



Acesse pelo
QR Code



No dia 10 de fevereiro de 2020, a Marginal Tietê parou devido às chuvas que caíram desde a madrugada

Foto: Helvio Romero | Agência Estado

Como as tempestades de verão travam a cidade

Ações para evitar inundações, desabamentos e deslizamentos nesta época deveriam ter sido tomadas pelas autoridades durante o ano passado

Por Daniela Saragiotto

É uma tragédia anunciada, que se repete todos os anos. No início do período chuvoso na região Sudeste do País, o alerta para o aumento de ocorrências de desastres, como inundações, desabamentos e deslizamentos, é acionado. A preocupação é ainda maior dos moradores de áreas de infraestrutura precária, que vivem perto de encostas de morros ou à beira de rios. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aponta que, em 2018, eram 8,27 milhões de brasileiros vivendo em áreas de risco em 872 municípios. Desse total, 26,1% não contavam com saneamento básico e 4,1% estavam sem destino adequado para o lixo.

A ocorrência desses acontecimentos impacta diretamente na mobilidade urbana, ou na falta dela, uma vez que esses incidentes bloqueiam vias e limitam o ir e vir das pessoas, desencadeando uma série de outros prejuízos. No dia 10 de fevereiro de 2020, por exemplo, as precipitações na cidade bateram recorde, atingindo 200 milímetros em dez dias – a maior marca para fevereiro em 37 anos, segundo dados do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet). O Centro de Gerenciamento de Emergências Climáticas, da Prefeitura de São Paulo, re-

gistrou, na data, 159 pontos de alagamento em São Paulo, 101 deles intransitáveis, como mostram as imagens que ilustram esta reportagem.

De acordo com Renato Cymbalista, arquiteto e urbanista graduado pela Universidade de São Paulo (USP), as perdas, após cada um desses acontecimentos, são enormes e difíceis de serem contabilizadas. “Ruas e estradas são interrompidas por enchentes e deslizamentos, sistemas de transporte coletivo param de funcionar e, após os desastres, é necessário reparar todos os danos. Mas o mais importante são os prejuízos em sofrimento e vidas perdidas”, afirma.

De maneira geral, as áreas de risco estão associadas à deficiência de infraestrutura urbana e saneamento básico. “São regiões de mananciais ou encostas ocupadas de forma desordenada, com ausência de sistemas de drenagem para águas pluviais, com córregos não canalizados. Localizam-se, em sua maioria, na periferia das cidades, em áreas de grande densidade populacional e em que a atuação do Poder Público, por meio de obras de infraestrutura, tem menor alcance”, explica Luciano Machado, engenheiro civil e sócio da MMF Projetos, empresa de engenharia especializada em projetos de infraestrutura.

 CONTINUA NA PÁG. 2

Leia também:

TECNOLOGIA
Câmbio DCT traz novas e agradáveis experiências ao motociclista

 PÁG. 4



Foto: Divulgação Honda

E mais:

PESQUISA
E se a Faria Lima e a Celso Garcia tivessem corredores de ônibus?

 PÁG. 6



Foto: Getty Images

Repermeabilização do solo poderia ser uma solução

Na ausência de ações do Poder Público, atitudes da população podem diminuir o risco de alagamentos

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



De acordo com o engenheiro Luciano Machado, as medidas para evitar os que são chamados pelas autoridades de “desastres naturais” deveriam ter sido tomadas ao longo do ano. “Agora, não há mais tempo hábil para realizar as obras necessárias. O mais eficaz, em grande parte, seria investir de forma consistente em infraestrutura básica; porém, o tema enfrenta resistência pela complexidade e pelo alto custos de execução”, diz Machado.

Os custos das obras são os principais empecilhos, alegam as autoridades, mas, quando observamos o impacto das catástrofes, esse argumento não faz sentido, principalmente se pensarmos nas vidas perdidas. Prejuízos causados por desastres naturais, no Brasil, custaram ao menos R\$ 182,8 bilhões, entre 1995 e 2014, uma média de R\$ 800 milhões por mês, de acordo com um estudo feito pelo Centro de Estudos e Pesquisas sobre Desastres (Ceped), da Universidade de Santa Catarina, realizado com o apoio do Banco Mundial. Estão incluídas na pesquisa tragédias como as que atingiram a Região Serrana do Rio de Janeiro em 2011, que deixou 918 mortos, além das inundações do Vale do Itajaí (SC) em 2008, em São Luiz do Paraitinga (SP) em janeiro de 2010 e a seca que atinge diversas cidades do Nordeste desde 2013.

