

Engines rugem, guitarras vibrem e um narrador roco explica por que o veículo no driveway é mais do que uma máquina

Assim começa um anúncio do Ram 1500, um caminhão-picape um pouco maior do que os tanques Panzer I da Alemanha Nazista e quase tão pesado. Sua popularidade está crescendo na Europa, com o número de Rams chegando ao continente aumentando 20% 2024 relação ao ano anterior, de acordo com dados de registro da Agência Europeia do Meio Ambiente. Defensores da segurança rodoviária e campanhistas ambientais no Reino Unido e Europa estão chocados com os últimos casos extremos de engordamento de carros norte-americanos - caminhões-picape - que cruzam o Atlântico.

"A Europa deve banir o Ram", disse Dudley Curtis do European Transport Safety Council. "Esse tipo de veículo é excessivamente pesado, alto e poderoso, o que o torna letal colisões com veículos normais, pedestres e ciclistas."

Por enquanto, os veículos gigantes não atendem às regras ambientais da UE, mas podem ser importados por um canal alternativo conhecido como aprovação de veículo individual (IVA) que está sujeito a menos escrutínio. Quase 5.000 Dodge Rams foram trazidos para a Europa 2024 e aproximadamente 60% das aprovações IVA na UE, Noruega e Islândia são para o Ram - cujo fabricante, Stellantis, não respondeu a pedidos de comentários. Outros caminhões-picape, como o Ford F-150 e o Chevrolet Silverado, também estão chegando, mas menores números.

Isso é o último desenvolvimento na história global do engordamento de carros. As vendas de SUVs têm estado alta por vários anos, enquanto os fabricantes de carros promovem carros maiores e os consumidores escolhem pagar premiums para pegá-los. Os veículos pesados, elogiados por suas habilidades off-road que lhes permitem dominar terrenos ásperos, tornaram-se vistas comuns nos supermercados tarmacados e nos pavimentos lisos fora das portas das escolas.

"As pessoas usam seus grandes SUVs como um casaco caro", disse Robin Hickman, um planejador de transporte na University College London. "É uma aspiração para um certo tipo de estilo de vida que as pessoas se inscrevem." Increasingly, however, pickup trucks are being marketed as versatile vehicles that urban dwellers can use to meet their daily needs.

Mecanismos brutais de física revelam um lado negro ao boom de carros grandes. Em sua forma mais simples, um veículo com mais massa atingirá uma pessoa com mais força. Mas um capô mais alto também dificulta a visão do motorista para ver uma criança e torna mais provável que seu veículo atinja sua cabeça ou os órgãos vitais de um adulto.

Os pesquisadores viram tais mecanismos dados de acidentes. Em agosto, o Vias institute na Bélgica descobriu que um pedestre ou ciclista atingido por um caminhão-picape tinha 90% mais chances de sofrer lesões graves do que um atingido por um carro regular e quase 200% mais chances de ser morto.

Campanhas cidades europeias, como Paris, Lyon, Grenoble e Tübingen, impuseram taxas baseadas no peso que fazem com que os motoristas de SUVs e caminhões-picape paguem mais para estacionar. Defensores pediram à Comissão Europeia que aperfeiçoasse as regras de segurança e fechasse a lacuna de aprovação que permite que caminhões-picape maciços entrem nas estradas europeias.

"É a história antiga de uma corrente sendo tão forte quanto seu elo mais fraco", disse James Nix, do grupo de campanha Transport & Environment. "A UE e o Reino Unido construíram um quadro legal para proteger o público de níveis elevados de poluição do ar, emissões de gases de efeito

estufa e riscos de segurança rodoviária de veículos. Mas então, quando importadores de caminhões-picape de massa os aprovam como 'veículos individuais', eles evitam as cuidadosamente construídas safeguards da Europa."

No entanto, apesar do crescimento explosivo, os caminhões-picape ainda representavam menos de 1% das novas inscrições de carros e vans na Europa 2024. Os veículos são muito mais poluentes do que os carros regulares, mas aqueles aprovados pela lacuna IVA não contam para os alvos de frota da UE de 94g/km para carros e 154g/km para vans 2025.

Para atingir os alvos e compensar as emissões de cada caminhão-picape, um fabricante teria, teoricamente, que colocar três veículos elétricos a mais nas estradas, disse Peter Mock, diretor geral do ramo europeu do International Council on Clean Transportation. "Em vez de se queixar sobre a regulamentação, os fabricantes de automóveis estarão melhor se reconsiderarem sua mudança de marketing para SUVs e caminhões-picape cada vez maiores."

Fechamento do torneio olímpico de Paris: reflexões sobre o futuro do futebol feminino

À medida que o crepúsculo se instalava Paris no sábado, encerrava-se outro torneio olímpico. A alegria dos jogadores dos EUA ao assegurarem a quinta medalha de ouro de seu país era palpável. Desde o grito de alegria de Emma Hayes no banco de reservas, tendo alcançado o notável 78 dias à frente, até as jogadoras se empilharem sobre a goleira Alyssa Naeher, no campo, a importância para este grupo era inegável.

No entanto, após as celebrações acalmarem e os jogadores retornarem aos seus clubes, inevitavelmente surgirão questões sobre a posição que este campeonato ocupa no crescente ecossistema do futebol feminino. O torneio olímpico manterá sua reputação prestigiosa dos anos passados ou precisará se adaptar? Será possível encontrar o equilíbrio entre os torneios internacionais importantes e a necessidade dos jogadores terem um descanso adequado? Como atrair público para um jogo que, a cada quatro anos, por duas semanas, tem que ceder sua predominância nas ondas de rádio para esportes amplamente sub-representados?

Essas questões têm sido objeto de consideração individual e círculos maiores ao longo das últimas duas semanas. Sendo inglês, estou constantemente ciente do meu possível viés. A inclusão da equipe GB tem sido quase inexistente, marcada pelas complexidades de ter quatro países envolvidos. Além de Londres 2012, a primeira das duas vezes que uma equipe GB entrou, houve pouco entusiasmo. Isso não é necessariamente o caso para aqueles fora da GB ou mesmo da Europa.

O significado de ser um olímpico para os jogadores

O que ser um olímpico significa para os jogadores não está dúvida - as lágrimas de alegria ou de desespero são testemunho de sua importância -, mas há um ponto que as federações internacionais responsáveis, neste caso a Fifa e o Comitê Olímpico Internacional, devem abordar algumas questões evidentes. Se pequenas alterações serão a solução ou se serão necessárias mudanças mais substantivas, o momento para essa conversa é agora.

Uma solução simples

Uma solução relativamente simples seria tornar o formato menos exaustivo. Os dois finalistas jogaram seis jogos 17 dias. Os EUA precisaram de dois períodos de tempo extra para chegar à final; o Brasil, enquanto nunca jogou além dos 90 minutos padrão, jogou quase tanta coisa tempo adicional. Combinem essa agenda com escalões de 18 jogadoras mais quatro reservas e o calor de um verão francês - Los Angeles 2028 será ainda mais extremo - e a tensão é óbvia. Muitos jogos foram reduzidos a futebol lento, de baixa energia, que dependia de injeções ocasionais de

velocidade.

Demandas além dos Jogos Olímpicos

As demandas impostas aos jogadores vão muito além dos Jogos Olímpicos. Como resultado da pandemia, o calendário estava tão apertado que este foi o quarto ano consecutivo de competição internacional. Não é de surpreender que a lista de lesionados fosse extensa. A defensor

Informações do documento:

Autor: symphonyinn.com

Assunto: jogo site

Palavras-chave: **jogo site - symphonyinn.com**

Data de lançamento de: 2024-11-20