

Foto: Marco Ankosqui

Acesse pelo  
QR Code

Vem aí o  
**SUMMIT**  
MOBILIDADE  
URBANA 2021

de 17 a 21 de maio.

100% online  
e gratuito!

Luiz Thunderbird: "A e-bike se encaixou muito bem na minha rotina e foi importante para eu voltar a pedalar"

# Mercado de bicicletas elétricas em expansão

*Em 2020, foram comercializadas 32.110 unidades de e-bikes no País: crescimento de 28% em relação a 2019. Nesse período, as vendas movimentaram R\$ 190 milhões*

Por Daniela Saragiotto

O mercado de bicicletas elétricas vive um *boom*, crescendo ano a ano no Brasil. No acumulado de 2020, foram 32.110 e-bikes vendidas, um incremento de 28,4% em relação a 2019, quando foram comercializadas 25 mil unidades. Os dados são do recém-divulgado *Boletim do Mercado de Bicicletas Elétricas 2021*, desenvolvido pela Aliança Bike e pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Labmob/UFRJ) e com coordenação da Multiplicidade. Do total de 2020, 14.247 unidades foram importadas, e 17.863 e-bikes, produzidas no Brasil, sendo 4.700 delas no Polo Industrial de Manaus.

As vendas movimentaram R\$ 190 milhões em 2020, com preço médio das bicicletas elétricas em R\$ 5.900. Para Daniel Guth, diretor executivo da Aliança Bike, o aumento é decorrente de um maior conhecimento da sociedade brasileira sobre o produto, o que foi reforçado durante a pandemia da covid-19, com o incentivo ao uso da bicicleta de maneira geral. "Mas nosso volume ainda é insípido pelo potencial do País – elas não representam nem 1% do mercado. A e-bike até agora não conseguiu atender os públicos que mais se beneficiariam dela, como usuários de motocicleta que usam o veículo para trabalho, entre outros", afirma o executivo.

O alto valor do produto, por causa da carga tributária, é um dos principais

entraves ao avanço desse mercado no Brasil. Ao todo, os impostos alcançam 85% do custo final do produto e seu Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) tem alíquota de 35%, enquanto o de bicicletas convencionais é de 10%. "Esperamos conseguir equiparação do IPI ao das bicicletas convencionais, pois é um produto que beneficia a sociedade", diz Guth.

## PÚBLICO DIVERSO

A e-bike é considerada um modal inclusivo, por atender a diversas faixas etárias. "Quando montamos nosso negócio, há 11 anos, imaginávamos vender a estudantes. Mas, com o passar do tempo, principalmente pelo valor do produto, percebemos ótima aceitação de pessoas entre 45 e 60 anos de idade", diz Rodrigo Affonso, fundador da LEV, empresa que opera no Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre. De acordo com ele, é muito comum que filhos de pessoas nessa faixa etária também acabem aderindo a uma e-bike. "Quem experimenta acaba se apaixonando", diz. Foi exatamente o que aconteceu com Luiz Thunderbird, músico, apresentador e ex-VJ da MTV Brasil, que começou a usar uma bike elétrica emprestada de um amigo em 2019 e não parou mais. "Ela se encaixou muito bem em minha rotina e foi importante para que eu voltasse a pedalar. Ela me ajudou a ganhar ritmo novamente e melhorar meu desempenho", conta Thunderbird.

**+** CONTINUA NA PÁG. 2

Leia também:

## SUMMIT

*Estacionamento: vagas ociosas são as próximas fronteiras das cidades*

**+** PÁG. 4



Foto: Getty Images

E mais:

## STOCK CAR

*Conheça a alta tecnologia presente nos pneus da categoria*

**+** PÁG. 6



Foto: Duda Bairos | Divulgação

# Estudo mostra que 56% de quem tem e-bikes se deslocava de carro

Pandemia impulsionou segmento; dificuldades na cadeia de fornecimento ainda é um entrave

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



**32.110**  
e-bikes  
vendidas, em  
2020



**R\$ 190 milhões**  
é o valor  
movimentado  
pelos vendas no  
ano passado



**85%**  
do custo final  
de uma bicicleta  
elétrica é  
composto por  
impostos e taxas



**R\$ 5.900**  
é o preço médio  
dos produtos  
no mercado

Uma ampla pesquisa sobre uso de bicicletas elétricas feita no final do ano passado pela Aliança Bike e pelo Laboratório de Mobilidade Sustentável da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Labmob/UFRJ), com 400 usuários desse transporte, revelou que pouco mais da metade das pessoas (56%) que agora se locomovem com o equipamento para trabalhar ou estudar antes se deslocava com um automóvel.

Esse é o caso de Luiz Thunderbird, músico, apresentador e ex-VJ da MTV Brasil, que vendeu seu carro em 2009, mesmo ano em que começou a usar uma e-bike. “Hoje, com a bike elétrica e a convencional, faço a maior parte dos meus deslocamentos diários e há diversas outras opções de transporte quando tenho alguma necessidade específica”, conta. Sua história com o equipamento começou depois que ficou sem pedalar as convencionais por um tempo e precisava retomar o condicionamento. “Para piorar, morava em uma região em São Paulo de muita ladeira. Então, um amigo me emprestou sua e-bike, que, mesmo antiga, facilitou muito para mim”, lembra.

Ciclista há anos, Thunderbird, que lança, em breve, o Garupa Podcast, conta que roda em torno de 250 quilômetros por semana, alternando entre sua bicicleta convencional e um modelo mais moderno do que sua e-bike inaugural: uma Specialized Vado, que passou a usar neste ano. Ele relata que utiliza as cicloviárias da capital paulistana três vezes por semana para praticar exercícios e cumprir seus compromissos.

“É uma alternativa perfeita, porque você não chega ao lugar todo suado, ela tem pedal assistido e é uma delícia de pedalar. É um absurdo não facilita-

Foto: Marco Ankosqui



rem o acesso das pessoas a um transporte tão saudável, que só não cresce mais por causa do preço, ainda muito alto em razão dos impostos”, diz.

