

## mercado



José Scattone, 47, que comanda a Scatt Bikes, uma das lojas mais antigas de SP, com a pandemia, o empresário duplicou a operação, mas agora vê queda nas vendas. Eduardo Krieger/Folhapress

## Mercado de bicicletas no país encolhe após pico na pandemia

Elétricas seguras faturamento; associação espera volta ao crescimento em 2024

Thiago Amâncio

**SÃO PAULO** Foi a explosão nas vendas de bicicletas no começo da pandemia de Covid-19, em 2020, que fez Francisco das Chagas Rodrigues, 47, mais conhecido como Kim, tomar a decisão de abrir uma segunda bicicletaria no Piauí. A Bike Xtreme, de Piripiri (a 86 km de Teresina), já era suficiente para atender a região do norte do estado, que atrai clientes também do Maranhão e do Ceará, e Kim resolveu abrir uma unidade em Pedra Branca, 51 km de distância.

“Tivemos um aumento desproporcional da bicicleta no começo da pandemia. Mas de pós-pandemia, as bicicletas ficaram encostadas, sem giro”, diz o lojista, que resolveu fechar a primeira loja em meio à queda no movimento. A experiência de Kim reflete o estado do comércio de bicicletas no Brasil, que atingiu um pico no começo da pandemia e tem regredido desde então. É o que mostram dados da Aliança Bike (Associação Brasileira do Setor de Bicicletas), que monitora anualmente as vendas do setor — e espera uma reversão na curva neste ano.

No mundo pré-pandemia, o varejo vendia entre 4 milhões e 4,5 milhões de bicicletas por ano no Brasil, de acordo com os dados de 2018 e 2019, levanta-

tados pela entidade.

Com a emergência sanitária de 2020, no entanto, as magrelas surgiram como solução de lazer ao ar livre, exercício físico em tempo de academias fechadas e deslocamento com distanciamento social. O setor viu um crescimento de 25% naquele ano, com as vendas atingindo a casa dos 6 milhões. No ano seguinte, 2021, foram mais 2,8 milhões de unidades novas nas ruas.

Foi a partir de 2022 que o ve-

tor começou a sentir o baque, com queda de 35% ante o ano anterior e 3,77 milhões de bicicletas vendidas. E, em 2023, outra queda de 15%, com 3,2 milhões de unidades vendidas. “O mercado como um todo não conseguiu visualizar que aquele patamar de demanda alta não se manteria, imaginamos que seria de forma mais suave”, diz Daniel Guth, diretor executivo da Aliança Bike.

“O Brasil teve uma baixa capacidade de reter e fidel-

izar os ciclistas da pandemia, com pouca ampliação de ciclovias, falta de uso público em parques e poucas políticas de incentivo à bicicleta em todas as suas formas”, diz. “Deveríamos ter aproveitado a janela de oportunidade da pandemia para aumentar áreas de lazer e transporte. Sem isso, as pessoas voltaram às suas rotinas anteriores”.

A família de José Scattone, 47, atua no ramo de bicicleta há mais de cem anos, 72

deles com a Scatt Bikes, uma das lojas mais antigas de São Paulo em funcionamento. Ele assumiu o negócio da família há 23 anos.

Desde a pandemia, duplicou a operação das duas lojas, que tinha na capital paulista, saltou para quatro, com uma unidade nova em 2022 na Mosca e outra em 2023 em Santos.

“O mercado no período de restrições bombou. A gente agendava atendimento ao público, e, como não tinha muito que fazer e o pessoal procurava atividades ao ar livre, o negócio cresceu muito”, diz.

Scattone sentiu a queda de vendas nos anos seguintes, que seria maior ainda se não fosse por um modelo específico: as elétricas, que, embora representem uma pequena porcentagem do total, têm segurado o faturamento das lojas.

A venda de elétrica é espe-

cífica, tem uma demanda diferente. Aqui na loja muitas vezes é uma pessoa que começa a pedalar e gosta, mas não está acostumada e procura uma elétrica. Em quantidade de vendas é muito pouco, mas, do meu faturamento, de 10% a 12% vêm de elétricas”, afirma ele.

No Brasil, as elétricas são responsáveis, em média, por 5% do faturamento, segundo os dados da Aliança Bike, embora representem apenas 2% das vendas totais — as mais populares ainda são as mountain bike, 70% de todas as vendas.

Vista como solução de mobilidade nas grandes cidades, a proporção de elétricas no país ainda está muito aquém da de outras nações, como a Alemanha, onde elas ocupam mais da metade das vendas. A expectativa da associação, no entanto, é que em 2024 o número de bicicletas vendidas volte a subir e possa alcançar o patamar pré-pandemia. Isso porque a queda vem decelerando e a cadeia global de suprimentos vem se normalizando, o que permite uma redução de preços. Além disso, lojas têm queimado os estoques para dar lugar a modelos novos, vendendo por vezes abaixo do preço de custo.

