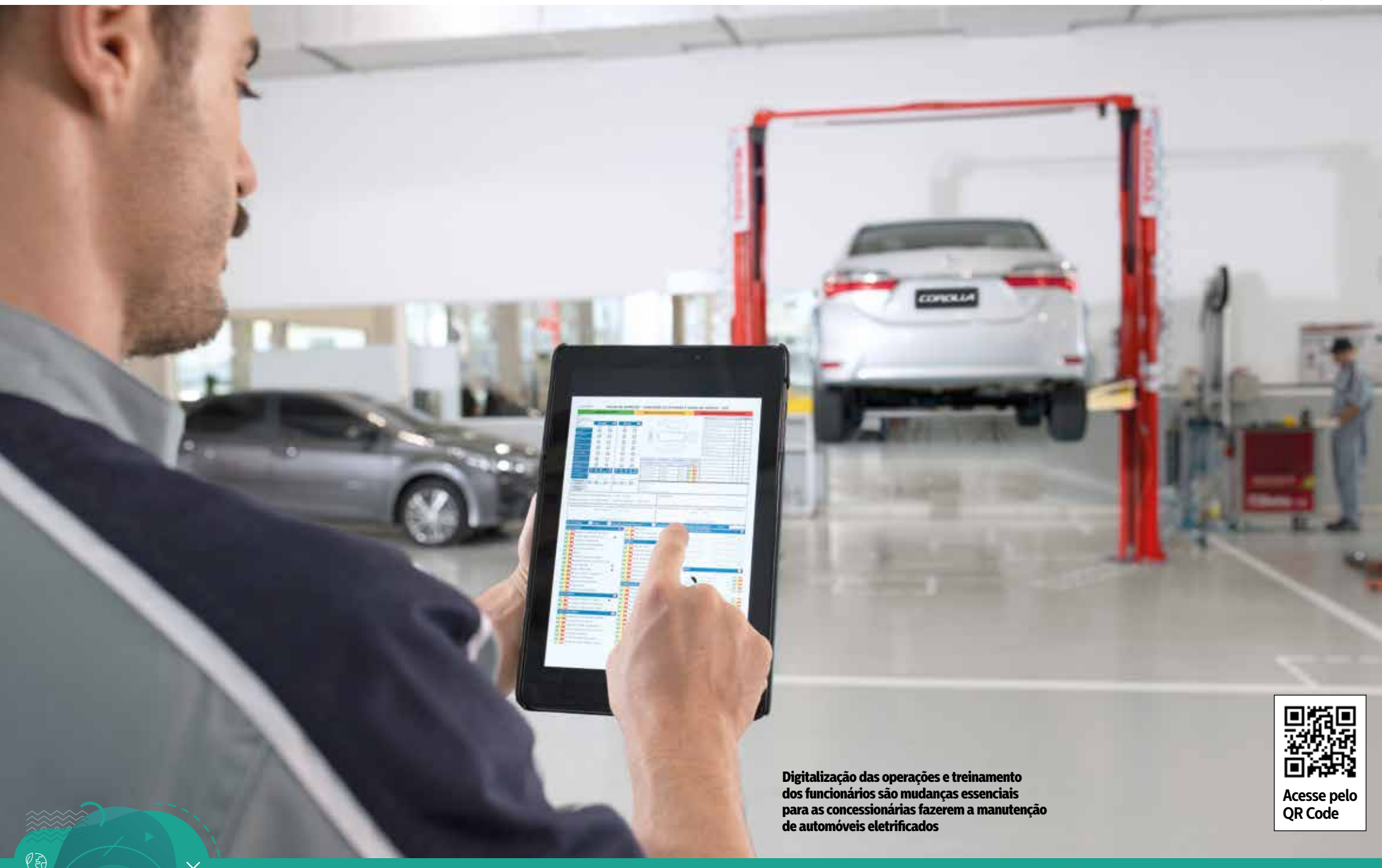
São Paulo, 10 de março de 2021

mobilidade

PRODUZIDO POR MEDIA LAB ESTADÃO

mobilidade.estadao.com.br /MobilidadeEstadao /mobilidadeestadao

Foto: Divulgação Toyota



Digitalização das operações e treinamento dos funcionários são mudanças essenciais para as concessionárias fazerem a manutenção de automóveis eletrificados

Acesse pelo QR Code

GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO

CORREALIZAÇÃO abravei OFERECIMENTO edp SMART APOIO Connected SMART CITIES

Concessionárias procuram se adaptar a uma nova realidade

Autorizadas das marcas passam por mudanças para atender os consumidores interessados em veículos eletrificados, que, em 2020, responderam por 1% das vendas de automóveis do País

Por Mário Sérgio Venditti

Com o advento dos veículos eletrificados no Brasil, as concessionárias, um dos principais alicerces da cadeia automotiva do País, estão precisando passar por uma adequação importante para atender os consumidores interessados na compra desse tipo de carro, que, no ano passado, respondeu por 1% das vendas de automóveis. As mudanças se apoiam em três pilares: treinamento para qualificar os times de venda e pós-venda, investimento em tecnologias e no ferramental necessários para mexer nos motores elétricos na hora da manutenção e adaptações nas instalações. Confira, a seguir, como as autorizadas de algumas marcas vêm se preparando para atender os clientes nessa nova realidade da eletrificação dos automóveis.