De acordo com o engenheiro, as medidas recomendadas para os órgãos responsáveis variam de acordo com a situação de cada local. Pensando na prevenção de deslizamentos, a solução mais consistente para áreas instáveis é a chamada “cortina

Foto: Helvio Romero | Agência Estado



atirantada”, uma estrutura de concreto feita nas encostas que impede movimentações de terreno. Também podem ser realizadas soluções de terraplanagem, que têm custo menor na comparação com a estrutura de concreto e implementação mais simples. “Tudo deve ser inspecionado por um engenheiro especializado para que seja tomada a melhor decisão para cada terreno. É importante reforçar, também, que não existe solução única”, avisa Machado.

Para o arquiteto e urbanista Renato Cymbalista, desastres naturais como deslizamentos ou mesmo enchentes são, em grande medida, evitáveis com o uso responsável do solo e com boas políticas de habitação para

que as pessoas não precisem ocupar áreas de risco. “Nas regiões já densamente ocupadas, é possível remediar a situação, com a repermeabilização do solo e com o engajamento da população – por exemplo, na instalação de lugares de drenagem e jardins de chuva”, explica.

A POPULAÇÃO PODE CONTRIBUIR

As mudanças estruturais, na opinião do engenheiro da MMF Projetos, devem partir do Poder Público, que, além de desenvolver as reformas e melhorias, também tem a responsabilidade de alertar as pessoas para mudanças preventivas de comportamento, tanto de topografia como de volume das precipitações. Na falta de uma atuação efetiva pelos órgãos competentes, algumas ações, tomadas pela própria população, podem ajudar a diminuir os danos desencadeados pelas chuvas constantes. São elas: descartar o lixo de forma correta, nunca jogando os resíduos em encostas, córregos e bocas-de-lobo; manter limpos ralos, esgotos, galerias e valas; e, de maneira nenhuma, construir às margens de cursos d’água, sobre aterros ou próximo a brejos.

Moradores de áreas consideradas de risco também devem estar atentos a alguns sinais durante o período mais intenso das chuvas. Alguns dos mais comuns são árvores inclinando nos arredores, trincas nas paredes ou mesmo no chão. De acordo com Machado, é preciso redobrar a atenção em caso de movimentações do terreno e observar

se a água da chuva está barrenta ou se contém plantas e troncos, que são indícios de inundação. “É importante fortalecer muros e paredes pouco confiáveis e providenciar a poda ou o corte de árvores com risco de queda”, afirma o especialista.

ALAGAMENTOS MAIS COMUNS

De acordo com a Prefeitura de São Paulo, existem na cidade 287 rios, riachos e córregos que atravessam o município. O Projeto Rios e Ruas registra, além destes, em torno de 300 cursos d’água nas imediações. Com a urbanização e a consequente pavimentação das ruas e avenidas, a absorção da água pelo solo fica cada vez mais difícil, e os alagamentos, cada vez mais comuns. Com a chegada do período chuvoso, os paulistanos sabem que é só esperar pelos alagamentos.

“Inicialmente, o que deveria ter sido feito era a ocupação controlada das áreas de mananciais e adjacentes a rios e córregos na cidade. Considerando o nível de ocupação que já existe, o Poder Público deve intervir realocando as famílias que se encontram em locais mais críticos”, diz Machado.

De acordo com ele, o lixo descartado incorretamente agrava ainda mais o problema. “O descarte irregular dificulta o escoamento de córregos, cria pontos de estrangulamento do fluxo das águas, gera superfícies propícias a deslizamento de solo e detritos. Essa condição também está associada a áreas com deficiência de infraestrutura urbana”, completa.

Tempestades de verão paralisam linhas de trem e metrô, afetando milhares de pessoas

PREJUÍZOS DAS ENCHENTES DE 10 DE FEVEREIRO DE 2020



R\$ 110 milhões em perdas para o comércio, de acordo com a Fecomércio/SP



R\$ 24 milhões de prejuízo, registrado pela Ceagesp, com 7 toneladas de frutas, legumes e verduras que foram para o lixo



159 pontos de alagamento em São Paulo, 101 deles intransitáveis, registrados pelo Centro de Gerenciamento de Emergências Climáticas, da Prefeitura de São Paulo, que pararam a cidade

Ruas e avenidas alagadas afetam o transporte individual, as entregas e a distribuição de diversos tipos de produto

Foto: Werther Santana | Agência Estado



Foto: Nilton Fukuda | Estádio



5 passos que ajudam na prevenção de desastres

1. Descarte o lixo corretamente, sempre em local elevado e protegido da água em caso de alagamento
2. Nunca construa em áreas de risco, como encostas, às margens de cursos d’água, sobre aterros ou próximo a brejos
3. Fique atento a sinais dentro da residência, como trincas nas paredes ou mesmo no chão, que indicam que a estrutura pode estar comprometida
4. Observe a cor da água: se estiver barrenta, é indício de inundação
5. Providencie, na Prefeitura, a poda de árvores que estão com risco de queda

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

Motocicletas, importantes para sociedade e economia do Brasil



A escalada do uso profissional da motocicleta é uma realidade concreta, que ganhou ainda mais destaque com a pandemia. Em alguns momentos, as ruas das grandes cidades brasileiras estiveram vazias, mas nunca de motos.

