



### ENTREVISTA EXCLUSIVA

## “Preços de carros elétricos devem cair e os veículos a combustão ficarão cada vez mais caros”

Previsão é de Clotilde Delbos, CEO da Mobilize, unidade de mobilidade da Renault | Pág. 2

Produzido por **ESTADÃO  
BLUE STUDIO**



Subcompacto Kwid elétrico, baseado no Dacia Spring, feito na China e vendido na Europa, deverá estreiar, no Brasil, em 2022, para venda e também como opção de carro por assinatura

Fotos: Divulgação Renault e Marco Ankosqui

Para mais conteúdos sobre Mobilidade, acesse o nosso portal

**Carro por assinatura pode ser vantajoso para quem usa muito app**  
Desde outubro, Brunno Soares se locomove pela cidade com um Fiat Mobi, que contratou por um período de 36 meses | Pág. 5



# “Desafio é ter mentalidade de startup”

Clotilde Delbos garante, ainda, que o Kwid elétrico será “um grande carro para assinatura”

POR HAIRTON PONCIANO VOZ



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os amigos**

Clotilde pode pegar metrô, táxi ou carro particular. De dia, não se incomoda em andar de metrô. À noite, dependendo do horário, prefere táxi. Ela critica carros com motor a combustão. “Eles poluem e geram congestionamento. Isso não ajuda o planeta.” Não é raro ouvir comentários desse tipo vindos de ambientalistas, mas a francesa Clotilde Delbos, 54 anos, é CEO da Mobilize, unidade de negócios da Renault, criada no início deste ano, dedicada à mobilidade.

Antes desse cargo, ela ocupou, interinamente, a posição de CEO do Grupo Renault, o que dá a dimensão do peso do tema mobilidade na organização francesa. Em sua sexta visita ao Brasil (incluindo uma viagem de férias), uma das mulheres mais poderosas do setor automotivo mundial concedeu entrevista exclusiva ao caderno **Mobilidade**, em um inglês no qual, dificilmente, se nota algum vestígio do sotaque francês – provavelmente, resultado do período vivido na Califórnia (EUA), no começo da carreira.

Mais que simples divisão, a Mobilize tem equipe própria de engenharia e design, e já desenvolveu até mesmo uma linha de automóveis elétricos, caso do Duo. Madame Delbos aposta em modelos elétricos, compartilhamento e carregadores inteligentes, que determinam o momento ideal para iniciar a carga, dependendo do preço da energia.

Ela garante que o Kwid elétrico, a ser lançado no Brasil no ano que vem, deverá ser “um grande carro para assinatura”. No Grupo Renault desde 2012, Delbos pretende tratar a Mobilize como uma startup, o que pressupõe atitudes disruptivas e agilidade, mas garante que isso não é fácil em uma empresa de 128 anos.

## Que problemas você enxerga do alto do cargo, e quais soluções propõe?

**Clotilde Delbos:** A Mobilize é uma parte muito importante da nossa estratégia. Em janeiro, durante a apresentação do nosso plano Renaultion (mescla das palavras “Renault” e “revolution” para indicar a revolução que a marca pretende promover), anunciamos que nossa meta é que a Mobilize represente 20% do faturamento do grupo, em dez anos. Isso mostra que estamos convencidos do fato de que esse modelo de negócios vai mudar. Por diversas razões, carros estão ficando cada vez mais caros, geram poluição – a menos que sejam elétricos –, congestionamentos, perdem valor etc. As pessoas pagam preço integral por um carro e usam 5% dele. Estamos convencidos de que há vários pontos para disruptões, mas não é fácil dizer às outras pessoas, mesmo da Renault: “Hey, guys, seu modelo de negócios está perto de desaparecer”. Também não é fácil criar

um modelo de negócios completamente novo em uma empresa de 128 anos. O desafio é empregar uma mentalidade de startup, algo fora da caixa, mas utilizando a experiência do grupo em áreas como engenharia, software, TI etc., e, ao mesmo tempo, manter independência.

## Suponho que, desta vez, você não veio ao Brasil a passeio. O que podemos esperar da Mobilize por aqui?

**Delbos:** Realmente, não estou no Brasil a lazer. Vim para me reunir com o time da Mobilize, aqui. O País foi um dos primeiros países a possuir o programa, juntamente com a França. A equipe tem trabalhado em várias frentes, como compartilhamento de carros, que chamamos de Mobilize Share, voltado a empresas. Há algumas diferenças em relação ao modelo normal. A ideia é que a frota seja utilizada durante a semana com objetivos profissionais e, nos finais de semana, possa ser utilizada pelos funcionários em regime de *carsharing*. É uma forma de verificar as necessidades dos usuários, e um benefício aos colaboradores e a nós, porque testamos o serviço.