Um dos motivos dessa transformação é que o uso do carro elétrico é muito diferente do modelo com motor a combustão. "Ele está mais próximo do telefone celular que propriamente do automóvel", afirma Rodolfo Possuelo, diretor de vendas da Nissan. Por isso, as equipes que trabalham na área comercial e nas oficinas das concessionárias passam por treinamentos específicos.

CURSOS PRESENCIAIS E REMOTOS

O desafio das marcas é alcançar o melhor índice possível de qualidade em vendas e pós-vendas. A Nissan realiza cursos virtuais (de quatro horas) e presenciais (de oito horas), em seu centro de treinamento de Jundiaí (SP), sobre o mercado de carros elétricos e para os funcionários conhecerem os recursos existentes no Leaf, único carro elétrico da marca. Além disso, outro curso de uma semana é dado em parceria com o Senai. A qualificação inclui test drive para todos aproveitarem a tecnologia embarcada no carro. "Veículo elétrico é experimentação, e os técnicos das concessionárias precisam entender o conceito por trás dele, como torque imediato e nível de ruído zero", afirma Possuelo.

CONTINUA NA PÁG. 2

Leia também:

ECONOMIA

Riscos, lições e desafios da pandemia no segmento automotivo

PÁG. 3

Foto: Getty Images

E mais:

DEBATE

No trânsito, quem paga a conta quase sempre são as mulheres

PÁG. 5

Foto: Getty Images

Investimento em profissionais, instalações e alta tecnologia

Concessionárias treinaram equipes e apostaram em infraestrutura para se adaptar às demandas

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

O nível de exigência é alto e Rodolfo Possuelo, diretor de vendas da Nissan, se orgulha do patamar alcançado. "A base dos técnicos do Leaf é composta pelos profissionais máster da rede de concessionárias. Desde que o modelo foi lançado no Brasil, em 2019, nenhuma unidade retornou à concessionária para que algum serviço fosse refeito", garante.

Em algumas fabricantes, a capacitação deve seguir a métrica da matriz. É o caso da Porsche, que, em suas dez concessionárias, tem ao menos um técnico de alta tensão, profissional especializado para mexer em todos os sistemas e circuitos do Taycan, esportivo elétrico da marca alemã.

"A Porsche sempre organiza treinamentos de acordo com a necessidade. Ao entrar na loja, um cliente será atendido por uma equipe de vendas treinada há mais de dois anos", afirma Leandro Giacon, gerente sênior de desenvolvimento da rede de concessionárias Porsche. "Ela está completamente apta a explicar as tecnologias do Taycan."

Tanto os funcionários da linha de frente do atendimento inicial como os que atuam na área de pós-venda das concessionárias precisam ter na ponta da língua as respostas das dúvidas mais frequentes dos consumidores, como autonomia do motor, valores de manutenção e tempo de recarga da bateria.

Os automóveis híbridos – que combinam motores a combustão com elétricos – também exigem mão de obra especializada. "Dos 1.500 técnicos das 276 concessionárias da Toyota, 500 já foram capacitados, em um total de 15 mil horas de treinamento", revela Vladimir Centurião, diretor comercial da Toyota. "Embora os veículos com motorização híbrida sejam mais simples que os 100% elétricos, é nossa missão conhecer em detalhes seus dispositivos."

Os treinamentos são periódicos e anualmente o time de pós-venda passa por um curso para se atualizar sobre as evoluções de Prius, RAV4 e Corolla Hybrid, os representantes híbridos da marca. "O conteúdo fica guardado em um portfólio digital e, quando há necessidade de treinar um funcionário novo, a concessionária recorre a esse material", diz Centurião.

DIGITALIZAÇÃO

O segundo pilar para encarar a realidade dos carros eletrificados é a preparação das instalações das concessionárias. A estrutura para expor, vender e fazer as revisões dos modelos com propulsão híbrida ou integralmente elétrica precisa ser aprimorada. Em 2016, a Porsche alertou sua rede com quatro anos de antecedência: "Teremos automóvel elétrico no Brasil".

O Taycan foi lançado no ano passado, mas a sinalização prévia valeu a pena. "As lojas se adequaram com calma e se prepararam com a infraestrutura necessária. Afinal, as mudanças demandaram obras, cabeamento e digitalização nas operações de vendas e serviços", ressalta Leandro Giacon.

"As lojas seguem um padrão mínimo de fachada e mobiliário e cada uma possui oito carregadores de até 22 kW, instalados no showroom, na oficina e na área de entrega. Uma das concessionárias, em São Paulo, se dá ao luxo de oferecer um carregador de 350 kW, de carga ultrarrápida.

