é semelhante ao Piaggio Ape, movido a gasolina. Guidão, câmbio, freios e cabine são originais.

SOB ENCOMENDA

Com a versão final em fase de conclusão, o triciclo 2W Motors E-Cargo será vendido sob encomenda. “O preço final deve girar em torno de R\$ 75 mil a R\$ 90 mil”, estima Raul Fernandes Jr. Com valor mais acessível que um VUC e com mais capacidade de carga que uma moto, o triciclo elétrico será uma opção para padarias, restaurantes e outros comércios realizarem entregas sem poluir.

“Já estamos em negociação com uma grande empresa do ramo alimentício para transformar o E-Cargo em um food truck, que pode facilmente se mover para eventos, shopping centers e outros locais”, destaca o empresário.

A 2W Motors também acredita no mercado B2B, como empresas que precisam reduzir sua pegada de carbono e transportar cargas dentro de grandes plantas fabris e centros de distribuição.

Também haverá uma versão de passageiro, chamada de E- Passenger, que lembra os famosos tuk-tuks indianos, mas eletrificados. Com capacidade para três passageiros, além do condutor, o triciclo deve atender a hotéis e resorts no transporte de hóspedes e visitantes.



Fotos: Divulgação 2W Motors

NELSON SILVEIRA
DIRETOR DE COMUNICAÇÃO DA
GENERAL MOTORS

A lei do clima



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



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

“POLÍTICAS PÚBLICAS
E INICIATIVAS
PRIVADAS
PRECISAM ANDAR
DE MÃOS DADAS.”



“Após a publicação do alarmante relatório sobre a aceleração das mudanças climáticas do IPCC, ficou claro que é preciso agir. Não será um governo ou entidade privada, isoladamente, que resolverá o problema da noite para o dia. Mas precisamos ‘começar de onde estamos, usando o que temos e fazendo o que podemos’, como nos ensinou o tenista Arthur Ashe. Por isso, algumas notícias merecem destaque. Por menores que possam parecer, elas são prova de que é preciso dar o primeiro passo e há quem esteja fazendo isso.

Do lado do governo, o Estado de São Paulo anunciou a redução do ICMS para carros elétricos, a partir de 2022. Por parte da General Motors, nós inauguramos, nos Estados Unidos, a primeira fábrica que deixou de produzir carros a combustão para fabricar somente elétricos. Essa notícia, que pode parecer distante do Brasil, é importante, porque essa fábrica será modelo para a reforma de diversas outras no mundo.

A mobilidade pessoal está passando por uma profunda transformação e essa geração tem a tecnologia, o talento e a vontade para construir um futuro melhor. Estamos no difícil período de transição e, por isso, precisamos intensificar os esforços, hoje. Enquanto tornamos os carros a combustão cada vez mais eficientes e menos poluentes, investimos dezenas de bilhões de dólares em eletrificação, conectividade e condução autônoma.

A GM está deixando de ser apenas fabricante de automóveis para se tornar uma empresa de plataformas inovadoras. Focaremos ainda mais nas soluções globais de mobilidade ao oferecer hardware, software e serviços. Estamos reinventando e diversificando nossas fontes de receita com produtos e serviços zero emissão. Tudo isso ao mesmo tempo que diminuimos, drasticamente, nossa pegada de carbono e nos tornamos a empresa mais inclusiva do mundo.

Já divulgamos a intenção de sermos uma empresa neutra em carbono até 2040, com

metas claras, rastreáveis, baseadas em dados e estudos científicos. Trabalhamos com a visão de futuro totalmente elétrico e a aspiração de eliminar as emissões de novos veículos leves até 2035. O foco da empresa será oferecer veículos zero emissão em uma variedade de faixas de preço e trabalhando com todas as partes interessadas para construir infraestrutura de carregamento e promover a aceitação do consumidor, mantendo empregos de alta qualidade.