Também lançamos, no início do ano, o Renault On Demand (sistema de assinatura) para testar o “apetite” do cliente, entender quais serviços ele precisa. Em Fernando de Noronha (PE), estamos testando o conceito de *smart island* (ilha inteligente). A ideia é tornar uma área autossuficiente em energia, usando células fotovoltaicas, estações de recarga e veículos elétricos, para estudar como reduzir o consumo de energia e zerar as emissões, no futuro.

Então, há várias coisas acontecendo no Brasil. O que tenho pedido ao time é pensar em tudo o que podemos fazer relacionado a carro elétrico. Sabemos que o Brasil não está na dianteira em mobilidade elétrica, mas a Renault tem dez anos de experiência e 400 mil carros elétricos vendidos na Europa. Isso significa que conhecemos as necessidades dos usuários e como podemos implementar carregadores inteligentes, como aproveitar as baterias em uma “segunda vida” (quando não servirem mais para o automóvel).

## Você considera oferecer, no Brasil, um modelo de microcarro como o Duo?

**Delbos:** Com um bom modelo de negócios, seria um prazer. O Duo deve ser lançado, na Europa, em 2023, e penso que será uma grande oportunidade de mobilidade elétrica e também como *carsharing* nos centros urbanos. Eu ficaria feliz em ter o Mobilize Duo no Brasil, futuramente. O Kwid elétrico será um grande carro para assinatura.

Para a francesa Clotilde Delbos, a solução para o trânsito nos centros urbanos está na mobilidade elétrica e compartilhada, além de sistemas inteligentes de recarga de baterias



**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)

**ESTADÃO  
BLUE STUDIO**

Av. Eng. Caetano Álvares, 55, 5º andar, São Paulo-SP  
CEP 02598-900. [projetoespeciais@estadao.com](mailto:projetoespeciais@estadao.com)

Diretor de Conteúdo do Mercado Anunciante: **Luis Fernando Bovo** MTB 26.090-SP; Gerente de Conteúdo: **Tatiana Babadobulos**; Gerente de Eventos: **Daniela Pierini**; Gerente de Estratégias de Conteúdo: **Regina Fogo**; Redes Sociais: **Murilo Busolin**; Especialista de Publicações: **Lara De Novelli**; Especialistas de Conteúdo: **João Prata** e **Mariana Fernandes**; Especialista de Pós-Vendas: **Luciana Giamellaro**; Arte: **Isac Barrios** e **Robson Mathias**; Analista de Marketing Sênior: **Marcelo Molina**; Analista de Conteúdo: **Bárbara Guerra**; Analistas de Marketing: **Isabella Paiva** e **Rafaela Vizoná**; Analista de Business Intelligence: **Bruna Medina**; Assistentes de Marketing: **Amanda Miyagui Fernandez** e **Giovanna Alves**; Colaboradores: 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 Estadão Blue Studio

Duo é um microcarro elétrico para duas pessoas, desenvolvido pela própria Mobilize, que conta com equipes de engenharia e design



bustão. Se puder, ela gostaria de banir todos os carros, em algumas áreas. Então, nossa tarefa é propor uma solução. Talvez não excluir completamente, mas oferecer compartilhamento de elétricos. Nos centros das cidades será cada vez mais complicado ir com carro particular. Não há lugar para parar. E, quando há, é caro.

Agora, se você fala de áreas mais periféricas, rurais ou cidades menores, o uso de veículos particulares ainda será predominante por vários anos. Porque, se você não tem um bom sistema de transporte público, é complicado. Então, podemos tentar desenvolver, junto com as autoridades, algum tipo de compartilhamento, alguma forma de mobilidade "verde", um meio-termo entre carro pessoal e transporte público.

#### Quando você acha que carros elétricos alcançarão altos volumes de produção e serão acessíveis?

**Delbos:** Em alguns anos. Nós não temos escolha. Em várias partes do mundo, as normas estão sendo feitas para matar o motor a combustão, porque ele não é bom para o planeta. Nós não contestamos. Em vários mercados, as vendas de

elétricos estão crescendo drasticamente. Mas elas dependem de subvenção, e precisamos encontrar uma forma de redução de custos, porque os subsídios dos governos não vão durar para sempre.