## AQUECIMENTO

A análise da série histórica indica que o mercado de bicicletas elétricas, no Brasil, saltou de 7.600 unidades, em 2016, para

32.110, em 2020 (veja gráfico abaixo). Ao mesmo tempo que a pandemia do coronavírus causou retração da economia brasileira, no geral, houve aumento expressivo nesse mercado, com a sociedade percebendo o modal como aliado no combate à pandemia, permitindo deslocamentos, atividade física e de lazer com segurança sanitária e distanciamento social. Para este ano, o *Boletim do Mercado de Bicicletas Elétricas 2021* faz duas projeções: uma, mais conservadora, com crescimento na ordem de 23%, alcançando 39.500 e-bikes; outra, mais otimista, em que serão comercializadas 43.000 unidades até o final do ano, elevação de 43% nas vendas.

Para os revendedores, 2020 ficou marcado pelo aumento da procura do produto acima da média, beneficiando quem tinha estoque maior. “Foi um ano muito surpreendente porque nos organizamos para continuar trabalhando, tomando todos os cuidados, mas oferecendo descontos agressivos aos clientes e dobrando a comissão dos funcionários”, explica Rodrigo Affonso, fundador da LEV, marca que tem 90% de *market share* no Rio de Janeiro.

A estratégia deu certo: em abril de 2020, a empresa superou a previsão de venda para o ano, de acordo com o executivo. Além da venda, a LEV trabalha com locação para pessoas físicas e empresas. “Registramos crescimento de 48,8% em 2020, na comparação com o ano anterior, e inauguramos mais seis lojas”, conta o fundador da rede, que contabiliza, atualmente, 19 revendedoras no Rio de Janeiro, em São Paulo e Porto Alegre.

A Vela Bikes também sentiu aquecimento na busca do produto pelos consumidores, no ano passado. “Registramos aumento de 10% nas vendas e esse número poderia ter sido maior se não tivéssemos enfrentado desafios na cadeia de fornecimento”, diz Victor Hugo

Foto: Divulgação LEV



Cruz, fundador da empresa. No período, a empresa iniciou uma mudança estratégica, com investimentos focados em e-commerce e concentração maior no site. “Em 2018, o canal era responsável por 5% do faturamento e, em 2020, já representava 90%. Com a mudança, estamos notando uma migração das vendas, antes muito centralizadas em São Paulo, para outros Estados”, conta.

Para a Vela Bikes, este ano segue em ritmo parecido com 2020. “O interesse pelas bicicletas elétricas continua alto: atendemos pessoas de todos os perfis e faixas de idade, inclusive as que venderam seus automóveis”, diz Cruz. A boa notícia, para a empresa, foi o recente investimento de R\$ 1,9 milhão, que acabou de se viabilizar, por meio de uma campanha de captação que envolveu 200 investidores. “Isso demonstra que, felizmente, muita gente está apostando no potencial das bicicletas elétricas”, diz o fundador da Vela Bikes.

Thunderbird vendeu o automóvel em 2019 e, atualmente, se desloca pelas ruas de São Paulo alternando o uso da bicicleta convencional com o da elétrica

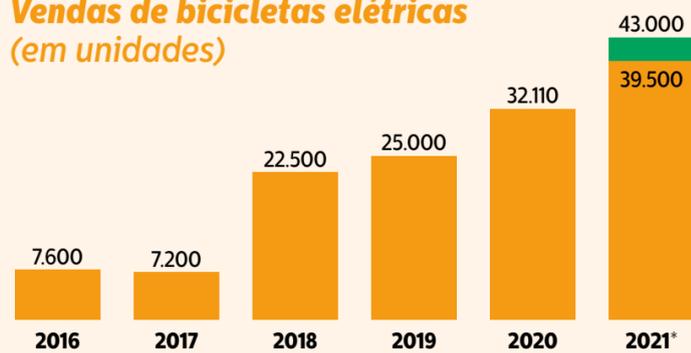


MOMENTO  
mobilidade

NÃO PERCA A LIVE:  
“MAIO AMARELO:  
POR MAIS  
SEGURANÇA NO  
TRÂNSITO” HOJE,  
ÀS 11H, NO PORTAL  
MOBILIDADE



## Vendas de bicicletas elétricas (em unidades)



\* Projeção | Fonte: *Boletim do Mercado de Bicicletas Elétricas 2021*

Victor Hugo Cruz, da Vela Bikes: crescimento de 10% nas vendas em 2020

Foto: Divulgação Vela Bikes



Rodrigo Affonso, da LEV: marca cresceu 48,8% em 2020 e inaugurou seis lojas no período

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

A professora Karla Oliveira e o estudante Juan Santana: conteúdos do programa Caminhos para a Cidadania contribuem para aprimorar os resultados do ensino



**“Acreditamos que investir na qualificação do professor é uma maneira de melhorar a eficiência dos conteúdos ministrados em sala de aula e valorizar esse profissional tão importante”**

Ariane Teles, responsável pelo programa Caminhos para a Cidadania no Instituto CCR

# O FUTURO COMEÇA HOJE

As circunstâncias da pandemia fizeram com que professores se vissem diante da necessidade de adaptação rápida ao ensino remoto. Tratava-se de um desafio complexo, já que dar aulas pela internet era uma novidade para a maioria.

Em cerca de 1,3 mil escolas de 84 municípios dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Bahia, os docentes da rede pública contam com um apoio fundamental para esse processo de adaptação: o programa Caminhos para a Cidadania, gerenciado pelo Instituto CCR, braço social de um dos maiores grupos de infraestrutura em mobilidade da América Latina, a CCR - que, com forte presença nas cidades em que atua, trabalha por uma mobilidade cada vez mais humana.

O Caminhos para a Cidadania é uma ação socioeducacional que promove a formação continuada e o empoderamento de educadores por meio da oferta de materiais, cursos à distância e estratégias pautadas nas dez Competências Gerais da Base Nacional Comum Curricular (BNCC), nas Metodologias Ativas e nas Competências Socioemocionais.

## CONTEÚDO RELEVANTE

Criado em 2002, o programa já atendeu mais de 3,4 milhões de alunos, mais de 131 mil educadores e se fez presente em 118 municípios, por meio de parcerias com as secretarias municipais de educação. O programa nasceu com o objetivo inicial de transmitir às crianças ensinamentos sobre segurança no trânsito. Com o passar dos anos, o tema central foi ampliado e o foco foi sendo gradualmente direcionado ao aperfeiçoamento dos professores.

Hoje, o foco é oferecer ferramentas aos docentes para que trabalhem temas como diversidade, inclusão, meio ambiente, bullying, pertencimento, alimentação, empreendedorismo e educação financeira. “São temáticas multiplicadas com os alunos por meio de atividades em sala ou em casa, com os familiares”, explica a responsável pelo programa no Instituto CCR, Ariane Teles.