Para Kim, dono da Bike Xtreme no Piauí, no entanto, “há um deslínio geral”. Ele afirma que “houve uma desvalorização muito grande na cultura de bicicleta como um todo” e diz que tem visto menos eventos com grupos de ciclistas amadores, menos participações em provas. Sintoma disso é que ele vê uma diminuição não apenas na compra de bicicletas mas também de acessórios como luva e capacete. “Os novos clientes, que compravam essas coisas, sumiram do mercado”.

“Deveríamos ter aproveitado a janela de oportunidade da pandemia para aumentar áreas de lazer e transporte. Sem isso, as pessoas voltaram às suas rotinas anteriores”.

**Daniel Guth**  
diretor executivo  
da Aliança Bike  
(Associação Brasileira  
do Setor de Bicicletas)

### Vendas de bicicletas caem após pico no começo da pandemia

Volume de vendas no varejo\*

Em milhões

Início da pandemia

4,0

6,0

3,2

2018

2019

2020

2021

2022

2023

\* Em 2018 e em 2019, a estimativa é entre 4 milhões e 4,5 milhões

Fonte: Aliança Bike

### Divisão de vendas de bicicletas nas lojas

Por faixa de preço, em %

Acima de R\$ 1.500

De R\$ 1.000 a R\$ 1.500

De R\$ 500 a R\$ 1.000

De R\$ 100 a R\$ 500

Até R\$ 100

Por modelo, em %

Mountain bike

Infantis

Estrada/cruzeiro

Cidades

Elétricas

BMX

## Sistema de direção autônoma da Tesla pode ter causado acidente e morte em 2022, diz jornal

**SÃO PAULO** O uso do sistema Full Self-Driving, software que auxilia a condução do carro, pode ter sido responsável pela morte de Hans von Ohain em um acidente de carro em 16 de maio de 2022, na cidade de Evergreen, Colorado (EUA).

De acordo com reportagem

do jornal The Washington

Post publicada na terça-feira

(12), o sistema provavelmente

estava acionado quando o

Tesla Model 3, conduzido por

von Ohain, saiu abruptamen-

te da estrada, bateu em uma

árvore e pegou fogo.

Se a suspeita for confirma-

da, será a primeira morte li-

gada ao uso do sistema de

software, que é apontado co-

mo o mais avançado feito pe-

la Tesla.

A montadora também tem

o Autopilot, que já foi alvo de

várias críticas de usuários e

motivou ações contra a fabri-

cante dirigida por Elon Musk,

responsabilizando o Autopi-

lot por acidentes. Porém, até o

momento, a Justiça concedeu

uma vitória à Tesla, inocen-

tando a empresa de culpa na

morte de uma pessoa em um

acidente ocorrido em 2019.

Segundo a reportagem do

Washington Post, um amigo

que estava no banco do pas-

sageiro no acidente e tam-

bém a viúva de von Ohain,

que era funcionário da Tesla,

confirmam que a vítima

usava frequentemente o Full

Self-Driving.

A viúva de von Ohain, Nora

Bass, afirmou que não usava

do sistema em razão de sua

imprevisibilidade.

“Era instável, mas pensava-

mos que isso fazia parte da no-

va tecnologia”, disse. “Agora

parece que fomos apenas co-

saia”, lamentou em seguida.

No dia do acidente, von

Ohain jogou golfe e bebeu

com Erik Rössler, que o acom-

panhou no carro. O exame to-

xicológico da vítima indicou

que ele estava com um nível

três vezes acima do permi-

do, mas a viúva e o amigo afirmam que von Ohain se sentia seguro, já que a propaganda feita por Musk era que o Full Self-Driving garantiria uma condução melhor do que a de um humano, o que passava uma falsa sensação de segurança ao motorista.

Uma investigação foi feita pela polícia do Colorado, mas não foi possível comprovar que o sistema estava sendo utilizado no momento do acidente e que teve participação no desvio feito pelo carro.

A Tesla não reconhece publicamente a morte de um funcionário dirigindo um de seus carros e também não respondeu aos questionamentos fei-

tos pelo Washington Post. A viúva de von Ohain ainda procura um advogado disposto a assumir o caso.

Além do acidente de von Ohain, o jornal disse que um motorista que causou um engarrafamento na Califórnia envolvendo oito carros, também em 2022, usava o Full Self-Driving no momento da colisão.

No início deste mês, a Tesla anunciou um recall de 2,2 milhões de veículos para corrigir problemas no sistema de freios e na manobra para estacionar o carro. Entre os modelos afetados está o Model 3, o mesmo que foi dirigido por von Ohain no acidente fatal em 2022.