Embora veículos elétricos, em si, não gerem emissões, é essencial que sejam carregados com eletricidade gerada por fontes renováveis, como eólica e solar. A empresa também atua nesse linha ao apoiar investimentos em energia renovável.

Tanto o Estado de São Paulo como a GM são signatários da campanha da ONU Race to Zero, que reúne empresas, cidades, regiões e investidores para uma recuperação saudável, resiliente e neutra em emissão de carbono, que evite ameaças futuras, crie empregos dignos e permita um crescimento inclusivo e sustentável.

Para que isso aconteça, políticas públicas e iniciativas privadas precisam andar de mãos dadas. Na América do Sul, já temos diversos movimentos acontecendo nesse sentido.

A Argentina está tramitando um projeto de lei que propõe proibir a venda de carros com motores a combustão, a partir de 2041, e a criação de um sistema de incentivos à produção dos elétricos. Já no projeto do governo chileno, a meta é que, a partir de 2035, somente veículos elétricos sejam vendidos no país. Junto com essas medidas, temos o crescimento significativo na venda de carros elétricos em toda a região nos últimos anos. Ou seja, mais cedo ou mais tarde, a eletrificação também chegará por aqui.

Dessa vez, o futuro da mobilidade não é ditado somente pelas tendências de consumo, tecnologias ou infraestrutura. Ele também é norteado pela urgência das descobertas da ciência e regulado pela lei do clima.”



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

Foto: Divulgação GM

Moto: alugar, comprar ou compartilhar?

Uso da motocicleta como serviço atende a diversos tipos de consumidor



Confira a live completa no portal:



“O compartilhamento e a locação de veículos abrem diversas possibilidades para o usuário e no mundo das duas rodas isso também já é uma realidade. Para explicar as características desses serviços e os perfis de consumidor a que eles atendem, foi realizado um *Momento Mobilidade* no dia 22/12, live que contou com a participação de empresas que oferecem o serviço e que teve a mediação de Arthur Caldeira, editor do **MotoMotor**.

Pablo Berardi, fundador da Roxmoto e da Trix, empresas de aluguel e mototurismo, conta que são oferecidos veículos de diversos portes: desde as menores, de 500 cilindradas, até as de média e alta cilindradas. “O aluguel serve muito bem para momentos pontuais, atendendo, por exemplo, pessoas que venderam as suas motos e estão esperando para comprar outra e usam o serviço como um test ride. Ou mesmo em viagens,

com locações mais curtas. Mas um dos pacotes mais procurados é o que compreende um final de semana”, explica Berardi.

Gustavo Carvalho, fundador da 4Ride, empresa de compartilhamento de motocicletas há quatro anos no mercado, conta que o negócio nasceu de uma necessidade individual. “Eu tinha filho pequeno na época, e passei a usar menos minha moto. Então, ter o veículo na garagem começou a pesar, e foi daí que pensei em compartilhamento, com uma moto sendo dividida durante um mês por quatro pessoas”, diz Carvalho. Como evolução da empresa, que possui atualmente 19 modelos, a 4Ride formou um clube, em que os usuários participantes podem trocar de modelo a cada uso, com os custos de manutenção divididos conforme os dias utilizados. “Isso resolveu o sonho de todo motociclista, de poder usar mais de um modelo”, conta. (D.S.)



Mobilidade sustentável deve ser acessível

Balneário Camboriú (SC) humaniza deslocamentos



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

As calçadas são parte essencial do desenvolvimento sustentável das cidades, proporcionando ambientes em que as locomoções são mais democráticas e permitindo que exista facilitação ao acesso a bens e serviços coletivos. A Constituição da República Federativa do Brasil prevê a eliminação de obstáculos arquitetônicos para portadores de deficiência. Apesar disso, são poucas as cidades brasileiras que se propõem a incorporar isso no planejamento urbano.