Ela conta que a decisão de fortalecer a cultura do Ensino a Distância (EaD) para o aperfeiçoamento dos docentes, em substituição às atividades presenciais, já havia sido tomada antes da pandemia. “Só não imaginávamos, é claro, o quanto o ensino remoto seria impulsionado e se tornaria tão importante em tão pouco tempo.”

Ao longo de 2020, em meio à pandemia, foram disponibilizados

Programa Caminhos para a Cidadania, do Grupo CCR, ensina sobre segurança no trânsito, cidadania e respeito ao próximo em mais de 80 cidades brasileiras

84 materiais no site do programa ([www.caminhosparaacidadania.com.br](http://www.caminhosparaacidadania.com.br)). Os cursos oferecidos, por meio de uma plataforma própria, fizeram sucesso entre os professores - tanto o de competências socioemocionais quanto o de cuidados com o meio ambiente. Também houve grande procura pelos materiais extras disponibilizados no site, como sugestões de filmes, livros, séries, brincadeiras, jogos e atividades que ensinam e divertem as crianças em casa.

“Acreditamos que investir na qualificação do professor é uma maneira de melhorar a eficiência dos conteúdos ministrados em sala de aula e valorizar esse profissional tão importante”, diz Ariane. Os cursos oferecidos aos professores são restritos aos integrantes das redes de ensino municipais que participam do programa, mas há também no site conteúdos abertos a qualquer interessado, além de um espaço com atividades para as crianças, igualmente livre e gratuito.

## AMPLIAÇÃO E DIVERSIFICAÇÃO

Outra preocupação do programa, reforçada durante a pandemia, é a saúde mental dos profissionais de educação. O percurso nesse aspecto foi construído sob orientação do conhecido psicoterapeuta Leo Fraiman, incluindo o módulo “Escola da Vida”, dentro do curso EaD dos professores.

Além da diversificação dos temas ao longo do tempo, a faixa etária dos alunos envolvidos no programa também foi sendo gradualmente ampliada - o Caminhos para a Cidadania começou voltado aos 4º e 5º anos e agora já atinge todo o Ensino Fundamental I, do 1º ao 5º ano.

Outra vantagem da adoção das atividades digitais é que a área geográfica abrangida também pode ser ampliada com mais facilidade - tanto que o programa está chegando à Bahia, quarto estado a ser contemplado, inicialmente nos municípios de Salvador e Lauro de Freitas, por meio da CCR Metrô Bahia. O Caminhos para a Cidadania conta com o apoio de várias Unidades de Negócio do Grupo CCR: as concessionárias CCR AutoBAN, CCR NovaDutra, CCR RodoNorte, CCR SPVias, CCR ViaLagos, CCR ViaOeste, CCR RodoAnel e ViaRio.



Use o QR Code e assista à live completa



## Educação fortalecida

O Dia Internacional da Educação, 28 de abril, foi celebrado com uma edição especial do Momento Mobilidade, conversa semanal conduzida pelo editor do Jornal do Carro, Tião Oliveira. As convidadas foram Ariane Teles, responsável pelo programa Caminhos para a Cidadania, do Grupo CCR, e a professora Maria Aparecida Pedrosa Rocha Pena, conhecida como Cidinha Pedrosa, de Pindamonhangaba (SP), um dos primeiros municípios a aderir ao programa, criado em 2002.

Cidinha ressaltou a importância redobrada que o Caminhos para a Cidadania ganhou no cenário da pandemia. “Nós, professores, temos um novo desafio, que é lidar com ferramentas tecnológicas sem perder o vínculo com as crianças e o prazer de ensinar”, ela descreveu. “Tudo isso reforça a visão de que a educação vai muito além da instituição escola.”

A professora reconheceu o empenho do Grupo CCR em pro-

mover mais qualidade na educação, elogiou a disponibilidade dos gestores do programa para ouvir sugestões dos participantes e descreveu os efeitos positivos ao longo dos anos. “O que vemos é um alto índice de adesão dos professores e respostas muito positivas por parte dos alunos”, relatou a professora. “São 8 mil crianças impactadas no município, além de todo o desdobramento em suas casas. É impressionante como as crianças conscientizam suas famílias.”

Referência para a construção dos currículos de todas as escolas do país, a BNCC é composta por dez Competências Gerais que devem nortear o trabalho das escolas e dos professores. Durante a conversa do Momento Mobilidade, foram destacadas algumas dessas competências impactadas diretamente pelo Caminhos para a Cidadania, como a número 5 (cultura digital), a 8 (autoconhecimento e autocuidado) e a 10 (responsabilidade e cidadania).

# Por que vagas de estacionamento são a próxima fronteira urbana

Um dos palestrantes do Summit Mobilidade Urbana 2021 explica como transformar áreas ociosas em espaços públicos, como jardins, parques e exposições ao ar livre

Por Carlo Ratti\*

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



A situação da mobilidade tem mudado nos últimos anos: os serviços de caronas e compartilhamento de veículos por aplicativo entraram em nossas vidas e reduziram a necessidade de estacionamento, pois cada veículo compartilhado pode remover até uma dúzia de particulares das ruas. No futuro próximo, espera-se que os carros autônomos tenham efeitos semelhantes em escala maior. Se o número total de veículos cair rapidamente, quanto asfalto poderia ser removido? E o que podemos fazer com isso?

## REFERÊNCIAS GLOBAIS

Grandes estacionamentos ao redor dos aeroportos nos Estados Unidos estão em crise. Por que desperdiçar dinheiro para deixar seu carro (relativamente) perto do aeroporto JFK, em Nova York, quando você pode simplesmente ir e voltar de Uber? Mesmo nos centros, as imobiliárias estão considerando converter garagens para outras funções.

Vamos supor que, um dia, o compartilhamento será um fato geral. Qual

o número mínimo de vagas que precisaríamos? Em um artigo recente publicado na *Nature's Scientific Reports*, meus colegas do MIT e eu tentamos encontrar uma resposta. Começamos com Cingapura, cidade com 5,6 milhões de habitantes, que usam 1,3 milhão de vagas de estacionamento, mais que o dobro do número de carros.