Os elétricos estão melhorando a tecnologia e permitindo aumento de produção. Maior produção, menos custos. Por outro lado, os carros a combustão vão ficar cada vez mais caros, porque eles precisarão de mais tecnologia para cumprir

leis de emissão cada vez mais severas. Então, temos de trabalhar para tornar o elétrico atraente, mesmo sem subvenção.

#### Você acha que o automóvel como meio de transporte individual irá perder espaço?

**Delbos:** Depende. Se você fala em centros urbanos, acho que sim. Pegando o exemplo de Paris, a prefeita pretende começar banindo carros com motor a com-

#### Quando dirige, que carro você usa?

**Delbos:** Nós temos um Zoe, em casa. É engraçado porque, na primeira vez em que peguei o Zoe, meu marido falou: "Eu não gosto de carro elétrico; prefiro o carro de verdade" (*ela diz isso enfiando a voz e fazendo aspás com os dedos ao pronunciar "carro de verdade"*). Agora, meu marido e meu filho brigam para usá-lo. 

Fotos: Divulgação Renault

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 | **JC**  
O ESTADO DE S. PAULO



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

OFERTAS EXCLUSIVAS:



**PEDRO PALHARES**

GERENTE-GERAL DO MOOVIT NO BRASIL

# Passos simples para uma mobilidade mais inteligente

"EM 2022, ALGUMAS CIDADES EUROPEIAS E ASIÁTICAS JÁ VÃO IMPLEMENTAR SERVIÇOS DE ROBOTÁXI."



O deslocamento urbano irá se transformar nos próximos anos



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os amigos**

“Adotar uma mobilidade inteligente pode parecer um processo complexo. Há quem pense que são necessários muitos recursos e alto investimento para transformar uma cidade em uma *smart city*. De fato, alterações estruturais são custosas e demoradas. Mas alguns passos iniciais simples podem ser dados, usando o que já está disponível hoje, que fazem uma grande diferença. Reuni, neste texto, o que vi acontecer nos meus anos trabalhando com informações e mobilidade urbana, e que podem ajudar muito as cidades, os operadores e, principalmente, as pessoas.

## INFORMAÇÕES REVELADAS

Esse é um dos primeiros e mais importantes passos. Uma política de dados abertos no transporte público possibilita que diversos atores da sociedade colaborem para a mobilidade. É também uma maneira de ser mais transparente e respeitoso com os munícipes que usam o transporte público. Tanto que, em alguns lugares, existe a obrigação legal de que tudo seja revelado.

Acredito que isso não é necessário para gestores públicos e operadores com uma visão completa da locomoção. Um dos preceitos da mobilidade com um serviço (MaaS) é a integração e a capacidade de ser multimodal, o que acaba levando mais passageiros ao transporte público. A locomoção de massa será sempre fundamental, em especial nas grandes metrópoles.

Muitas cidades e operadores têm os dados do transporte público, sistematizados de alguma forma só em seus ambientes, o que restringe seu uso para o bem de toda a coletividade. Dados abertos são fundamentais para oferecer aos passageiros informações que aprimorem sua experiência na mobilidade urbana, como a localização do ônibus, em tempo real, e informações sobre acessibilidade, climatização, índice de lotação etc.

## PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA

As cidades, em especial as que enfrentam muitos desafios, são um convite às empresas que buscam inovar. Com prioridades diferentes da administração pública, a iniciativa privada consegue criar a inovação em um ritmo mais acelerado, fazer testes, aprimorar os processos e, principalmente, manter o que foi desenvolvido em operação.

Administradores e operadores que com-

preendem isso trabalham em parceria com empresas que fazem parte do ecossistema da mobilidade. Por exemplo, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e o COR-Rio já promoveram *hackathons* e chamadas de inovação, a SPTrans tem a iniciativa do MobiLab, seu Laboratório de Mobilidade Urbana, entre outros. São formas de incentivar a inovação sem gerar custos ao Poder Público – em alguns casos, economizando recursos – e deixar a cidade mais conectada para os moradores e turistas, fazendo-se valer da expertise de seus parceiros.

## FOCO EM ACESSIBILIDADE

Mobilidade é um direito de todos e, para ser universal, tem que levar em conta a acessibilidade a veículos, pontos, terminais e rotas. Também é uma questão de inclusão social: a maior parte das pessoas com deficiência não pode sempre contratar serviços específicos de transporte ou mesmo requisitar carros por aplicativo.