Mas nem todas as concessionárias já são capazes de trabalhar com essa tecnologia, que ainda é novidade no Brasil. Apenas sete autorizadas da Nissan estão habilitadas para receber o Leaf, número que deverá chegar a 30 até o fim de 2022. Elas investiram na digitalização de processos, postos de serviço e reformulação de layout. O carro elétrico também precisa de uma área isolada para garantir a segurança contra descargas elétricas durante a manutenção.

As mudanças são mais simples quando se trata de um veículo híbrido, que, ao contrário do elétrico, não deve ser tratado de maneira diferente em comparação a um automóvel com motor a combustão. "Ao chegar à concessionária, é só identificá-lo como híbrido e, se o problema é mais complexo, basta desligar o sistema de alta tensão dele", salienta Vladimir Centurião.

Foto: Murilo Goes | Divulgação Nissan

Foto: Divulgação Porsche

As autorizadas devem investir em ferramental e instrumentos específicos destinados aos carros elétricos. No caso da Porsche, cada loja tem oito carregadores de até 22 kW, instalados no showroom, na oficina e na área de entrega

FERRAMENTAL ESPECÍFICO

As oficinas das concessionárias que fazem manutenção de veículos elétricos usam instrumentos e ferramental específicos, como aparelhos para remover módulos da bateria, gancho de emergência para casos de choque elétrico e elevador com base livre. "Os carregadores são essenciais na oficina, mas há outros itens importantes, como baias de energia e ferramental para trabalhar com alta tensão", diz Leandro Giacon, da Porsche.

Os investimentos para deixar as concessionárias totalmente preparadas para atender aos carros eletrificados podem chegar a R$ 200 mil. O montante inclui a digitalização das operações, com direito a uma rede de computadores e tablets para que toda a permanência do automóvel dentro da oficina seja acompanhada pela equipe técnica de forma online e integrada.

Já os gastos com adaptação de oficinas que recebem veículos híbridos são menores, cerca de R$ 30 mil, que contemplam medidores de alta tensão e voltímetro.

As oficinas das sete concessionárias Nissan que dão suporte ao Leaf dispõem de, ao menos, dois carregadores – um wallbox e um portátil, que é conectado a uma tomada comum. "Há também uma área especial, com ferramental apropriado para reparos mais pesados", afirma Rodolfo Possuelo. "E o melhor de tudo é que a adaptação do showroom e das oficinas não ocupa espaço maior que o de um automóvel convencional."

R$ 200 mil é o valor para adaptar uma oficina aos veículos elétricos

R$ 30 mil é a quantia para preparar uma oficina para os híbridos

15 mil horas foram dedicadas aos treinamentos dos técnicos da Toyota

350 kW é a capacidade do carrregador ultrarrápido da Porsche

MOMENTO mobilidade

NÃO PERCA HOJE, ÀS 11H, A NOSSA LIVE "CAMINHOS DA ELETROMOBILIDADE NO BRASIL".

Foto: Divulgação Toyota

Mexer em um veículo híbrido, como o Toyota Corolla Hybrid, é menos complexo que em um 100% elétrico. Basta indicar na oficina que se trata de um modelo com esse tipo de propulsão. Os investimentos para adaptar a concessionária também são mais baixos

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

MEDIA LAB ESTADÃO
Av. Eng. Caetano Álvares, 55
5º andar
São Paulo-SP
CEP 02598-900
projetosespeciais@estadao.com

Diretor de Conteúdo do Mercado Anunciante: **Luis Fernando Bovo** MTB 26.090-SP; Gerente Branded on Demand: **Tatiana Babadobulos**; Gerente de Eventos: **Daniela Pierini**; Gerente de Estratégias de Conteúdo: **Regina Fogo**; Redes Sociais: **Murilo Busolin**; Especialistas em Conteúdo: **Ana Paula Oliveira** e **Paula Saviolli**; Especialista de Publicações: **Lara De Novelli**; Coordenadora de Planejamento Comercial: **Anna Paula Lima**; Arte: **Isac Barrios** e **Robson Mathias**; Analistas de Marketing Sênior: **Luciana Giamellaro** e **Marcelo Molina**; Analistas de Marketing: **Isabella Paiva** e **Rafaela Vizoná**; Analista de Business Inteligence: **Bruna Medina**; Assistentes de Marketing: **Amanda Miyagui Fernandez** e **Giovanna Alves**; Produção: **Rafaela Maitino**; Colaboradores: Reportagem e 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 Media Lab

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

EMBAIXADOR

Riscos, lições e desafios da pandemia no setor automotivo

A pandemia do novo coronavírus chegou de maneira avassaladora em 2020, colocando pressão sem precedentes sobre a sociedade em escala global. O setor automobilístico viu-se desafiado como nunca, em especial em nosso País, que já estava atrasado em seus deveres de casa no sentido de melhorar o ambiente de negócios e a competitividade.