Fizemos uma análise de big data de padrões de deslocamento da ilha para um cenário extremo: com todos os veículos autônomos e compartilhados, as vagas poderiam ser reduzidas a zero. Mas isso aumentaria o número total de quilômetros percorridos pelos automóveis, que circulam mesmo sem ninguém a bordo, causando *deadheading*, viagens sem receita entre passageiros. Partimos para um segundo modelo, que limitou o aumento da distância percorrida em 15% e resultou na impressionante eliminação de 86% das vagas.

Isso teria enorme valor econômico, permitindo-nos repensar as próprias cidades. Pense em estações de recarga para veículos elétricos, vagas de estacionamento para scooters e bicicletas compartilhadas ou áreas de entrega e coleta

de comércio eletrônico e plataformas de carona. Alguns dos usos podem ser tradicionais, como infraestrutura para transporte público de massa, já que ônibus são mais baratos e ecológicos que transportes personalizados, ainda mais com roteamento dinâmico entre as paradas.

## CIDADES PARA AMIGOS

Mesmo depois de redistribuir o meio-fio para novos usos, ainda pode haver espaço sobrando. Podemos nos inspirar em experimentos como o Park(ing) Day, que começou em São Francisco em 2005 e permite aos cidadãos converterem esse espaço em salões ao ar livre, jardins, parques infantis e exposições de arte em miniatura.

Se cada metro quadrado pudesse ter múltiplos usos, as plataformas digitais conseguiriam gerenciar a alocação de funções de forma dinâmica. Os restaurantes poderiam abrir espaço na calçada para entregas de produtos pela manhã e criar mesas para jantares ao ar livre à noite, como imaginamos em um projeto recente com a Sidewalk Labs, empresa irmã do Google para inovação urbana.

É claro que alguns dos cenários aci-

ma são levados ao limite. No entanto, livrar-se de até 50% das vagas de estacionamento liberaria grande quantidade de terreno urbano. A identificação de novos usos e a busca de sistemas de gestão envolvem questões políticas e econômicas que exigirão negociações e discussões públicas complexas. No fim das contas, pode chegar mais perto do velho sonho do grande planejador urbano americano Lewis Mumford: "Esqueça o maldito automóvel e construa cidades para amantes e amigos".

Foto: Sara Magni | Divulgação



\*Carlo Ratti é arquiteto e engenheiro, leciona no Massachusetts Institute of Technology, em que dirige o Senseable City Lab

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

ESTADÃO

Ouçá os assuntos mais relevantes do dia sempre que quiser

NOTÍCIA NO SEU TEMPO

O podcast que conta para você o que acontece no Brasil e no mundo

OFERECIMENTO:

APOIO:



Acesse pelo QR Code



# 8 novas tecnologias que ajudam a salvar vidas no trânsito

Conheça os itens que já estão disponíveis no Brasil para auxiliar a reduzir acidentes nas ruas e estradas



**A** tecnologia está cada vez mais presente nos automóveis. Carros conectados, com motores elétricos ou sistemas híbridos, por exemplo, passaram a ser mais comuns nas ruas brasileiras. Além disso, as montadoras investem em equipamentos de segurança a fim de reduzir acidentes e tornar a condução mais segura. Confira, a seguir, alguns desses sistemas que já estão disponíveis em veículos comercializados no País.

**1 Alerta de fadiga:** por meio de sensores, o computador central do carro analisa a maneira de dirigir do condutor após os primeiros quilômetros sempre que o motor é acionado. Se detectar que o motorista está demonstrando sinais de cansaço ou desatenção, soa um alarme, sugerindo parada para descanso.

**2 Monitor de ponto cego:** sensores nas laterais do veículo detectam a aproximação e a presença de veículos, alertando o motorista nas manobras de mudança de faixa e de ultrapassagem. Com o carro estacionado, o sistema também pode avisar sobre algum veículo se aproximando na hora de os ocupantes desembarcarem.

**3 Alerta e assistente de manutenção em faixa:** uma câmera (ou duas ou três, no caso de veículos mais sofisticados) analisa as faixas pintadas na via e, se o motorista muda de pista sem sinalizar (usando as setas), aciona um alarme. No caso do assistente, o sistema também corrige o desvio de trajetória, mantendo o carro na pista.

**4 Alerta de colisão e frenagem autônoma de emergência:** sensores e câmeras monitoram a área à frente do veículo no trânsito e, se detectarem que carro, caminhão ou ônibus reduziu a velocidade ou parou abruptamente, o sistema, inicialmente, avisa o motorista por meio de alertas visual e sonoro. Se o condutor não tomar nenhuma medida a respeito (reduzir a velocidade e frear), os freios são acionados para mitigar as consequências de uma possível colisão ou mesmo evitá-la. Alguns automóveis têm equipamentos que também conseguem identificar pedestres e ciclistas no trânsito urbano.

**5 Alerta de tráfego cruzado traseiro:** item muito útil, principalmente, nas manobras de ré, ao sair de vagas em supermercados, por exemplo. Sensores na traseira do veículo detectam a presença ou aproximação de outros carros (ou pedestres), auxiliando o motorista. Pode atuar com avisos sonoros, imagens ou ambos se o automóvel possuir câmera de ré.

**6 Controlador de velocidade de cruzeiro adaptativo (com sistema stop and go):** popularmente conhecido como piloto automático adaptativo, o equipamento não só mantém o carro em uma velocidade programada como também na distância desejada em relação ao carro que vai à frente, independentemente da velocidade deste. Caso o motorista esteja rodando a 80 km/h com o sistema acionado e depare com um caminhão trafegando a 70 km/h, por exemplo, o equipamento passa a manter a distância programada pelo motorista, em vez da velocidade. Assim que a via à frente ficar livre novamente, o carro volta a rodar a 80 km/h, automaticamente. Os sistemas mais modernos são capazes de atuar mesmo em situações de anda e para, típicas de trânsito urbano.

**7 Leitor de placas de velocidade:** por meio de câmeras na parte interna do para-brisa, o sistema identifica as placas com os limites e alerta o motorista, caso este esteja acima do permitido. Alguns modelos também conseguem identificar semáforos. Se o veículo possuir controlador de velocidade adaptativo, os itens podem atuar em conjunto, proporcionando uma condução semiautônoma.

**8 Câmera de visão noturna:** graças a uma câmera de infravermelho com detector de calor, a central eletrônica do veículo consegue detectar a presença de animais e de pessoas, mesmo sob condições adversas, como neblina e chuva. O equipamento alerta o motorista e exibe as imagens em uma tela no quadro de instrumentos do veículo e ajuda a evitar acidentes, principalmente no caso de animais que surgem inesperadamente cruzando a via à noite.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

QUALIDADE, TECNOLOGIA E DESIGN  
A SERVIÇO DA SEGURANÇA NO TRÂNSITO.