Uma cidade inteligente deixa essas informações claras para todos que vão fazer um trajeto, em especial as pessoas com mobilidade reduzida e a população idosa. É uma maneira de auxiliar na preparação e na escolha do trajeto e oferecer oportunidade de acesso a educação, trabalho, cultura e lazer para essa parcela da sociedade.

## COLABORAÇÃO E INTEGRAÇÃO

Listei por último, mas talvez este seja o passo inicial: os gestores públicos e os operadores devem se preparar para colaborar com outros atores e integrar mais serviços. Diferentes formas de mobilidade são vistas por alguns ainda como competidores, e não como serviços complementares.

Além disso, precisam focar no que é a sua competência para as agências, ou seja, planejar, regular e fiscalizar os serviços de mobilidade urbana e, para os operadores, realizar o que está em contrato, prestando um serviço de qualidade à população.

A mobilidade urbana está se transformando rapidamente – e vai mudar mais nos próximos anos do que no último século. Algumas cidades europeias e asiáticas vão implementar serviços de robotáxi, com carros autônomos buscando passageiros, já em 2022. É um processo inevitável, e é melhor fazer parte dele. Construir uma cidade inteligente é algo que dependerá do trabalho conjunto entre Poder Público, empresas e toda a sociedade.”



Fotos: Divulgação Moovit e Getty Images

# Opção pela assinatura, com pouco aumento no gasto

Modalidade é opção vantajosa para quem utiliza bastante carro por aplicativo

FOTO: MARCO ANKOSQUI



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os**  
**amigos**

**No momento, o Fiat Mobi atende muito bem às necessidades de Brunno Soares**

Até recentemente, Brunno Ricardo Soares, analista de customer experience, estava gastando cerca de R\$ 1 mil mensais em seus deslocamentos pela cidade de São Paulo, solicitando carros por aplicativo quase diariamente. Desde o início de outubro, porém, ele mudou a forma de transporte. Soares adotou a modalidade de assinatura e garante que, mesmo tendo um carro à disposição o tempo todo, a troca não resultou em grande alteração no gasto mensal.

O analista de CX diz que não tinha intenção de manter um veículo e estava satisfeito com o transporte por aplicativo, uma boa alternativa para uso esporádico. No entanto, por razões médicas, passou a depender mais de automóvel. Soares faz tratamento contra um câncer e, por isso, sua rotina implica visitas a médicos e hospitais.

Devido à pandemia e a seu estado de saúde, ele diz que estava evitando o transporte público. Mas, por outro lado, seu gasto com carros por aplicativo aumentou. Soares começou a analisar diversas opções, incluindo financiamento e consórcio, e acabou optando pela assinatura. "Achei mais prático esse serviço", afirma, acrescentando que, na modalidade, não haveria gastos extras como seguro e manutenção. Outra vantagem mencionada por ele foi a agilidade na entrega. "Nas concessionárias, a fila de espera é de, em média, 120 dias", diz.

## PLANO DE 36 MESES

Ter um carro à disposição o tempo todo passou a ser ainda mais importante porque, além de tratar de sua própria doença, nesse meio-tempo sua sogra também adoeceu, o que aumentou a necessidade de deslocamentos. "Minha rotina é ir de casa para o hospital", afirma.

Soares contratou, na Movida, um Fiat Mobi, por 36 meses. As três primeiras prestações custam R\$ 705 e, a partir do quarto mês, as parcelas sobem para R\$ 1.410. Ele informa que optou por um plano com franquia um pouco maior, de 1.500 quilômetros mensais (as opções partem de 1.000), como margem de segurança para eventuais viagens.

Ele informa que fez a cotação pelo aplicativo, e, no dia seguinte, um consultor da empresa entrou em contato para saber se

havia alguma dúvida. "Sanei as questões, fiz o pedido e a Movida deu prazo de até 20 dias para entregar o carro. Mas, logo depois, informaram que ele estaria disponível no dia seguinte. Demorou 48 horas para eu estar com o carro na mão."

Soares afirma que, caso tivesse dinheiro para comprar um carro, o Mobi não seria o modelo escolhido. Apesar disso, garante que o hatch "atende" as suas necessidades. "Estou satisfeito com ele, no trânsito", diz. Tanto que até consultou a Movida para saber da possibilidade de aquisição do carro, no fim do contrato. Mas, de acordo com a empresa, isso não é possível, embora a prática seja permitida em outras plataformas, como a Flua!, que oferece modelos da Fiat e da Jeep.