O 'delivery' feito por motociclistas não é, porém, apenas consequência da crise sanitária, mas a expansão do comércio online, que incrementou a demanda por serviços, exigindo que a velocidade das compras pela internet fosse seguida pela das entregas, o que tornou a motocicleta essencial para o cumprimento de prazos.

O uso de motos como vetor de consignação de documentos se tornou comum com o nascimento da indústria da motocicleta brasileira, no final dos anos 1970. Apelidados de 'motoboys'

– mas que prefiro chamar de motofretistas –, eles agilizaram fortemente os trâmites e, hoje, todos dependemos, em algum nível, do profissional no guidão para nossas necessidades de alimentação, medicamentos e outros itens.

FROTAS PRÓPRIAS

Grandes corporações não tardaram para perceber que motos aceleram processos e otimizam custos. Atualmente, empresas dos mais diversos setores da economia contam com frotas próprias, direcionadas a funções que seriam mais lentas e onerosas sem motos e motociclistas.

A leitura de consumo de energia na zona rural, por exemplo, é tarefa ideal para motocicletas tipo trail, capazes de rodar em terrenos diversos.

Empresas com clientes pulverizados em áreas densamente povoadas constituí-

ram frotas de pequenas motos e scooters. A escolha da moto maximizou a eficiência na retirada de pedidos e entrega de materiais de divulgação e apoio às vendas.

O amarelo marcante dos veículos dos Correios vem, cada vez mais, sendo aplicado em motocicletas. Durante o ano de 2020, cerca de 5 mil novas motos foram adquiridas para a renovação da frota da estatal, número que complementa as demais unidades compradas em 2019.

Importante, também, destacar a relevância da educação na segurança de todos os motociclistas é fundamental. Entre os que utilizam o veículo para o trabalho diário, mais de 100 mil foram beneficiados pelo treinamento técnico oferecido pelos Centros Educacionais de Trânsito Honda (CETHS). Localizados nas cidades de Indaiatuba

(SP), Recife (PE) e Manaus (AM), eles servem de complemento à educação comportamental, a real base para o exercício de qualquer atividade profissional. Além de treinamento prático, há 22 anos, os CETHS proporcionam palestras, test rides, ações itinerantes por todo o País e ainda disponibiliza conteúdo gratuito e online com dicas de pilotagem segura no portal Harmonia no Trânsito*.

USO PELO CORPO DE BOMBEIROS

Um policial sobre uma moto é a imagem que oferece tranquilidade aos cidadãos. A agilidade na prestação do primeiro atendimento em emergências estimulou o uso de motos pelo Corpo de Bombeiros, pelo Samu e pelos agentes de trânsito. Congestionamentos ou terrenos difíceis não impedem um tempo de resposta ideal, e o mesmo serve para os prestadores de serviço de companhias de seguro, que, com a moto, conseguem atender sem demora clientes com problemas em seus veículos ou residências.

Provedora de serviços de primeira necessidade, de segurança, de bem-estar social, ferramenta insubstituível de diferentes atividades e instrumento de geração de renda, a motocicleta está integrada à sociedade brasileira de modo completo, definitivo, e exerce função positiva que, certamente, merece ser valorizada e expandida. //

|| A LEITURA DE CONSUMO DE ENERGIA NA ZONA RURAL É TAREFA IDEAL PARA MOTOCICLETAS TIPO TRAIL, CAPAZES DE RODAR EM TERRENOS DIVERSOS. ||

Alexandre Cury, diretor comercial da Honda Motos.

* Para mais conteúdos, acesse: honda.com.br/motos/harmonia-no-transito



Foto: Divulgação Honda

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



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

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

Um podcast que conta as notícias de forma agradável.

>>>>>>

NOTÍCIA NO SEU TEMPO

Saiba o que acontece de mais importante no Brasil e no mundo.

Acesse pelo QR Code.

ESTADÃO

Câmbio DCT promete mais curtição e menos distração



Transmissão de dupla embreagem é semelhante à utilizada em automóveis esportivos

Fotos: Divulgação Honda

Por Arthur Caldeira

Um dos maiores receios de quem começa a andar de moto é o câmbio. Para os iniciantes, coordenar o acionamento da embreagem com a mão e as trocas de marchas com o pé no pedal pode ser um desafio. A apreensão é ainda maior em uma estrada sinuosa ou no trânsito urbano, situações que exigem extrema atenção do motociclista.