No País, uma delas é Balneário Camboriú (SC), que, ao contrário da maioria dos municípios catarinenses, aposta na acessibilidade e humanização dos deslocamentos. Classificada, em segundo lugar, no eixo Mobilidade Urbana, no Ranking Connected Smart Cities 2021, a cidade almeja que qualquer pessoa com mobilidade reduzida possa circular com autonomia e segurança.

Mundo afora, Dublin, na Irlanda, é modelo no quesito acessibilidade. Ela se assemelha a Balneário Camboriú pelo perfil turístico ao oferecer calçadas e avenidas largas, com pontos turísticos com entradas acessíveis e sinalização com tempo diferenciado para que cadeirantes possam atravessar tranquilamente. Em 2005, a cidade assinou o Disability Act, que pre-

vê um plano que garante a mobilidade plena de pessoas com deficiência, ao oferecer acesso a todos os prédios públicos, além da adaptação de instalações como banheiros e elevadores.

SELO DE ACESSIBILIDADE

Em Balneário Camboriú, em abril deste ano, o vereador André Meirinho (PP) apresentou um projeto que instituiu o Selo de Acessibilidade, oferecendo um de "prata" a organizações que promovem acessibilidade parcial e um de "ouro" àquelas que possibilitam acessibilidade total às suas dependências. O selo também terá categorias de "urbanística", "edificação", "veículos de transporte" e "digital", facilitando a fiscalização do espaço urbano e estimulando que organizações sigam as normas de acessibilidade e inclusão em Balneário Camboriú.

A plataforma Connected Smart Cities e o **Mobilidade Estádio** se unem, entre os dias 23 a 25 de junho, no Parque da Mobilidade Urbana (PMU), no Memorial da América Latina, em São Paulo, para promover deslocamentos inteligentes, sustentáveis e disruptivos. O evento contará com um espaço destinado à mobilidade inclusiva, com o objetivo de discutir maior acessibilidade nas cidades. 

Cidade catarinense incentiva ações que promovam a acessibilidade



Foto: Getty Images

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

SAVE THE DATE

23 a 25
de junho de 2022

Memorial da América Latina
São Paulo - SP

parque da
mobilidade
urbana

Disruptivo, Sustentável e Inclusivo

parquedamobilidadeurbana.com.br

REALIZAÇÃO



Calendário da discórdia

Stock Car anuncia datas e locais para 2022

POR ALAN MAGALHÃES

FOTOS: DUDA BAIROS



Público e patrocinadores exigem mais estrutura, segurança e conforto

Quem nunca ouviu falar que os calendários esportivos brasileiros são os piores do mundo? Pois é, se a analogia nos remete ao futebol, saiba que os problemas com datas acontecem no automobilismo, também.

Porém, no esporte motorizado, os problemas não são superposições de campeonatos ou alinhamento com os calendários europeus. O esporte motorizado brasileiro padece de um outro sintoma crônico: a falta de autódromos em condições de realizar os eventos. Foi-se o tempo em que o box de uma equipe abrigava um carro, dois ou três mecânicos e algumas caixas de ferramentas. Hoje em dia, um box da Stock Car Pro Series mais parece um centro cirúrgico, com dezenas de mecânicos, técnicos, engenheiros e, além deles, equipamentos que não passavam de sonho nos tempos românticos do automobilismo, como balanças de precisão e piso plano para alinhamento a laser dos chassis.

Se o esporte evoluiu, foi graças aos patrocinadores, que também reivindicaram seus espaços e se acomodam no que se convencionou chamar de "cinema". Sim, fileiras de poltronas instaladas dentro do box, das quais convidados selecionados observam o trabalho da equipe, sem atrapalhar o frenético movimento dos integrantes dos times.

A Vicar, maior promotora de automobilismo do Brasil e responsável pela Stock Car, anunciou que a temporada 2022 começará mais cedo que o habitual. A Stock Car Pro Series abrirá seu 44º campeonato de sua história em Interlagos (SP), no dia 13 de fevereiro, com uma prova especial: a Corrida de Duplas, na qual os pilotos oficiais convidam craques de equipes internacionais para tentar a vitória.