O que a Movida prevê, em caso de interesse, é a prorrogação do contrato por até 180 dias, mediante reajuste. Após esse período, é necessário fazer um novo contrato.

## Assinatura com "entrada"

Embora um dos atrativos do serviço seja o fato de não prever nenhuma entrada, o Renault On Demand oferece a possibilidade de o cliente antecipar um valor maior no primeiro pagamento, em troca de parcelas reduzidas durante o plano, além de desconto de até 17%.

De acordo com a empresa, a opção é vantajosa para quem pode dispor da quantia inicial. Com entrada de R\$ 13.926,33, a mensalidade de um Kwid Zen, no plano de 24 meses, será de R\$ 804,40. Nesse exemplo, o valor total chegaria a R\$ 32.427,53, desconto de R\$ 4.709,35, ou 12,68%. Para compra, essa versão custa R\$ 58.490.

"Com prestações menores, o carro acaba impactando menos na renda do cliente", afirma Romain Darmon, gerente-geral do Renault On Demand. Os planos são de 12, 18 ou 24 meses, e há opções de franquia de 1.000, 1.500 e 2.000 quilômetros mensais. (H.P.V.) 



Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

 CAOA Sempre  
O serviço de locação de veículos CAOA por assinatura.

- Planos de 12 ou 24 meses.
- IPVA, documentação e proteção **inclusos** na mensalidade.
- Você de 0 km e zero preocupações.



**TIGGO 8 TXS:**  
A PARTIR DE R\$ 3.335,72 / MÊS\*  
\*No plano de 24 meses / 1.000 km por mês.  
Sujeito a disponibilidade de estoque.



**TIGGO 5X TXS:**  
A PARTIR DE R\$ 2.161,41 / MÊS\*  
\*No plano de 24 meses / 1.000 km por mês.  
Sujeito a disponibilidade de estoque.

Consulte esse e demais planos e condições no site

[caoalocadora.com.br/caoa-sempre](http://caoalocadora.com.br/caoa-sempre)

CAOA LOCADORA

**SAINT'CLAIR LIMA**  
DIRETOR DA BRADESCO AUTO

# Novo mercado para o seguro-auto

“É IMPORTANTE O CONSUMIDOR ENTENDER AS DIFERENÇAS ENTRE OS VÁRIOS TIPOS DE PRODUTO OFERECIDOS PELAS SEGURADORAS.”



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os amigos**

“Necessidade intrínseca ao ser humano, a busca por proteção tem aumentado entre a população. E a entrada de novas regulamentações que visam aprimorar e fomentar o desenvolvimento do segmento traz um cenário ainda mais positivo ao mercado.

No caso do setor automotivo, a Superintendência de Seguros Privados (Susep) publicou novas normas que permitem a flexibilização no momento da contratação do seguro, com objetivo de promover a ampliação do acesso da população à proteção e à simplificação das apólices. Na prática, a novidade oferece maior liberdade para formatação de produtos e permite a elaboração de contratos mais simples e de fácil entendimento para os consumidores.

## EVOLUÇÃO DO MERCADO

No dia a dia, ao mesmo tempo que as seguradoras passarão a ter maior liberdade para criar produtos, os consumidores serão beneficiados com uma gama maior de coberturas, proteção *pay per use*, combos com serviços e assistências diferenciadas em uma única apólice, entre outras possibilidades.

Nesse novo ciclo de desenvolvimento, é importante o consumidor entender, claramente, as diferenças entre os vários tipos de produto que passarão a ser oferecidos pelas seguradoras, que terão a possibilidade de ofertar recursos variados com o suporte de inúmeros dispositivos tecnológicos, internet das coisas (IoT) e simplificação dos processos. Diante desse quadro, cada consumidor precisa escolher, de forma ainda mais consciente, a melhor opção de contratação às suas necessidades. É uma evolução do mercado para considerar um novo consumidor, mais exigente e diversificado.

A norma atende às novas demandas de consumo do seguro automotivo e essas mudanças também contribuem para aperfeiçoar a relação entre clientes e corretores. A indústria de seguros vive um momento de grandes oportunidades. Produtos e serviços mais customizados são imprescindíveis, com foco em maximizar a experiência do consumidor. No caso das seguradoras, a forma de vender seguro passa por transformação para acompanhar o ritmo das mudanças. O processo de venda torna-se uma verdadeira consultoria de risco para o cliente, em vez de simples oferta de produto de prateleira.