Quando o mercado caminha relativamente bem, as deficiências estruturais de um país tendem a ser ignoradas. Costumo comparar essa situação com a de uma represa. Em tempos de cheia, ninguém reclama, pois o grande volume esconde o que está submerso. Mas, quando vem a estiagem, surgem as carcaças e os esqueletos que estavam lá há décadas.

Extrapolando para o setor automotivo brasileiro, tivemos um tombo inesperado na crise de 2016, mas nada foi feito para remover as tais carcaças, que dificultaram muito nossa lenta recuperação no triênio de 2017 a 2019. O início de 2020 sugeria a continuidade da retomada, mas esse bom momento foi solapado pela covid-19 a partir de março, fazendo com que encerrássemos o ano retrocedendo aos pífios volumes de 2016, e sem perspectivas de recuperação plena a curto prazo.

Pior que os resultados negativos foi ver novamente as carcaças do Custo Brasil expostas num curto período de quatro anos. E, desta vez, elas estão fazendo estragos na economia como um todo, inclusive em nosso setor. O recente anúncio do fechamento de fábricas fez um sinal de alerta se acender sobre toda a cadeia automotiva.

HORA DAS REFORMAS

Mais de um ano se passou desde a reforma previdenciária e, depois disso, a agenda do Governo Federal e do Congresso Nacional empacou. A expectativa é de que as reformas estruturantes sejam retomadas com força e senso de urgência.

A pandemia escancarou a necessidade de mudanças profundas nas estruturas tributárias e administrativas do governo, e de reformas pontuais que removam entraves burocráticos, jurídicos e fiscais que pesam sobre os ombros do sistema produtivo. Também 'para ontem' é a necessidade de intensificar obras de infraestrutura capazes de melhorar os custos logísticos.

Estamos vivenciando uma crise gravíssima, que desarticulou a cadeia de fornecimento e afetou a produção de veículos. E agora em escala global – o que amplia a ociosidade industrial, gerando competição ainda mais acirrada entre países produtores na busca de mercados para exportar. A Anfavea vai continuar pontuando as mudanças que devem ser feitas e atuando proativamente para que sejam implementadas, de forma a beneficiar horizontalmente todas as atividades produtivas no País. A cadeia automotiva é resiliente e tem se mostrado especialmente unida nesta inédita crise.

Em meio a todos esses desafios conjunturais e estruturais, a indústria automobilística não vai poupar esforços para continuar sua transformação rumo às novas demandas globais de mobilidade, conectividade, automação, serviços compartilhados e propulsão limpa.

ATAQUE AO CUSTO BRASIL

Vamos continuar exercitando nossa vocação de inovação e desenvolvimento tecnológico, trazendo retorno à sociedade na forma de arrecadação robusta de impostos, de geração de empregos de qualidade, de desenvolvimento regional e de aumento do PIB.

Nosso mercado interno tem grande potencial de crescimento, é um dos que apresentam a menor relação de motorização per capita no mundo. E temos todas as condições de ser um polo exportador de veículos de alta tecnologia. Para isso, precisamos de mais acordos comerciais, menos entraves às exportações e um ataque frontal ao Custo Brasil.

Devemos ser mais ambiciosos. Temos pressa em crescer, gerar riquezas e, principalmente, empregos. O Brasil tem, hoje, 20 milhões de desempregados e desalentados, o equivalente à população do Chile.

É um crime se cogitar a desindustrialização do nosso País, nos relegando à condição de colônia fornecedora de produtos primários. Isso é prova de profundo desconhecimento. Sorte do país que detém um setor automobilístico tão robusto como o Brasil.

É UM CRIME COGITAR A DESINDUSTRIALIZAÇÃO DO NOSSO PAÍS.

Luiz Carlos Moraes, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea)

Foto: Divulgação Anfavea

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

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

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

Procurando um carro novo para chamar de seu?

Tudo sobre o seu próximo zero você encontra no **Zerão.**

Mais de 170 automóveis do mercado: fichas técnicas, resenhas, fotos e preços de modelos de todas as marcas.

ZERÃO

REALIZAÇÃO: JornaldoCarro

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

OFERTAS EXCLUSIVAS:

MEDIA LAB ESTADÃO

TECNOLOGIA

Conectividade e interação são tendências na mobilidade

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

Algumas inovações ainda estão distantes. Outras, no entanto, podem chegar em breve às ruas

Por Arthur Caldeira

Os avanços tecnológicos hoje caminham juntos com as transformações da mobilidade urbana. Prova disso é a Consumer Electronics Show (CES), que acontece nos Estados Unidos desde 1967. A feira de tecnologia costumava ser palco para apresentação de inovadores produtos eletrônicos, mas se torna cada vez mais uma vitrine de novidades no segmento automotivo e de mobilidade.

A edição deste ano não foi diferente. Realizada em janeiro, em formato digital, teve painéis do segmento automotivo, destacando novas tecnologias veiculares, além de veículos autônomos. Algumas inovações são conceitos distantes, mas outras devem, em breve, ganhar as ruas.