- Visão 360°
- Detector de perigo
- Airbag total
- Freios a disco nas 4 rodas
- Sistema de auxílio para freadas de emergência
- Auto Hold

# Tecnologia dos pneus da Stock Car

Único elo entre carro e asfalto, equipamentos são produzidos nas mesmas fábricas que os da F1

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Por Alan Magalhães

**P**ode reparar, uma das coisas que mais se ouvem e se comentam durante uma corrida, sejam de carros, sejam de caminhões ou motos, são os pneus. Furados, degradados numa freada, trocados, macios, médios, quentes ou frios, eles ocupam boa parte das atenções ao longo de qualquer competição. E não é para menos. Se os bólidos de corrida embarcam e desenvolvem tecnologias de ponta, mecânicas ou aerodinâmicas, elas só fazem sentido se o desempenho gerado for transferido para o solo, na forma de tração, frenagem e estabilidade. Os freios mais desenvolvidos do mundo dependem dos pneus para serem eficientes, da mesma forma acontece com motores, transmissões e aerofólios.

Na Stock Car Pro Series, mais competitiva e profissional categoria do automobilismo brasileiro, essa história começou no final dos anos 70, quando os carros, originais de rua e apenas com pequenas modificações, “calçavam” pneus Pirelli Cinturato CN36, que eram comprados em qualquer loja. E, para melhorar a performance, as equipes os lixavam até ficarem quase carecas, aumentando, assim, a área de contato com o asfalto. Imagine, novinhos, os CN36 iam para o torneio e boa

parte deles virava pó. Eram tempos mais românticos – e pouco tecnológicos.

Atualmente, com 20, 25 carros dentro do mesmo segundo, o romantismo ficou para trás e deu lugar a uma batalha técnica entre as equipes. Se tudo evoluiu, não foi diferente com os pneus, e nada disso seria possível se eles não fossem, rigorosamente, idênticos.

## PNEUS EXCLUSIVOS

A mesma Pirelli, além da Stock Car, fornece seus compostos para categorias no Brasil e no mundo, como o Mundial de Rally (WRC), o Mundial de GT e, claro, o supressumo desse esporte: a Fórmula 1. Dentro das 42 temporadas já disputadas pela Stock Car, apenas em 2008, 09, 10, 11 e 12, o fornecedor foi a Goodyear.

Em 2013, a marca italiana voltou à categoria, em que permanece até hoje. “A Pirelli se orgulha muito em fazer parte e estar junta com a Stock Car, praticamente, por toda sua história. Nela, conseguimos evoluir nossos produtos ao máximo, levando esse know-how das pistas à rua, de forma que quem ganha é sempre o consumidor”, declarou Fabio Magliano, gerente de produtos Car e Motorsport da Pirelli para a América Latina.

Os pneus da Stock Car são produzidos nas mesmas fábricas em que são manufaturados os pneus da F1, em duas plantas situadas na Europa, uma na Romênia, em Slatina, e outra



Foto: Duda Baitiros | Divulgação

na Turquia, em Ismit. Além disso, são exclusivos, pois foram desenvolvidos especialmente para os carros da categoria, em conjunto com a engenharia da Pirelli de Milão, considerando todas as peculiaridades dos autódromos brasileiros e suas características.

Tanto o P Zero, slick para pista seca, na medida 305/660-18, quanto o Cinturato, de pista molhada e medida 305/660-18, são utilizados, exclusivamente, pelos carros da categoria. Nenhuma outra competição do mundo tem esse mesmo composto, construção e medidas agregados a um mesmo produto.

Controles de qualidade, logística e armazenagem seguem padrões internacionais de segurança e qualidade, garantindo que os compostos, quando utilizados, apresentem o máximo de performance e integridade.

Toda essa tecnologia adquirida no maior laboratório a céu aberto do mundo, que é a pista de corrida, está embarcada no pneu que Felipe Massa, Rubens Barrichello, Tony Kanaan e outras grandes estrelas da Stock Car colocam em seus carros. Lembre-se disso na hora de trocar os pneus do seu veículo.

Os pneus da Stock Car são produzidos em duas fábricas da Pirelli: uma na Romênia e outra na Turquia



**NO PRÓXIMO DOMINGO (16) ACONTECERÁ A SEGUNDA ETAPA DO ANO, EM INTERLAGOS (SP), COM LARGADA ÀS 11H15 E TRANSMISSÃO AO VIVO PELA BAND E SPORTV**

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.



## STOCK CAR PRO SERIES

# DOMINGO, 16 DE MAIO, 11:15 HORAS.

**A próxima etapa será no templo do automobilismo, o Autódromo de Interlagos! Fique ligado, o formato mudou: serão 2 corridas de 30 minutos cada, com grid invertido na segunda prova. Não perca!**

Saiba tudo da Stock Car no site [www.stockproseries.com.br](http://www.stockproseries.com.br)

Transmissão ao vivo na Band e no Sportv2. Assista também nas plataformas digitais da StockCar!

Montadoras:

Patrocínios:

Media Partner:



# DICA JORNAL DO CARRO: NOVO PEUGEOT 208 ACTIVE AT POR R\$ 74.990



OFERTA SELECIONADA  
**Jornal do Carro**



Valor promocional a partir de R\$74.990,00 à vista para Novo 208 Active 1.6 AT 21/21 - Branco Banquise ou Preto Perla Nera ou financiado pelo Banco PSA com Entrada de R\$44.994,00 à vista + 12 parcelas mensais de R\$3.012,84. Com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 0,69% a.m e 8,60% a.a. Valor total a prazo de R\$81.148,11. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para operação de 2,01% a.m e 26,98% a.a., com IOF de 1,50% a.a para Pessoa Jurídica e 3,00% a.a para Pessoa Física. IOF, Cadastro e despesa para constituição da garantia estão inclusos nos cálculos das prestações e CET. Sujeito à aprovação de crédito. Alguns itens podem ser opcionais. Estoque: 10 unid. 3 anos de garantia nos termos dos respectivos manuais. Prazo de entrega 90 dias. \*\* Consulte os preços das revisões\*\*. Promoção para veículos faturados de 04/05/2021 a 01/06/2021 ou enquanto durarem os estoques. Não cumulativa para outras promoções. Atenção: O crédito deve ser usado de forma consciente, portanto antes de contratá-lo verifique se está adequado as suas necessidades financeiras. Banco PSA: Ouvidoria 0800-7719090, SAC Banco PSA - 0800 7715575 e Central de Atendimento ao deficiente auditivo ou de fala 0800 771 1772. \*Validade das condições comerciais ou enquanto durarem os estoques. \*\*A MONTADORA/CONCESSIONÁRIA será a única responsável por seus bens e/ou serviços, bem como pelo cumprimento das normas legais ou infralegais oriundas de qualquer órgão da Administração Pública, direta ou indireta, respondendo perante consumidores, órgãos públicos e terceiros pelo conteúdo dos anúncios das ofertas inseridos pelo ESTADÃO no portal 0km.jornaldocarro.com.br, inclusive, mas não se limitando a, o cumprimento da legislação pertinente, como, dentre outras, o Código de Defesa do Consumidor, Normas Padrão da Atividade Publicitária CENP e ao Código de Auto Regulamentação Publicitária do CONAR, comprometendo-se a indenizar e defender o ESTADÃO em qualquer ação, reclamação ou procedimento proposto em face deste, suportando integralmente eventuais ônus e despesas decorrentes dos danos e prejuízos a que der causa, tendo o ESTADÃO direito de regresso e de ressarcimento em face da MONTADORA/CONCESSIONÁRIA por eventuais valores pagos a este título. Sobre as imagens: meramente ilustrativas Sobre as ofertas: de acordo com a disponibilidade do estoque Sobre as condições comerciais: poderão ser alteradas a qualquer momento sem prévio aviso.

# Por muito mais mobilidade elétrica

Parceria contempla divulgação da Semana da Mobilidade Elétrica. Evento acontecerá em setembro com o Dia da Mobilidade Elétrica e o Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



**A** área de Mobilidade do **Estadão** e o Veículo Elétrico Latino-Americano acabam de firmar uma parceria que irá contribuir para que a população possa conhecer mais sobre os benefícios da mobilidade elétrica, tendência em alta no Brasil e no mundo. O objetivo é dar visibilidade a dois dos mais importantes eventos do setor, que, juntos, compõem a Semana da Mobilidade Elétrica, que, para este ano, terá novas atividades. A semana começará em 18 de setembro com o Dia da Mobilidade Elétrica, que contará com uma tradicional carreata pela capital paulista, entre outras ações. Já o VE Latino-Americano – Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes – acontecerá de 23 a 25 de setembro, e fechará a semana de ações em prol da mobilidade elétrica.

Os dois momentos são tradicionais e fazem parte, há anos, do calendário da eletromobilidade do País. O Dia da Mobilidade Elétrica está em sua quinta edição e tem como objetivo aproximar a sociedade desses veículos, desmistificando o uso dessa fonte energética e esclarecendo dúvidas. Realizado na capital paulista, ele tem dois momentos principais: a famosa carreata, quando diversos tipos de veículos elétricos atravessam a Avenida Paulista em direção à Praça Charles Miller, no Pacaembu. No

final da carreata, os participantes terão um espaço, em que as pessoas podem testar os mais diversos modelos de veículos híbridos e elétricos.

Já o VE Latino-Americano – Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes –, agora em sua 16ª edição, está agendado para acontecer nos dias 23, 24 e 25 de setembro, no Expo Center Norte (SP). Em paralelo ocorre, também, o Congresso da Mobilidade e Veículo Elétrico – C-Move, braço de conteúdo do evento, que, neste ano, contará mais uma vez com grandes nomes desse segmento. Ambos foram idealizados por Ricardo Guggisberg, ex-presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e atual presidente do Instituto Brasileiro de Mobilidade Sustentável (IBMS).

#### AMPLIFICAR CONHECIMENTO

Para ampliar a divulgação dessas ações, o Mobilidade **Estadão** disponibiliza seus produtos editoriais em várias plataformas. Além deste caderno, há o portal ([mobilidade.estadao.com.br](http://mobilidade.estadao.com.br)), as lives *Momento Mobilidade*, realizadas às quartas-feiras, às 11h, com transmissão ao vivo pelas redes sociais do **Estadão** (Facebook, Twitter e LinkedIn), além da experiência em eventos como duas edições do Summit Mobilidade.



Foto: Divulgação VE

**Dia da Mobilidade Elétrica: carreata passará pela Paulista em direção à Praça Charles Miller**

“Temos forte compromisso com a mobilidade sustentável, e essa parceria foi uma grata surpresa. Nossa audiência é de 43 milhões de pessoas que consomem mobilidade, a quem iremos levar esses conteúdos tão relevantes”, diz Marcelo Godoi, head de Mobilidade do **Estadão**. Na outra ponta, a ação também foi comemorada. “Essa parceria dará

amplitude à comunicação referente ao mercado de veículos elétricos e seu desenvolvimento. Assim, temos a possibilidade de levar conhecimento a muitas pessoas sobre as oportunidades existentes em todas suas vertentes”, diz Ricardo Guggisberg, executivo que também é CEO da MES Eventos, empresa realizadora e organizadora dos dois eventos.

**Semana da Mobilidade Elétrica**

**Dia da Mobilidade Elétrica**  
18 de setembro

**VE Latino-Americano – Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes**  
23 a 25 de setembro, no Expo Center Norte (SP)

**PARA SABER MAIS SOBRE OS EVENTOS, ACESSE:**



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes

#OEMISSIONTOTALEMOÇÃO

[velatinoamericano.com.br](http://velatinoamericano.com.br)

**23 A 25**  
SETEMBRO

**O MUNDO MUDOU**

A 16ª edição do **VE LATINO AMERICANO** confirma que a eletrificação é o futuro do setor e se consolida como local de debate, impulsão e desenvolvimento da mobilidade elétrica na América Latina.

Muito além da exposição de veículos, o VE promove conteúdos e discussões sobre o desenvolvimento do mercado elétrico entre autoridades, iniciativa privada e a sociedade.