No papel de consultor, o corretor analisa o perfil e as necessidades de cada pessoa ou empresa, levando em consideração macro e microssingularidades. É preciso ter sensibilidade e visão holística sobre o que é essencial para cada cliente e essa nova norma permite ampliar o olhar e as possibilidades segmentadas.

Em paralelo, empresas investem na integração de informações e otimização e/ou na criação de canais de relacionamento com o cliente, com uso de inteligência artificial, chats em tempo real, URAs (sistemas de atendimento) com autosserviços, *chatbots*, redes sociais, aplicativos de mensagem, sem abrir mão de ferramentas tradicionais, como e-mails, telefones e sites. Nesse cenário de múltiplas opções de contato, os principais continuam sendo a qualidade da prestação do serviço e o atendimento próximo e humanizado.

Diante dessa grande oportunidade de modernização e simplificação do regime de produtos, desenvolvimento do setor e melhoria da experiência do segurado na contratação de seguros, as empresas buscam transformar clientes em fãs, com base no encantamento com os serviços prestados. Criatividade, simplicidade e qualidade serão diferenciais cada vez mais sentidos no mercado de seguro-auto.” 

Foto: Divulgação Bradesco Seguros

# 40 pontos na CNH

Novo limite de pontuação não vale para todos

POR JADY PERONI,  
DO JORNAL DO CARRO



**Confira a matéria completa no portal:**



A lei nº 14.071/20, que foi aprovada em abril deste ano, estabeleceu novas regras e alterou alguns pontos já existentes no Código de Trânsito Brasileiro. Uma delas foi o aumento do limite de pontos permitidos na CNH, que passou de 20 para 40. Contudo, é preciso ter atenção, pois a mudança não serve para todos os casos.

De acordo com o texto, o limite não é fixo. Portanto, ele passa a depender de quantas infrações gravíssimas foram cometidas pelo condutor em um período de 12 meses. Então, é possível que o limite seja reduzido para 30 e, até mesmo, os antigos 20 pontos.

A nova regra funciona da seguinte maneira: caso o condutor não cometa nenhuma infração gravíssima, o limite fica em 40 pontos. Se houver uma infração desse tipo, a máxima já cai para 30 pontos. E, por fim, para os casos de duas ou mais infrações

gravíssimas, o limite para suspender a carteira volta a ser de 20 pontos.

A pontuação passa a ser computada a partir da data da infração. Ou seja, dentro desse período de 12 meses, é possível acumular pontos sejam eles de infrações leves, sejam elas gravíssimas.

## REAJUSTE DE VALOR

Além de continuar com o limite de 20 pontos na carteira, o motorista que cometer duas ou mais infrações gravíssimas, terá que pagar um novo valor. Segundo as novas normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, esse tipo de multa custa cerca de R\$ 239,47. Fora, claro, continuar valendo 7 pontos na CNH.

Para relembrar, o sistema de pontuação funciona da seguinte forma. Infração leve: 3 pontos; média: 4, grave: 5; e gravíssima: 7 pontos. 



CARRO POR ASSINATURA

PATROCÍNIO

CAOA Sempre

zerokm  
movida

7

# Sob medida para ter carro novo todo ano

Plano Ford Go é o único  
que prevê assinaturas  
de apenas 12 meses



SUV Territory  
é importado  
da China e  
custa a partir  
de R\$ 3.990  
por mês,  
com franquia  
de mil  
quilômetros



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os**  
**amigos**

Em setembro do ano passado, quando ainda produzia automóveis no Brasil, a Ford começou a desenvolver um projeto de serviço de assinatura. A partir de então, muita coisa mudou. Em janeiro deste ano, a multinacional encerrou a produção local. Com isso, Ka e EcoSport – os únicos modelos da marca que ainda eram produzidos no País – saíram de linha. Assim, quando, enfim, lançou o programa Ford Go, em junho deste ano, a marca passou a oferecer apenas dois modelos: a picape Ranger (importada da Argentina) e o SUV Territory (produzido na China). Os planos são de, apenas, 12 meses, o que contrasta com a estratégia das concorrentes, que oferecem contratos de até três anos.

## PICAPE

De acordo com Luciano Driemeier, gerente de mobilidade e novos negócios da Ford, o programa foi concebido tanto para o cliente pessoa física (PF) como para a pessoa jurídica (PJ) "menorzinha". "O PJ menorzinho estava meio no limbo do mercado. Tem o cara que atende o grande frotista e o programa destinado ao cliente pessoa física. O Ford Go lançou o programa de PJ de um a cinco veículos."