Justamente por isso, as fábricas de motocicleta fizeram diversas tentativas de criar câmbios automáticos e facilitar a vida dos motociclistas ao longo dos anos. Já houve motos com conversor de torque, como nos antigos carros automáticos, mas apenas o câmbio CVT, usado até hoje na grande maioria das scooters, vingou de fato.

Entretanto, o CVT não tem marchas de verdade. Trata-se de uma correia dentada e duas polias que variam o diâmetro, conforme a aceleração do motor e a velocidade do veículo. Uma reclamação é que falta “emoção” e a sensação de comandar a moto quando ela tem CVT.

Porém, na última década, a Honda criou a transmissão de dupla embreagem, também conhecida pela sigla DCT (do inglês “dual clutch transmission”). Uma exclusividade da Honda, a DCT para motocicletas é a aposta da marca para atrair novos consumidores, que não querem ter a preocupação de trocar as marchas, além de oferecer uma nova experiência aos motociclistas mais experientes.

TROCAS AUTOMÁTICAS

Oriundo dos automóveis da fábrica, como o Civic e o NSX, o câmbio DCT tem trocas automáticas, proporcionando mais conforto em longas viagens e praticidade no dia a dia. Em resumo, o câmbio permite trocas automáticas ou manuais, por meio de “botões” no guidão, mas não há manete de embreagem nem pedal de câmbio.

Segundo a Honda, a grande vantagem da DCT é oferecer a mesma sensação de operação direta que uma transmissão manual. A tecnologia estreou em 2010, mas tem evoluído desde então, tornando-se mais inteligente e com trocas mais rápidas. A evolução fez com que o câmbio se consolidasse na Europa, onde mais de 150 mil motos equipadas com a DCT foram comercializadas até hoje.

Com a intenção de “popularizar” a tecnologia DCT também no Brasil, a Honda anunciou que, a partir de 2021, as novas Africa Twin 1.100 cc serão vendidas com a opção do câmbio de dupla embreagem aqui. Atualmente, apenas dois modelos da marca japonesa vendidos no mercado nacional são ofertados com o câmbio DCT: a enorme Gold Wing Tour de 1.800 cc e a scooter X-ADV de 750 cc.

COMO FUNCIONA

Internamente, a DCT tem o mesmo conjunto mecânico que um câmbio “convencional”, exceto pelas duas embreagens. Controladas eletronicamente, elas são responsáveis pelas trocas automáticas em milissegundos. Diversos sensores enviam informações à central eletrônica da moto, que “opta” pelo melhor momento de subir ou reduzir uma marcha.

Há duas embreagens, que fazem trocas automáticas: uma efetua as



Novas Honda Africa Twin 1100, que chegam ao País neste ano, serão vendidas com a opção de câmbio manual e DCT. Acima, no detalhe, raio X do câmbio de dupla embreagem

trocas das marchas ímpares (1ª, 3ª e 5ª), e a outra, das marchas pares (2ª, 4ª e 6ª). As trocas acabam sendo quase imperceptíveis e, segundo a Honda, mais precisas do que qualquer piloto faria.

É como se a unidade de central eletrônica (ECU) fosse o cérebro do motociclista, controlando o sistema para engatar a embreagem no lugar da mão esquerda do piloto, enquanto um motor muda instantaneamente de marcha no lugar do pé esquerdo do piloto.

As mudanças de velocidade podem ser feitas no modo “Manual” pelo condutor, usando os botões de mudanças no punho esquerdo do guidão. Ou, em modo “Automático”, de acordo com o monitoramento constante de determinados parâmetros, incluindo a velocidade do veículo, a rotação do motor e o ângulo de abertura do acelerador. Em nenhum dos casos, é necessário apertar um manete de embreagem ou acionar um pedal de câmbio.

BENEFÍCIOS

Para a Honda, a tecnologia DCT permite ao motociclista concentrar-se mais no trajeto, nos pontos de frenagem, nas curvas e nas acelerações, sem ter de se preocupar com as trocas de marcha. Já no caso dos iniciantes, perde-se o medo de deixar a moto “morrer” em saídas de semáforos ou nas subidas.

“O mais importante, para mim, é a quantidade de ‘largura de banda’ do cérebro que o câmbio DCT libera para usar no que é mais agradável em pilotar – fazer curvas, procurar a trajetória certa”, afirma Dan Arai, o engenheiro-chefe que lidera o desenvolvimento do câmbio DCT na Honda desde 2010.