SCOOTER SMARTPHONE

Uma delas vem da Índia e já está rodando no país asiático. Trata-se da scooter elétrica Ather 450X, criada pela startup Ather Energy, de Bangalore. Embora tenha ganhado destaque por seu potente motor elétrico de 6 mil W, capaz de levar a scooter a mais de 80 km/h, a Ather 450X é quase um "smartphone" com duas rodas.

Decidida a colocar em prática seu conceito de que o futuro da mobilidade é elétrico e conectado, a Ather dotou a 450X com conexão wi-fi e com um cartão 4G, além de Bluetooth. Por meio de um painel touchscreen, com processador Snapdragon Quad Core, o condutor pode ouvir música e gerenciar chamadas telefônicas.

Tudo roda com um sistema operacional Android de código aberto e oferece navegação por meio do Google Maps.

Fotos: Divulgação CES

Scooter da Ather Energy tem sistema operacional Android e navegação pelo Google Maps

Também é possível fazer o diagnóstico da scooter e acessar outros recursos exclusivos, como atualizações pela nuvem feitas pela rede de dados móveis.

HUD COM REALIDADE AUMENTADA

Os head-up display (HUD) também são a nova tendência dos veículos, sejam autônomos, sejam controlados por seres humanos. Criados nos aviões de caça, os HUD são sistemas que projetam informações em 3D no campo de visão do motorista, evitando assim distrações e trazendo mais informações ao condutor. Na CES 2021, um HUD com realidade aumentada criado pela Panasonic chamou atenção.

Com tecnologia de inteligência artificial e por meio de câmeras, o HUD analisa a via e renderiza grafismos para mostrar informações no campo de visão do motorista. "As soluções em realidade aumentada do novo HUD da Panasonic cobrem mais da estrada, com informações importantes como velocidade e combustível perto da visão do motorista, bem como sobreposições em 3D no campo de visão mais distante, mostrando a navegação e outros dados críticos ao motorista, mapeando espacialmente a estrada à sua frente", explicou Scott Kirchner, diretor da Panasonic Automotive.

A nova tecnologia também deve proporcionar mais conforto e segurança aos ocupantes dos futuros carros autônomos, acredita o executivo.

Ao alto, HUD da Panasonic usa inteligência artificial para mostrar informações da via. Acima, painel da Mercedes "aprende" com o motorista

CÉREBRO DIGITAL DA MERCEDES

A Mercedes-Benz aproveitou a feira para revelar as novas tecnologias que devem equipar o EQS, conceito de sedan elétrico da marca alemã, que deve se tornar realidade neste ano. O modelo trará o MBUX Hyperscreen, um painel digital que promete melhorar a interação entre o carro e o condutor.

Visualmente impressionante, o MBUX Hyperscreen é uma interface de 1,41 metro de comprimento, formada por uma tela curvada que se estende por quase toda a largura do carro. Somada a isso, figura a inteligência artificial com um software capaz de aprender, ou seja, o display e o conceito operacional se adaptam ao usuário e são capazes de oferecer sugestões personalizadas para funções de infoentretenimento, conforto e funcionamento do veículo.

Segundo a fabricante, é o cérebro do veículo, com operação por comando de voz e "radicalmente fácil de operar".

EMBAIXADOR

Mobilidade urbana requer atenção dos novos prefeitos e vereadores

Prefeitos e vereadores já começaram a trabalhar para que os próximos quatro anos de suas cidades sejam de desenvolvimento e prosperidade. Dentre os assuntos importantes na pauta, a mobilidade urbana merece atenção especial pelo impacto na vida das pessoas e do município.

Em primeiro lugar, é fácil identificar como a mobilidade afeta a qualidade de vida de todos. Pergunte a qualquer conhecido seu quais as três principais 'dores' de suas rotinas. Provavelmente, uma das três será o deslocamento, seja o trânsito lento, seja a condição dos ônibus ou mesmo uma nova ciclovia. O modo como fazemos viagens diárias influencia o nosso dia a dia e como nos relacionamos com a cidade. Não há dúvidas de que São Paulo ou Rio de Janeiro, por exemplo, seriam bem mais agradáveis se gastássemos menos tempo nos deslocando, tornando escritórios, escolas, cinemas, parques e outras oportunidades mais 'próximos'.

Em tempos de covid-19, doença especialmente grave para os pulmões, melhorar a qualidade do ar também é essencial. Um estudo do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema) aponta que o transporte rodoviário é responsável por quase 70% das emissões de CO_2 de São Paulo, impactando diretamente a saúde respiratória de quem mora na cidade.

TRABALHO, EMPREGO E RENDA

Políticas públicas em mobilidade também são importantes para influenciar outros assuntos relevantes para as cidades, como o desenvolvimento econômico. Em São Paulo, por exemplo, o Plano Diretor vigente, de 2014, define eixos estratégicos para a geração de trabalho, emprego e renda com base na criação de corredores para incentivar o adensamento da região. Na prática, a melhora da mobilidade em determinadas áreas facilita o surgimento de edifícios de escritórios, comércio e outros serviços geradores de empregos e de renda.