Além disso, Driemeier chama atenção ao fato de que a Ford foi uma das pioneiras a oferecer assinatura de caminhonetes. "Picape é um bicho meio estranho: normalmente, é preciso pedir e a entrega

pode demorar quatro meses. Claramente, não é uma oferta direta", diz.

## CHAVE EM ATÉ 45 DIAS

O programa da empresa prevê entrega entre 30 e 45 dias, a partir do faturamento. "Esse é um ponto crítico para o consumidor: Desde o momento em que passa o cartão de crédito e tem um débito significativo, ele quer receber", diz. "Se a pessoa já é ansiosa com comércio eletrônico em compras menores, imagina a expectativa quando passa o cartão para valores maiores."

O executivo reforça que o cliente que busca a alternativa da assinatura deseja ter um veículo, mas não pretende lidar com tarefas como a posterior revenda do carro. Pode ser, também, uma pessoa que prefere manter o dinheiro em algum tipo de aplicação ou negócio, em vez de colocá-lo em um bem (no caso, o veículo) que irá sofrer desvalorização.

Segundo Driemeier, há clientes que já "viraram a chave" e não querem comprar. "Acho que é um caminho sem volta, especialmente nas grandes capitais. O cliente não quer o incômodo, como ter de se preocupar com a venda. Para maximizar o que vou ganhar nesse carro, preciso ser um bom vendedor e ter tempo para fazer isso." Já na assinatura, o executivo diz que o consumidor "compra" o conforto e deixa para a montadora o ônus de negociar um bom seguro, por exemplo. (H.P.V.)



Ford oferece diversas versões da picape Ranger, com preços mensais entre R\$ 5.450 (Ranger Black) e R\$ 6.850 (Limited)

Fotos: Divulgação Ford

Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.



## O CARRO DO FUTURO é por assinatura.

Assine e saia de Jeep Renegade na hora.

Parcelas a partir de **R\$ 1.329,90\*** por mês

Saiba mais em [movidazerokm.com.br](http://movidazerokm.com.br)  
**0800 771 8400**

\*Imagens meramente ilustrativas. O valor mencionado é referente ao modelo Jeep Renegade Sport, franquia de 1.000 km. Valor da parcela válida nos 2 primeiros meses, após isso o valor da parcela é corrigido para R\$ 2.679,60. Condições válidas para o plano de 36 meses. Para mais informações e condições, consulte o site [www.movidazerokm.com.br](http://www.movidazerokm.com.br)





O carro do futuro é por assinatura



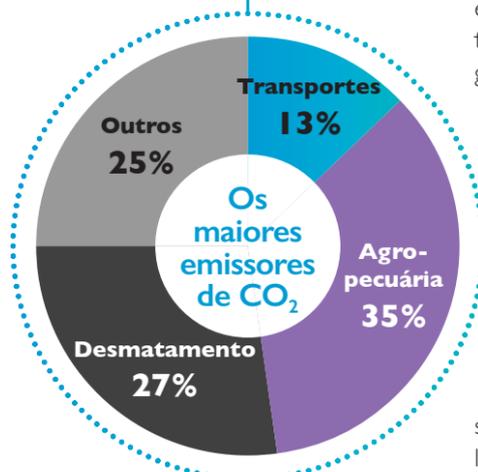
# ELETROMOBILIDADE

## Seminário da SAE debate o assunto

Especialistas falam sobre oportunidades e dificuldades para tornar os veículos elétricos uma realidade no Brasil

POR MÁRIO SÉRGIO VENDITTI

GUIA DO  
PRIMEIRO CARRO  
ELÉTRICO OU  
HÍBRIDO



Fontes: Cait e SEEG (Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa)



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os amigos**

Não é por falta de estudos e tentativas de encontrar o melhor caminho para a eletromobilidade que o País não fará a transição adequada entre veículos com motor a combustão e eletrificados. Uma série de debates está acontecendo para discutir um tema que já virou pauta mundial.

Quais medidas a indústria automotiva – montadoras e segmento de autopeças – vem adotando para virar a chave da eletrificação no País? Estamos preparados para a chegada dos carros movidos a bateria? Essa e outras reflexões deram o tom no 10º Simpósio SAE Brasil de Veículos Elétricos e Híbridos, realizado em outubro.