Arai ainda acrescenta que o uso desse tipo de câmbio é fácil e direto. “Fácil” significa sem necessidade de usar a embreagem em tráfego lento, sem chance de deixar a moto morrer. ‘Direto’ é a velocidade da mudança de marcha, a capacidade de usar os botões para as trocas e, como mencionei, de se concentrar puramente na pilotagem”, conclui o engenheiro.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Nosso repórter conta como é pilotar uma moto com DCT

Já tive oportunidade de pilotar alguns modelos com o câmbio DCT, caso da Gold Wing, da X-ADV e, mais recentemente, da Africa Twin 1.100, nas estradas da região do Lazio, na Itália. Para “engatar” a primeira marcha e sair com a moto, há um botão no punho direito com as letras N, de neutro, D, de “drive”, e S, de “sport”. Basta apertar o “D” e partir. As trocas automáticas não dão tranco e são quase imperceptíveis. Quando se nota, já está em quarta ou quinta marcha. “Isso porque a Africa Twin conta com diversos sensores eletrônicos, que enviam informações mais precisas à ECU, permitindo trocas mais rápidas e precisas”, afirma Alfredo Guedes, engenheiro da Honda Brasil.

Segurança aos novatos

Mas é em manobras de baixa velocidade, como um zigue-zague no trânsito ou para parar em um semáforo, que se percebe como a tecnologia DCT facilita a vida do motociclista. Não é preciso escolher qual a marcha certa nem ficar com a mão esquerda na embreagem para evitar que a moto “apague”. Basta controlar a aceleração e o freio traseiro, que o DCT se preocupa com o câmbio.

A princípio, pode parecer monótono pilotar uma moto automática. Mas, na prática, o câmbio DCT mostra suas vantagens. Em um lugar desconhecido como as estradas ao sul de Roma, a capital italiana, e debaixo de chuva, não ter de se preocupar em trocar as marchas pode ser “libertador”. Ajuda a curtir as sinuosas vias de mão dupla com mais segurança, admirar as paisagens e os seculares vilarejos italianos.

Além de dar mais “liberdade” para pilotar sem esquentar a cabeça se a moto vai acelerar o suficiente naquela subida ou na saída de curva, o câmbio DCT deixa o motociclismo mais acessível a quem não está acostumado à embreagem na mão e ao câmbio no pé. Dessa forma, oferece segurança aos novatos. E também proporciona emoção aos mais experientes que desejarem trocar as marchas nos botões do punho esquerdo.



Tecnologia liberou atenção para se concentrar na pilotagem e curtir a paisagem do litoral ao sul de Roma, Itália

Conheça mais sobre essa tecnologia no vídeo no YouTube:



IPVA em SP fica mais barato

Em média, os paulistas irão pagar cerca de 7% a menos de imposto em relação ao ano passado. Confira, a seguir, se vale a pena quitar à vista ou parcelar em três vezes

Começou, na semana passada, o prazo para o pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) referente a 2021. Neste ano, a grande novidade é a diminuição do valor: em média, 6,77% mais baixo na comparação com o ano anterior, de acordo com a Secretaria Estadual da Fazenda e Planejamento, seguindo o percentual médio de queda registrado nas vendas do varejo, segundo a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), que serve de parâmetro para calcular o imposto.

De acordo com a Fazenda, a frota total no Estado de São Paulo é de aproximadamente 26 milhões de veículos, com 17,8 milhões sujeitos ao recolhimento do imposto e 7,6 milhões isentos por terem mais de 20 anos de fabricação. O contribuinte que deixar de pagar o imposto fica sujeito à multa de 0,33% por dia de atraso e juros de mora com base na taxa Selic. Após 60 dias sem pagamento, o percentual da multa fixa-se em 20% do valor do IPVA.

CALENDÁRIO

As datas para pagamento, tanto o valor à vista como o parcelado, são determinadas pelo número final da placa (veja na tabela a data do seu veículo). Quem optar pela cota única paga o imposto no mês de janeiro, com desconto de 3%. Já

o contribuinte que parcelar pagará nos meses de janeiro, fevereiro e março. Em fevereiro também é possível quitar o imposto, mas, neste caso, não há desconto.

VALE A PENA PAGAR À VISTA?

Na avaliação de Veridiana Lopes, educadora financeira formada pela DSOP e criadora do canal Economia Diária, o pagamento do IPVA à vista só vale a pena se o contribuinte tiver dinheiro guardado sobrando, além da reserva de emergência. “O desconto de 3% pode parecer um valor baixo, olhando apenas para essa economia. Mas, com pequenas atitudes, a economia no final do ano pode ser gigante”, destaca. E, com a taxa básica de juros (Selic) a 2% ao ano, a melhor opção para quem possui reservas é aproveitar o desconto.

FAZER EMPRÉSTIMO FAZ SENTIDO?