Além de impulsionar a economia municipal, a criação de novos polos econômicos também tem impacto sobre a malha de mobilidade atual: imagine que cada vez menos pessoas precisem se deslocar dos extremos para o centro, em busca de trabalho, uma vez que ele estará disponível próximo a elas. Os resultados são metrôs, ônibus e ciclovias mais vazios e confortáveis para todos.

OLHANDO PARA FRENTE

O impacto da mobilidade nas cidades é tão grande que a prefeita reeleita de Paris, Anne Hidalgo, lançou o programa Paris a 15 Minutos, permitindo acessar os destinos diários mais importantes em até um quarto de hora. Para tal, não há dúvidas de que será necessário pensar a cidade como um todo, com novas formas de mobilidade e incentivo ao surgimento de polos de serviços mais próximos de quem, hoje, precisa se deslocar muito.

No Brasil, algumas iniciativas valem a pena serem notadas. O prefeito de São Paulo, Bruno Covas, por exemplo, assinou a carta 'Compromisso pela Nova Mobilidade', proposta pela Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), da qual a Quicko é membra fundadora. Seus principais pontos falam sobre priorizar as pessoas no planejamento da mobilidade, garantir a inovação no segmento, trabalhar parcerias com o setor privado e ONGs, ampliar a abertura de dados do transporte público e promover a melhora dos modais.

O compromisso é importante e marca uma preocupação pertinente para a próxima gestão de São Paulo, que deverá discutir o novo Plano Diretor da cidade, em conjunto com a Câmara dos Vereadores. Com tantos desafios, não há dúvida de que uma mobilidade inovadora e humana é aliada fundamental para a melhoria na qualidade de vida dos paulistanos.

"ALÉM DE IMPULSIONAR A ECONOMIA MUNICIPAL, A CRIAÇÃO DE NOVOS POLOS ECONÔMICOS TAMBÉM TEM IMPACTO SOBRE A MALHA DE MOBILIDADE ATUAL."

Pedro Somma, CEO da Quicko, startup de mobilidade urbana

Foto: Divulgação Quicko

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

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

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

EMBAIXADORA

No trânsito das grandes cidades, quem paga a conta são as mulheres

Mobilidade é mais do que se deslocar. É a base da vida de uma cidade e é fundamental para a construção de cidadania. É acesso à cidade, ao espaço público.

Para ser sustentável, a mobilidade urbana deve priorizar os modos ativos de transporte e o transporte público, de forma que todos consigam – independentemente do modal – acessar a cidade. Ela se torna insustentável quando uma parcela da população não consegue se mover para garantir a mobilidade de outra.

Chegar a pé no Obelisco do Ibirapuera, em São Paulo, ilustra essa situação: ou você se atira entre os carros na Av. Pedro Álvares Cabral ou caminha quilômetros até a única faixa de pedestres que permite esse acesso, e reza para o semáforo da travessia funcionar. Ou seja, o principal monumento da história paulista está ilhado por avenidas de alta velocidade e, para chegar lá com segurança, é melhor ir de carro. Um exemplo de mobilidade insustentável, não inclusiva.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

CARROCENTRISMO

As cidades brasileiras são cisalhadas por avenidas, viadutos, túneis, todas obras caras, que, ao não incluírem pessoas em seus projetos, excluem os chamados 'não motorizados' e, portanto, 'não dignos de direitos'. Há um século, o Brasil insiste em produzir cidades desiguais, não inclusivas, de baixa qualidade de vida, insustentáveis e perigosas. Cidades ruins a todos, em especial a mulheres, crianças e idosos – de longe, os mais afetados. Cidades injustas.

Para mudar esse absurdo, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, em vigor desde 2012, garante por lei a prioridade dos modos ativos e públicos de transporte. Imagine calçadas livres de buracos, com guias rebaixadas nas esquinas e rotas de pedestres conectadas por travessias. Ciclovias e transporte público de qualidade integrados, isolados do congestionamento dos carros. Utopia? Não, esse direito já é realidade em várias cidades do mundo.

O cidadão paulistano acostumado a ruas entupidas de carros nem imagina que esse caos resolve apenas 30,9% dos deslocamentos. O grosso da população (69,1%) ou está a pé ou de bicicleta (32,7%) ou no transporte público (36,4%), segundo dados da Pesquisa de Origem e Destino do Metrô (2017).

Se a esmagadora maioria não está em carros, a cota mais pesada dessa cadeia é das mulheres: 43,9% delas se locomovem de transporte público e 33,1% a pé ou de bicicleta. Faça as contas, 77% dos deslocamentos feitos pelas mulheres não são em automóveis e, quando isso ocorre, só 15% estão ao volante.