Em 20 de março, a categoria marcará sua 70ª largada da história da Stock Car Pro Series, no tradicional traçado de Goiânia. A Fórmula 4 Brasil, certificada pela FIA – Federação Internacional do Automóvel – e nova integrante dos eventos da Vicar, disputará suas primeiras provas em solo nacional, no Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu (SP), nos dias 14 e 15 de maio.

CRÍTICAS

Bastou o calendário ser divulgado para que uma avalanche de reclamações invadisse as redes sociais. Circuitos gaúchos tradicionais, como Tarumã, na Grande Porto Alegre, onde nasceu a Stock Car, em 1979, e Santa Cruz do Sul, ficaram de fora, assim como o de Cascavel, no oeste do Paraná.

Em 43 anos de história, a Stock Car já correu em 17 circuitos, sendo dois fora do Brasil, Estoril (POR) e Buenos Aires (ARG). Imagine só: um calendário com 15 autódromos diferentes, durante o ano, seria o sonho de qualquer promotor. Porém, a falta de manutenção e, principalmente, de atualização e adequação acabou deixando praças tradicionais de fora. Para ter uma ideia, a Fórmula 4 só pode correr em circuitos com homologação Classe 3, da FIA, e, no Brasil, apenas cinco praças se enquadram, Brasília, Curitiba, Goiânia, Interlagos e Velocitta, sendo que Curitiba está em processo de demolição, limitando a apenas quatro os autódromos aptos a isso.

"Felizmente, o automobilismo brasileiro voltou a crescer, atraindo cada vez mais profissionais e empresas que precisam contar com estrutura e instalações apropriadas para manter esse crescimento. No momento, existem tradicionais e importantes autódromos, não apenas para a Stock Car, mas também para o restante do esporte a motor, que precisam passar por adequações e receber incentivos que possibilitem a realização de grandes eventos. Em vista disso, e sem particularizar nenhum dos casos, lamentamos não poder correr onde gostaríamos. Mas permanecemos confiantes de que essas alterações serão executadas no tempo em que cada circuito tiver oportunidade. Nossa meta é, e sempre será, competir em todo o Brasil", explicou Fernando Julianelli, CEO da Vicar.

Se algumas pistas ficarem de fora, neste ano, teremos retornos históricos para o automobilismo brasileiro: Rio de Janeiro e Brasília. Dois dos principais polos do esporte a motor e capitais de grande importância para o mercado publicitário. 

Camarotes da Stock Car se parecem com feiras corporativas



Confira o calendário 2022 da Stock Car Pro Series

ETAPA	DATA	LOCAL	OBSERVAÇÃO
1ª	13/2	Interlagos	Corrida de Duplas
2ª	20/3	Goiânia	70ª largada da história nessa pista
3ª	10/4	Rio de Janeiro	GP do Galeão
4ª	15/5	Velocitta (Mogi Guaçu, SP)	
5ª e 6ª	3/7	Brasília	40ª largada da história nessa pista
7ª	31/7	Interlagos	
8ª	4/9	Rio Grande do Sul, local a ser definido*	
9ª	25/9	Velocitta (Mogi Guaçu, SP)	
10ª e 11ª	23/10	Goiânia	
12ª	20/11	Brasília	Super Final BRB

* Caso atendam às demandas de reformas



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

FELIZ 2022!



STOCKCAR PRO SERIES

A nova temporada da Stock Car Pro Series já vai começar, fique ligado!
A primeira etapa de 2022 acontecerá em São Paulo.

13 de fevereiro, Autódromo de Interlagos

Venha escrever com a gente mais este capítulo da história
da maior categoria do automobilismo brasileiro!