Para a educadora financeira, recorrer a um empréstimo pessoal para quitar à vista o imposto do veículo não é boa opção. Para ela, é importante levar em conta alguns aspectos antes de solicitar um aporte como as taxas de juros cobradas pelas instituições financeiras. “É preciso comparar o valor pago em juros no empréstimo com o desconto no pagamento à vista do IPVA. Após fazer a análise, a pessoa terá mais clareza para decidir. Mas, na maioria das vezes, não vale a

IPVA para automóveis, caminhonetes, ônibus, micro-ônibus, motos e similares*

Placa	1ª parcela ou cota única com desconto	2ª parcela ou cota única sem desconto	3ª parcela
Final 1	7/1	9/2	9/3
Final 2	8/1	10/2	10/3
Final 3	11/1	11/2	11/3
Final 4	12/1	12/2	12/3
Final 5	13/1	18/2	15/3
Final 6	14/1	19/2	16/3
Final 7	15/1	22/2	17/3
Final 8	18/1	23/2	18/3
Final 9	19/1	24/2	19/3
Final 0	20/1	25/2	22/3

* Fonte: Secretaria Estadual da Fazenda e Planejamento

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



pena pegar um empréstimo apenas para essa finalidade”, diz Lopes.

E SE O BOLETO NÃO CHEGAR?

Dá para consultar o valor do IPVA e fazer o pagamento, inclusive parcelado em três vezes, pela rede bancária, nos terminais de autoatendimento, internet banking ou mesmo aplicativos de celular disponibilizados pelos bancos. Para isso, basta ter o código Renavam, que está no Certificado de Registro e

Licenciamento de Veículos (CRLV), ou o documento do veículo.

APPS ESTÃO OFERECENDO O SERVIÇO

Diversos aplicativos também passaram a oferecer esse e outros serviços. É o caso do Zul+, usado atualmente por mais de 2 milhões de motoristas no País, e que oferece pagamento com Pix com o desconto de 3% na cota única, parcelado em três vezes, além de dividido em 12 vezes no cartão de crédito – neste caso, com

cobrança de juros. “O valor é compatível com outros players no mercado. A depender da quantidade de parcelas escolhida pelo usuário, é aplicada uma taxa de juros proporcional ao custo de antecipação do débito, já que o tributo é quitado no órgão imediatamente após a aprovação do pagamento pelo app”, diz André Brunetta, CEO e fundador do Zul+. Outro app que oferece o serviço é o Gringo, no mercado há quase um ano e que atua no Estado. (D.S.)

Mobilidade na pandemia: mudanças de hábito dos usuários

Com a reabertura econômica, 78 milhões de brasileiros já saem às ruas todos os dias para o trabalho presencial, de acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios da Covid-19. Com menos de 8 milhões em home office, os dados do IBGE revelam uma sociedade dividida entre duas realidades: a do isolamento e a da retomada do trânsito social – mesmo sob a ameaça do vírus. Entre esses mundos, estão aqueles trabalhadores que nunca pararam.

Até o final de 2020, na linha de frente do combate à pandemia, 3,9 milhões de profissionais da área da saúde intensificaram suas rotinas. Além deles, profissionais dedicados a funções essenciais, nos setores de serviços e abastecimento, dependem do transporte coletivo, considerado um dos principais focos de contaminação.

REORGANIZANDO A MOBILIDADE

A crise revelou caminhos diferentes das tendências que se desenhavam antes da pandemia. Em vez de grandes inovações ou de tecnologias disruptivas, a sociedade de hoje se mostra aberta a meios acessíveis, já existentes e sanitariamente seguros. A tendência que se fortalece com essa nova dinâmica é a mobilidade multimodal, com uma demanda flutuante, conforme a que se adaptar à necessidade. Neste momento, a preservação da saúde é prioridade para aqueles que precisam sair de casa.

A pesquisa da plataforma Moovit traz expectativa de 15% na queda da preferência pelo transporte público no país nos próximos seis meses. Nas cidades em que as quedas devem ser maiores, como Fortaleza (-22%) e Porto Alegre (-26%), o uso de carros particulares e a procura por serviços de caronas compartilhadas cresceu até cinco vezes.

PERCURSO MULTIMODAL

Com o trabalho remoto, os deslocamentos de carona foram fortemente afetados. Um grupo significativo da nossa comunidade das caronas corporativas corresponde a 75,4% das pessoas em home office, com base nos dados do IBGE. Apesar da queda, ainda há viagens essenciais.

No começo da pandemia, o Waze trabalhou com uma grande empresa do setor bancário no México para a implementação de iniciativas de mobilidade sustentável e segura por meio da carona corporativa. Com a parceria, 5 mil trabalhadores essenciais tiveram acesso a um deslocamento mais tranquilo neste período.

O momento serviu para as empresas de mobilidade criarem iniciativas, investirem no digital e entenderem melhor as novas necessidades do seu público. A forma das pessoas se relacionarem com o ambiente mudou, incentivando a adoção de novas soluções. Assim, prevaleceram o foco em funções de segurança, o investimento em inovações e a adaptação dos serviços a uma nova realidade.