Como cabe às mulheres a missão de cuidar de filhos e idosos, da casa, do trabalho, das compras, e de tarefas extras não remuneradas que exigem várias saídas em um dia, a elas recai o ônus de calçadas inexistentes ou esburacadas. De transporte público precário e caro. De toda a conta de cidades insustentáveis, violentas, inacessíveis, desiguais, fruto do machismo estrutural, enraizado na cultura de se projetar mal o ambiente urbano.

Muito se fala em participação social para elaborar políticas públicas – isso é fundamental e com a necessária diversidade –, mas há também que se fazer, antes de aprovar cada projeto, cada orçamento, a simples pergunta: 'Vai ser bom para as mulheres?'

E quem tem de responder são elas! Nada adianta um homem de 1,80 metro testar a altura de uma barra de apoio dentro de um ônibus e concluir que 'Ahn, acho que essa altura está boa...' O 'achismo' como ciência.

Se for bom para as mulheres, será ótimo a todas e todos, simples assim. Quem sente na pele o que é empurrar um carrinho de bebê, ajudar um idoso a subir uma escada, caminhar com uma criança repetindo 'cuidado, não faça isso; cuidado, não faça aquilo' nas calçadas, entende qual é o perrengue da imobilidade de nossas cidades. São elas que sabem onde o calo dói, pois são elas que pagam a conta do trânsito.

> *RECAI SOBRE AS MULHERES O ÔNUS DE CALÇADAS INEXISTENTES OU ESBURACADAS E DO TRANSPORTE PÚBLICO PRECÁRIO E CARO.*

Foto: Arquivo Pessoal

Renata Falzoni é arquiteta e jornalista, e adotou a bicicleta como transporte há mais de 40 anos

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

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

POLÍTICAS PÚBLICAS

A mobilidade do futuro será modal e mais sustentável

Cidades devem ter projeto para compartilhamento de frotas

A cidade inteligente deve ser pensada para atender às necessidades das pessoas, com políticas públicas para a mobilidade urbana e desenhadas para a promoção da qualidade de vida e como meio de acesso a oportunidades.

Nesse cenário, a mobilidade urbana compartilhada funciona como infraestrutura fundamental no processo de priorização da jornada do usuário e diminuindo as desigualdades no acesso ao transporte público seguro, integrado e sustentável. O desafio das cidades, porém, é encontrar soluções multimodais, com a oferta de opções de frota compartilhada, com carros, bicicletas, scooters, patinetes, entre outros. E ainda considerando esses meios como complemento aos sistemas de transporte existentes.

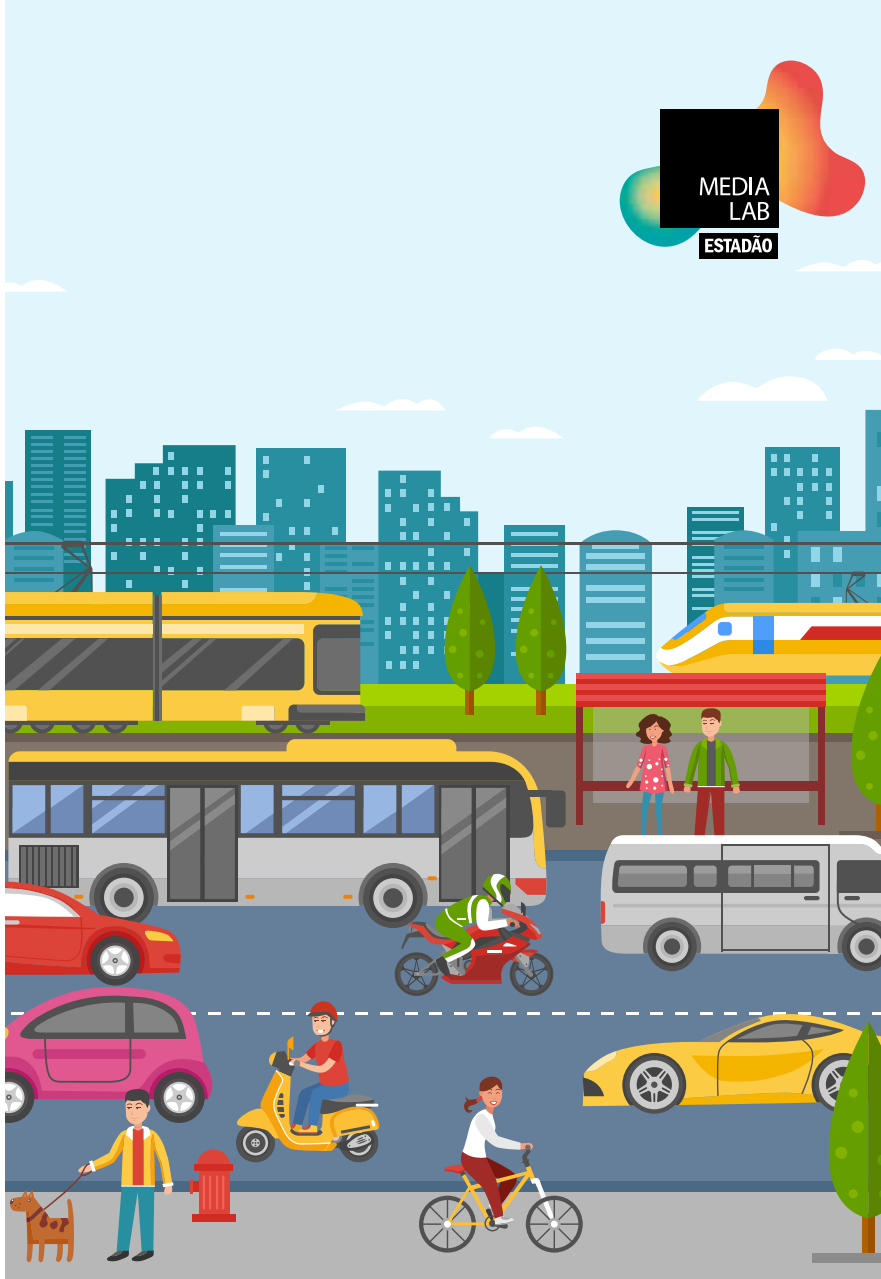
Ponto fundamental é a conexão de transformação global da mobilidade sustentável com o comportamento do usuário que chama cada vez mais a atenção ao tema. De acordo com o estudo Mobility Futures, da consultoria Kantar, realizado antes da pandemia da covid-19, 2030 será o ponto de mudança nas maiores cidades do mundo, apontando que 25% das pessoas desejam mudar a forma como se deslocam.