**SETORES**

PESADOS

LEVES

LEVÍSSIMOS

COMPONENTES

INFRAESTRUTURA

SERVIÇOS

**FAÇA PARTE DESSA EVOLUÇÃO! VENHA PARA O MUNDO ELÉTRICO!**

Eventos complementares ao VE Latino Americano:

**DIA DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

18/  
SETEMBRO

**C-MOVE**

CONGRESSO DA MOBILIDADE E VEÍCULOS ELÉTRICOS

23 e 24/  
SETEMBRO

23/  
SETEMBRO

**Prêmio Eletromobilidade**

Informações: (11) 3063.1182 | [contato@meseventos.com.br](mailto:contato@meseventos.com.br)

Apoio:

Organização e Promoção:

Consultoria e Gestão:

Parceria Estratégica:

Realização:

# O futuro das cidades também passa pelos estacionamentos

Soluções já implantadas em várias partes do mundo mostram como estacionamentos são aliados a cidades mais tranquilas, eficientes, conectadas e em movimento. Em grandes centros urbanos, muito além de guardar carros com segurança, esses espaços estão oferecendo opções para incentivar o uso de outros veículos, como bicicletas, e aproveitando suas localizações estratégicas para servir de armazéns de mercadorias.

Ao migrar para os estacionamentos, fluxos de atividades e pessoas em torno de serviços essenciais são reorganizados. Vias públicas são liberadas, reduzindo a poluição visual e sonora. Em Paris, por exemplo, onde existem mais de 2 milhões de metros quadrados destinados a vagas subterrâneas para carros, plataformas abaixo do nível da rua servem também a caminhões e veículos elétricos usados para abastecer o comércio local e fazer entregas na região. E câmaras frias foram criadas para manter os produtos frescos até chegarem mais rapidamente ao consumidor.

Para o motorista que deseja desacelerar e completar partes de um trajeto pedalando, centenas de vagas em

Paris, Estrasburgo e Antuérpia são reservadas para bicicletas – de modelos elétricos a cargueiras. Uma série de comodidades é disponibilizada para motoristas e ciclistas. Na França, assinaturas mensais, que custam o mesmo para qualquer modelo de bicicleta, dão acesso a área exclusiva e local para recarga de baterias.

## ALTERNATIVAS MAIS SUSTENTÁVEIS

Com esse modelo de estacionamento, o estímulo à multimodalidade é realidade em diversos países. Neles, a infraestrutura funciona não só para otimizar a entrada e saída de carros mas também para aproximar a população de alternativas mais sustentáveis, fazendo uso de ferramentas digitais, tecnologia de monitoramento, novos modais de mobilidade e fontes de energia alternativas.

No Brasil, a oferta de estações de recarga para veículos elétricos está crescendo, incentivada pelas operadoras dos estacionamentos e com a chegada de novas versões de automóveis. Uma iniciativa de aluguel de carros elétricos está disponível em arenas de eventos e hospitais em São Paulo, unindo a inovação dos veículos recarregáveis à tendência da mobilidade compartilhada.

Com o aumento da demanda por economia limpa e tecnologia, novos modelos de estacionamento subterrâneos incluem diferentes níveis que podem ser destinados a abastecimento hídrico e energético, instalações de equipamentos tecnológicos, integração com prédios e transporte público, espaços culturais e oficinas para manutenção de veículos, conforme propõe o estudo Inventando o Estacionamento do Futuro, do Grupo Indigo e da DPA-X.

Prova de que o segmento está ali-

nhado às demandas atuais: em 2021, foi lançado um programa de responsabilidade social, para os próximos três anos, envolvendo 14.500 profissionais de estacionamentos, públicos ou privados, operados pelo grupo que atua no setor em 11 países e 750 cidades. Entre as metas, estão a redução na emissão de carbono e a transição para a mobilidade leve. O objetivo, em conjunto com todos os atores que pensam e conservam a cidade, é também viabilizar espaços mais sustentáveis. //

AO MIGRAR PARA OS ESTACIONAMENTOS, FLUXOS DE ATIVIDADES E PESSOAS EM TORNO DE SERVIÇOS ESSENCIAIS SÃO REORGANIZADOS. //

Thiago Piovesan,  
CEO da Indigo no Brasil

Foto: Divulgação Indigo



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

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

**HONDA**  
ASAS DA LIBERDADE



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.  
\*O fornecimento gratuito de óleo é válido a partir da 3ª revisão.



3 ANOS DE GARANTIA  
+ 7 ANOS DE GARANTIA

[honda.com.br/motos](http://honda.com.br/motos)

ESSA SCOOTER  
É COMO VOCÊ:  
TAMBÉM GOSTA  
DE FUGIR DA CIDADE  
DE VEZ EM QUANDO.

NOVA HONDA  
**ADV**  
ENTRE NO MODO AVENTURA

# Em debate, futuro do transporte coletivo de superfície

Como redução na demanda poderá afetar os rumos desse modal

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



O acesso à mobilidade urbana em uma cidade se reflete em questões socioeconômicas, logísticas e ambientais e, com a pandemia da covid-19, ocorreram mudanças significativas no deslocamento das pessoas no espaço urbano. No contexto, o cenário provocou redução na demanda do transporte público, que, de acordo com o *Boletim da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)*, a quantidade de viagens realizadas por passageiro teve diminuição de 80% nas primeiras semanas da crise em 2020.

O setor já estava perdendo passageiros nos últimos anos pela falta de investimentos, sendo que, entre 2018 e 2019, 12,5 milhões de pessoas deixaram de utilizar o ônibus como principal modal de deslocamento, conforme aponta o anuário da NTU.

Segundo Paula Faria, CEO da Necta e idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility (CSCM), “decidir diminuir a frota de veículos no início da pandemia só evidencia a necessidade de alterar a logística de licitação desse ecossistema no País. A partir do momento em que essa remuneração é

feita por passageiro, e não por quilômetro rodado, como observamos em países europeus e que são exemplos no quesito de mobilidade, o modelo já pressupõe lotação”.

“O grande efeito colateral dessa logística de licitação é que, pela falta de receita causada pelo impacto da pandemia, as empresas reduziram as frotas, demitiram funcionários e precarizaram ainda mais esse serviço. É preciso entender que a pandemia vai passar, mas a necessidade de se locomover pelo espaço urbano não. Nunca foi tão importante discutir investimentos e novos modelos de gestão para o setor”, diz Faria.

## NOVOS TEMPOS

De acordo com Carlos José Barreiro, secretário de Infraestrutura de Campinas e que atuou por sete anos como secretário de Transporte da cidade e na presidência da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas, o transporte público de passageiros precisa se adaptar aos novos tempos, enfrentando as dificuldades da perda de passageiros, aplicativos e outros modais como bicicleta, triciclos etc.