SOLIDARIEDADE NO PÓS-PANDEMIA

Uma pesquisa com nossa comunidade mostrou que a cultura da carona está baseada em quatro pilares: compartilhamento, socialização, sustentabilidade e gentileza. Acredito que esses valores devem impulsionar a retomada, tendo como ponto central o sentimento de solidariedade. Um exemplo: a Blablacar criou uma iniciativa que

conecta pessoas do grupo de risco com voluntários para fazer suas compras. Em outubro, a 99 lançou o seu recurso de carona.

Muitas pessoas precisam continuar se locomovendo. Por isso, hoje, é fundamental garantir que estejam seguras. A combinação desses fatores deve impulsionar a agenda de mobilidade urbana a uma realidade mais colaborativa e sustentável. //

“A PANDEMIA SERVIU PARA AS EMPRESAS DE MOBILIDADE CRIAREM INICIATIVAS, INVESTIREM NO DIGITAL E ENTENDEREM MELHOR AS NOVAS NECESSIDADES DO SEU PÚBLICO.” //



Foto: Charles Trigueiro

Douglas Tokuno, head de Parcerias e Waze Carpool para a América Latina

Para ler e compartilhar no digital, acesse:




 TRANSPORTE PÚBLICO

Corredores de ônibus reduziram tempo de viagem em até 30%

Empresa simulou o impacto da medida nas avenidas Celso Garcia e Faria Lima

A implementação de corredores exclusivos de ônibus é uma medida defendida por diversos especialistas em mobilidade, especialmente em vias com alta circulação de coletivos. Para mostrar que impactos a mudança traria, a Scipopolis, empresa de tecnologias para cidades inteligentes, simulou o impacto da criação de corredores em duas importantes avenidas da capital paulista: Faria Lima, na Zona Oeste, e Celso Garcia, na Zona Leste. A conclusão do estudo é que os corredores reduziram em 13 e 8 minutos o tempo de viagem dos passageiros nessas vias, respectivamente. Hoje, o paulistano leva cerca de 26 minutos para percorrer toda a extensão da Avenida Faria Lima e 45 minutos no trajeto da Avenida Celso Garcia.

A simulação, feita em parceria com o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil), concluiu que ambas as avenidas apresentam índices relevantes de lentidão entre as vias com alta circulação de ônibus coletivos, com médias de 12,4 km/h na Faria Lima e 12 km/h na Celso Garcia, índices registrados no pico da manhã. Pela Faria Lima circulam 28 linhas de ônibus todos os dias, transportando 324 mil pessoas. A Celso Garcia é rota de 35 linhas de ônibus, com 363 mil passageiros diários. O impacto positivo constatado pela Scipopolis seria bem-vindo,

já que o paulistano gasta, em média, 1h47 para ir e voltar do trabalho todos os dias, segundo pesquisa da Rede Nossa São Paulo, de 2019.

Para Sergio Avelleda, diretor de mobilidade da WRI Brasil, corredores de ônibus exclusivos localizados à esquerda das vias proporcionam muito mais eficiência ao sistema de transporte público. “Embora as faixas localizadas à direita melhorem o tráfego de maneira geral, elas não se comparam aos corredores. Isso porque nelas os ônibus precisam reduzir a velocidade para que os veículos virem à direita para entrar nos prédios, sair das casas, fazer conversões de maneira geral”, afirma. Mas Avelleda alerta para uma característica importante da Avenida Celso Garcia. “Para fazer um corredor naquela via, seria preciso desapropriar uma das faixas à esquerda para acomodar o corredor de ônibus, o que é trabalhoso e caro. Mas, sem dúvida, seria um investimento que melhoraria a vida das pessoas”, afirma.

De acordo com Roberto Speicys, CEO da Scipopolis, os corredores são, de fato, obras caras e, por isso, recomendadas para trechos de viário que são utilizados por múltiplas linhas por onde são transportadas muitas pessoas, como as avenidas mencionadas no estudo. “Além disso, é importante que a área escolhida para implantação de um corredor seja bem estudada e analisada a fim de que o investimento

Foto: Getty Images



Para ler e compartilhar no digital, acesse:



AV. FARIA LIMA:
28 linhas;
324 mil pessoas transportadas/dia

AV. CELSO GARCIA:
35 linhas;
363 mil pessoas transportadas/dia

Fonte: Trancity

não seja perdido. Para o planejamento efetivo dessas mudanças, é necessário o mapeamento das vias, principais áreas de circulação de coletivos e demais pontos de atenção”, afirma Speicys.

MOBILIDADE E DADOS

Uma das formas de analisar as informações e fazer simulações é por meio do painel Trancity, desenvolvido pela Scipopolis e disponibili-

zado, de forma gratuita, para que as prefeituras das capitais e principais cidades do País possam melhorar a gestão das frotas e da circulação, além de identificar essas vias e promover as adequações necessárias. De acordo com a empresa, o painel já se encontra em uso em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Florianópolis e Teresina e está em implementação em Porto Alegre,

Fortaleza e São José do Rio Preto.