O levantamento aponta as mudanças na mobilidade de 31 metrópoles, incluindo São Paulo, considerada uma das principais cidades desse processo, juntamente com Manchester, Moscou, Paris, Joanesburgo, Guangzhou, Milão, Montreal, Amsterdã e Xangai.

"O processo e a necessidade de transformação da mobilidade urbana vêm ganhando espaço a partir da pandemia, reforçando a urgência de implementação do modelo compartilhado, integrado e sustentável e exigindo mais adaptação de formas convencionais", cita Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility.

"Incorporar soluções multimodais e tecnologias, além das tendências de locomoção, como o uso da bicicleta, caminhada, carona solidária, transporte por aplicativo, veículos elétricos, entre outras, ajudará na oferta de um transporte público mais robusto, seguro e com uma tarifa única e justa, favorecendo, principalmente, a população mais pobre e sempre mais penalizada nos deslocamentos", diz ela.

Faria entende que a pauta está bem estabelecida no Brasil, mas é necessária a colaboração entre setor público e privado, com o objetivo de melhorar, ampliar e agilizar a implementação de projetos. "Precisamos reforçar o papel de cada ator, em que destaco os governos, por meio do incentivo de mudanças de comportamento e promoção da regulamentação; o setor privado, com oferta de tecnologia e serviços; e a sociedade, que tem o papel de fiscalizar e acompanhar a efetividade das propostas."



Centro do debate

A mobilidade urbana compartilhada será amplamente debatida durante o evento nacional Connected Smart Cities & Mobility, que acontece entre 1º e 3 de setembro de 2021, e tem parceria do Mobilidade Estadão.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

Ações pré-evento

Nos dias 16 e 23 de março, acontecem os Eventos Regionais em Campo Grande (MS) e Curitiba (PR), respectivamente. As inscrições são gratuitas e as ações serão realizadas, até agosto, em todas as capitais do País. Em julho e agosto, também serão promovidas ações em diferentes locais da cidade de São Paulo. Os "Pontos de Conexão CSCM" serão transmitidos ao vivo.

Foto: Getty Images

Este material é produzido pelo Media Lab Estadão.

Apresente sua solução para mais de 20 municípios

Parceiro Oficial de Mídia

Participe dos Eventos Regionais e tenha acesso às Rodadas de Conexões & Negócios da maior plataforma de cidades inteligentes do Brasil

Connected SMART CITIES

09/03 Belém/PA, **16/03** Campo Grande/MS, **23/03** Curitiba/PR, **30/03** Maceió/AL, **06/04** Manaus/AM, **13/04** Recife/PE, **20/04** Rio de Janeiro/RJ, **27/04** Rio Branco/AC, **04/05** Fortaleza/CE, **11/05** Porto Alegre/RS, **18/05** Palmas/TO, **25/05** São Luis/MA, **01/06** Goiânia/GO, **08/06** Florianópolis/SC, **15/06** João Pessoa/PB, **22/06** Belo Horizonte/MG, **29/06** Macapá/AP, **06/07** Aracaju/SE, **13/07** Brasília/DF, **20/07** Cuiabá/MT, **27/07** Natal/RN, **03/08** Porto Velho/RO, **10/08** Teresina/PI, **17/08** Boa Vista/RR.

Evento Nacional
01 a 03 de setembro de 2021

Veja a programação completa em
evento.connectedsmartcities.com.br
ou fale conosco em **connectedsmartcities@nectainova.com.br**

Realização

Eventos Paralelos