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

Transmissão ao vivo



Montadoras



Patrocínios



Media Partner



Como a bike pode mudar sua vida em 2022

Ela ajuda a emagrecer, reduzir gastos e até melhorar a imunidade

POR JOSÉ TAVEIRA E KAÍQUE FERREIRA, DA SEMEXE

Sense Breeze

Preço: R\$ 9.490, em até 12 x de R\$ 840,43
Condição: nova
Modalidade: bike elétrica
Ano: 2021/2022
Tamanho: único
Tamanho do aro: 27,5
Peso: 24 kg



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Caloi

Atacama

Preço: R\$ 2.999, em até 12 x de R\$ 265,60
Condição: nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho: M
Peso: 15 kg
Tamanho do aro: 29 kg



Caloi Strada Racing

Preço: R\$ 6.999, em até 12 x de R\$ 619,83
Condição: nova
Modalidade: bike de estrada
Ano: 2021
Tamanho: P
Peso: 10 kg
Tamanho do aro: 700



Capacete Cannondale Hunter Neon

Preço: R\$ 424, em até 12 x de R\$ 37,56
Condição: nova
Modalidades: urbana, MTB e estrada
Tamanho: diversos
Entradas de ar: 14



Menos estresse no trabalho, mais qualidade de vida com a família, ter um estilo de vida leve e saudável, praticar um esporte com regularidade e, quem sabe?, até se preocupar mais com o meio ambiente. Se você busca tais resoluções para 2022, é bom colocar a bicicleta na sua lista, visando o novo ciclo que se inicia em 1º de janeiro. Indicada pela OMS como principal meio de transporte para evitar a proliferação da covid-19, a bike está em alta e, até o final do primeiro semestre de 2021, teve aumento de 34% nas vendas no Brasil, segundo a Aliança Bike (Associação Brasileira do Setor de Bicicletas), em comparação com o ano anterior.

Segundo pesquisa disponível na conceituada revista científica *Transportation Research* (2021), que contou com mais de 33 mil pessoas, o uso da bicicleta acima de três vezes por semana auxilia na diminuição do estresse mental e melhora os níveis de satisfação pessoal. Além disso, especialistas destacam o fortalecimento e os benefícios ao tônus muscular e às articulações, melhora no sistema imunológico, potencialização do emagrecimento, estímulo na produção de endorfina e até ajuda no controle da glicemia.

“O que torna a bicicleta tão especial é a forma com que ela se mostra eficiente para solucionar inúmeros problemas do nosso dia a dia. Quando contrastamos isso com as recomendações do Colégio Americano de Medicina do Esporte (acumular de 30 a 60 min./dia – ou 150 min./semana – de exercícios de intensidade moderada à população adulta), vemos que, em uma simples ida e volta do trabalho, temos a chance de rea-

lizar essa atividade física”, afirma Douglas Soares Pontes, profissional de educação física e especialista na Semexe.

COMO INCORPORAR A BIKE NO DIA A DIA?

Uma ótima opção para quem quer começar a pedalar é, por exemplo, ir a um restaurante aos domingos ou passar a utilizá-la em trajetos curtos, em vez do carro. Com a volta gradual ao trabalho presencial, pedalar em todo o trecho – ou em determinados períodos – da residência até o local de trabalho, ao mesmo tempo que reduz custos econômicos, é uma prática esportiva.

As bikes elétricas, por exemplo, contam com pedal assistido, o que auxilia na prática esportiva e evita chegar suado ao destino. Para quem deseja encarar trilhas e as imperfeições das ruas brasileiras, as mountain bikes (MTBs) são a escolha correta.

Agora, se você gosta de velocidade e asfalto, uma bike de estrada é a sua opção. E mais. O ciclismo, no Brasil, está tão em alta que, em 2022, abrirá a Copa do Mundo da modalidade MTB, em Petrópolis (RJ), terra natal do multicampeão Henrique Avancini. Gostou da ideia? Então, confira algumas opções nesta página.



Groove SKA 90.1

Preço: R\$ 8.490, em até 12 x de R\$ 751,87
Condição: nova
Modalidade: MTB
Ano: 2021
Tamanho: 17
Peso: 14 kg
Tamanho do aro: 29

Fotos: Divulgação Semexe