Além de mitigar a lentidão, o estudo também concluiu que a implementação dos corredores de ônibus teria impacto ambiental positivo, levando à redução nas emissões de CO₂. Na Faria Lima, de acordo com a Scipopolis, mensalmente, seriam retiradas da atmosfera 2,4 toneladas no horário do pico da manhã; e, na Celso Garcia, a redução chegaria a 5 toneladas. (D.S.)


 EMBAIXADOR

Integração de pagamentos como o próximo grande passo da MaaS



Há algumas semanas, enquanto assistia a uma palestra do nosso VP de produtos, algo que ele disse ficou na minha cabeça: ‘Quando comecei a trabalhar no Moovit, os verbos que eu mais ouvia eram planejar e viajar. Neste último ano, tenho cada vez mais ouvido o verbo pagar entre eles.’

Entre as diversas facilidades que a Mobilidade como um Serviço (MaaS, na sigla em inglês) oferece, a integração de pagamentos via smartphone é uma tendência crescente. Do ponto de vista do passageiro, é muito prático já adquirir suas passagens assim que planejar uma rota. Além de toda essa simplicidade para os clientes, a integração pavimentou o caminho para uma série de benefícios para quem usa transporte público e para os operadores.

DESCONTOS E GRATUIDADES

Imagine que você vai fazer um trajeto de transporte público que combine duas viagens de ônibus e uma de trem. Você já faz o pagamento, ou valida seu passe, mantendo o acesso a tarifas combinadas, como no Bilhete Único, e garantindo descontos e/ou gratuidades, caso você faça parte de alguma categoria específica, como estudantes e idosos. Um ‘teto’ garante um limite para os seus gastos diários, caso você precise fazer mais viagens além das planejadas inicialmente.

Desde dezembro, isso já é uma realidade em Israel, pois entrou em operação o sistema integrado de pagamentos via smartphone para o transporte público em todo o país, com padronização de processos e de tarifas, e eliminação de canhotos e passes de papel. Serviços sob demanda, individuais e/ou coletivos, e de micromobilidade também poderão ser integrados futuramente. Mais próximo de nós, nos Estados Unidos, o Moovit lançou, há poucas semanas, parceria com 13 operadores de transporte público nos Estados de Kentucky e Ohio. Usando o mesmo aplicativo para planejamento de viagens e pagamento, no que estamos chamando de Plan, Pay & Ride (ou Planeje, Pague e Viaje), moradores de cidades vizinhas podem combinar as rotas sem se preocupar em pagar custos extras. Mais operadores da região já pediram para aderir ao sistema neste ano que se inicia.

O exemplo dos EUA mostra um dos benefícios para operadores do uso de ferramentas de MaaS e da integração de pagamentos. Turistas e outros visitantes utilizam o mesmo aplicativo com o qual já estão habituados, sem precisar fazer novos cadastros ou downloads, o que atrai mais clientes. Outro benefício importante é a redução de custos com pessoal e com infraestrutura, já que o validador passa

a ser somente um leitor de QR Code ou similar e não são mais necessários tantos terminais para venda e recarga, já que a compra é feita pelo celular.

Há outro diferencial importante de ser citado em um momento em que escolhemos novas administrações municipais: o sistema amplia os mecanismos de controle sobre gastos e viagens, oferecendo mais transparência aos gestores públicos e à população.

A implementação dessas integrações não está tão acelerada no Brasil e na América Latina, mas as perspectivas são boas. Segundo uma pesquisa que fizemos recentemente no continente, já há demandas em algumas grandes cidades – metade dos usuários do Moovit em Lima, no Peru, gostaria de pagar com o

celular. Vimos, recentemente, muito por causa da pandemia da covid-19, que mais gente passou a utilizar compras e outros serviços digitais – a popularização dos pagamentos por aproximação para reduzir riscos de contágio é uma evidência.

Os sistemas de bilhetagem em cartões, comuns nas principais redes de transporte público no Brasil, são um excelente atalho para a integração de pagamentos por smartphone. Suas APIs já podem ser integradas em apps como o Moovit, dando ao usuário maior controle sobre os montantes disponíveis e como inserir mais créditos. Para descartar os cartões de plástico – o que é mais seguro e sustentável –, basta dar um passo a mais. É para lá que a MaaS está se direcionando agora. //

Foto: Divulgação Moovit



“O SISTEMA TRAZ REDUÇÃO DE CUSTOS COM PESSOAL E COM INFRAESTRUTURA, JÁ QUE O VALIDADOR PASSA A SER SOMENTE UM LEITOR DE QR CODE. //”

Pedro Palhares é gerente-geral do Moovit no Brasil

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