“É a solução para o deslocamento urbano das grandes cidades e regiões metropolitanas do mundo. Assim, caberá à gestão pública, detentora das concessões, definir políticas que ofereçam recursos econômico-financeiros para sustentar os custos desse sistema de transporte público. Isso por meio de soluções criativas, tais como as oriundas dos combustíveis dos veículos, dos proprietários de imóveis. Ou seja, desenvolver soluções que tenham menor custo no sistema, ter opções mais sustentáveis ambientalmente, como os ônibus elétricos, por exemplo”, comenta.

Nesse sentido, existe um debate crescente dentro do conceito de cidades inteligentes que aborda a mobilidade com base no planejamento urbano. Para que os deslocamentos possam ocorrer de maneira mais rápida e eficiente, é preciso



Foto: Getty Images

O TEMA ESTÁ NO CONTEXTO DO CONNECTED SMART CITIES & MOBILITY 2021



que os cidadãos tenham acesso a trabalho, escola, lazer etc., a uma distância menor. Ou seja, o investimento, para que o transporte coletivo seja de excelência, deve ser feito em paralelo com a inclusão de novos modais e a redução dos deslocamentos como um todo.

O tema está no contexto do evento nacional Connected Smart Cities & Mobility 2021, que acontece em setembro. A iniciativa contempla, ainda, agenda pré-evento, por meio de ações regionais em todas as capitais do País, além dos Pontos de Conexão CSCM, que serão transmitidos ao vivo.

Entre 2018 e 2019, cerca de 12,5 milhões de pessoas deixaram de usar os ônibus como principal modal de deslocamento

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

## Apresente a sua solução para as capitais do País

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

Parceiro Oficial de Mídia



18/05 Palmas/TO  
25/05 São Luís/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  
24/08 São Paulo/SP

Evento Nacional  
**01 a 03**  
de setembro  
de 2021

Veja a programação completa em [evento.connectedsmartcities.com.br](http://evento.connectedsmartcities.com.br) ou fale conosco em [connectedsmartcities@nectainova.com.br](mailto:connectedsmartcities@nectainova.com.br)

Realização



Eventos Paralelos



# Seguros de automóveis: hora de acelerar em meio à estagnação

Em decorrência da pandemia no País, a fórmula da crise sanitária mais retração econômica poderia significar desinvestimento e estagnação para muitos setores. No segmento de seguros de automóveis foi o oposto. As incertezas sobre o futuro serviram de estímulo para acelerar o processo de transformação digital das seguradoras, com um objetivo claro: aperfeiçoar a experiência do cliente com os produtos e serviços. Em um mercado cada vez mais competitivo, o consumidor ganha protagonismo e controle sobre suas decisões de acesso a coberturas e serviços, de forma customizada. Tudo na palma da mão e na hora que quiser.

Todas essas transformações são realizadas em meio ao isolamento social, adoção de home office por muitas empresas, mudanças de hábito e comportamento de consumo e retração na venda de carros novos. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), houve um decréscimo de 28,6% no volume de vendas de veículos novos (nacionais e importados), no acumulado de 2020. Todos fatores que impactam o setor automotivo de seguros.

Diante desse cenário nebuloso e incerto, o setor apostou em uma

forma mais atrativa de se relacionar com o consumidor. As companhias passaram a reestruturar e investir em inovação na forma de se fazer negócio, com estratégias de atuação na cobertura de novos riscos, flexibilização de prazos, agilidade na contratação em formato digital, novas condições de parcelamento tanto para renovação quanto para novos contratos, corretagem mais dinâmica e consultiva e, principalmente, investimento em tecnologia e jornada de experiência do segurado.

## PRATICIDADE

Nessa direção, as empresas intensificaram o desenvolvimento e a implementação de serviços, produtos e atendimento digital, em prol da comodidade e praticidade dos consumidores, como o uso da inteligência artificial na apuração de sinistros, com a proposta de otimizar a análise dos danos no veículo, sem necessidade de vistoria presencial, uso de plataformas virtuais de atendimento para serviços exclusivos, como autovistoria 100% online, assistência 24h, liberação de carro reserva, solicitação e abertura de serviços contratados na apólice, além de investimentos em nichos de

atuação, como cobertura *pay per use*, com foco na exposição ao risco, de acordo com o perfil de cada cliente.

O mercado é muito grande, robusto e variado. As incertezas em relação ao futuro estão fazendo com que a sociedade perceba, com mais clareza, a importância do seguro para mitigar riscos e prevenir perdas. Em meios às transformações e mudanças de hábito em nossas rotinas, o setor de seguros se reinventa. As empresas oferecem assistências cada vez mais personalizadas, que agregam valor ao segurado, de acordo com o perfil do cliente

e o contexto socioeconômico, adequando a realidade orçamentária das famílias e, ao mesmo tempo, permitindo proteção, credibilidade e tranquilidade de um seguro.

Para o mercado segurador automotivo voltar a crescer, é preciso uma retomada das atividades econômicas do País de forma sustentável. Quando esse momento chegar, o setor já estará pronto para um novo ciclo virtuoso de desenvolvimento. Em meio ao tempo instável, já foram plantadas as sementes do amanhã, com toque de transformação digital em ritmo acelerado. //

AS SEGURADORAS APOSTARAM EM INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NA APURAÇÃO DE SINISTROS E EM AUTOVISTORIA 100% ONLINE. //

Saint'Clair Lima, diretor da Bradesco Seguros Auto/RE

Foto: Divulgação Bradesco



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

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

## 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: **Jornal do Carro**



[jornaldocarro.estadao.com.br/guia-de-compras/carros-0km](http://jornaldocarro.estadao.com.br/guia-de-compras/carros-0km)

OFERTAS EXCLUSIVAS:





# SUMMIT MOBILIDADE URBANA 2021

Evento  
online e  
gratuito

De 17 a 21 de maio

<https://summitmobilidade.estadao.com.br>



## Transição para uma Nova Cidade

Uma semana dedicada às discussões sobre desafios, desigualdades e inclusão das cidades, em formato totalmente reformulado, com uma nova estrutura ainda mais dinâmica, interativa e relevante.



Garanta já a  
sua inscrição!

### KEYNOTE SPEAKER

#### MARCEL PORRAS

Diretor de Sustentabilidade  
do Departamento de  
Transporte de Los Angeles