“Até agora, um desenvolvimento ainda tímido ocorreu na área dos híbridos flex e inovações na micromobilidade elétrica”, acredita Ricardo Takahira, vice-coordenador da comissão técnica de veículos elétricos e híbridos da SAE Brasil. “É pouco em relação ao que acontece na Europa, na Ásia e nos EUA, em que, mesmo com prioridade para o petróleo, há novidades com os elétricos.”

Ele diz que a implantação da eletromobilidade em escala global envolve práticas econômicas inéditas e critérios rígidos de responsabilidade ambiental, social e de governança, que preparam o terreno para o surgimento de soluções tecnológicas. A seu ver, a discussão não se resume à mudança do *powertrain* clássico, com motor a combustão, para o eletrificado. Também é preciso considerar o uso de biocombustíveis e a hibridização, embora algumas fabricantes defendam que os modelos híbridos estejam condenados a uma vida curta.

“O Brasil possui muitas possibilidades energéticas e opções de combustíveis sustentáveis. Mas ainda carece de um marco regulatório mais incisivo, com datas e objetivos para as empresas justificarem as ações locais para suas matrizes”, destaca Takahira.

### DESCARBONIZAÇÃO

Há casos também fora do âmbito dos automóveis de passeio. “Motivado pelo sistema elétrico metroferroviário existente há décadas, o setor marítimo dá passos em direção aos combustíveis verdes, como o hidrogênio, solução também apontada para os veículos pesados fora do ambiente urbano”, acrescenta Ricardo Takahira.

A eletrificação caminha de mãos dadas com a descarbonização do meio ambien-

te. Em sua apresentação, Luiz Carlos Moraes, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), revelou que 13% das emissões, no Brasil, são provocadas pelo transporte. A agropecuária (35%) e o desmatamento (27%) são os maiores responsáveis pelos gases tóxicos despejados na natureza. Nos Estados Unidos, a parcela de culpa dos veículos é de 29%; e, na Europa, 23%.

No entendimento de Moraes, o cenário possível para a eletrificação no País se dará de 10 a 15 anos. Para que isso aconteça, alguns fatores precisarão influenciar a evolução das rotas tecnológicas, como estímulos governamentais, desenvolvimento da indústria, disponibilidade de infraestrutura de produção e distribuição e paridade dos custos de veículos elétricos, em comparação aos de motores a combustão.

### SEM POLÍTICAS PÚBLICAS

“A convergência dessas forças vai moldar a descarbonização, no País, nos próximos anos, em três estágios”, diz o presidente da Anfavea. O primeiro chama-se inercial. Em um cenário mais conservador, os motores a combustão ainda dominarão a frota, em 2035, ao passo que os eletrificados – com 1,3 milhão de veículos nas ruas – atenderão a segmentos específicos, requisitos de emissões e clientes corporativos.

Na segunda situação, batizada de convergência global, a evolução tecnológica e o ritmo de crescimento permitirão que os veículos elétricos ganhem escala, chegando, em 2035, a patamares similares aos da Europa, com 2,5 milhões de unidades. “Nesse caso, o Brasil necessitará de 150 mil carregadores e investimentos de R\$ 14 bilhões”, projeta Moraes.

O protagonismo de biocombustíveis é o terceiro estágio. Nele, o etanol ganha mais espaço como personagem da descarbonização, beneficiado pela frota de carros flex e ampla infraestrutura de produção e distribuição. “Em 2030, o consumo de etanol aumentaria em 18 bilhões de litros, exigindo área plantada adicional de 1 ou 2 hectares para atender à demanda”, salienta. “O maior uso do etanol acelera a descarbonização a curto e médio prazos ao reduzir a emissão da frota circulante.”

No entanto, Moraes lembra que todo o estudo em torno da descarbonização esbarra em dois paradoxos brasileiros: o envelhecimento da frota e a isenção de IPVA para automóveis acima de 20 anos. “Se não houver uma política que ataque e resolva a frota cada vez mais velha, jamais acontecerá a redução de emissões no País”, decreta. “E, na medida em que o governo exime os carros acima de 20 anos de pagar IPVA, ele estimula a livre circulação dos maiores agentes poluidores.”

Tais dificuldades, por fim, chegam a um ponto complicado: a falta de políticas públicas para a eletrificação. “Enquanto Europa, Estados Unidos, China e Índia avançam nessa pauta, o Brasil segue completamente estagnado”, lamenta Moraes. Consequentemente, a eletromobilidade em construção no País continuará sempre um passo atrás – ou mais – em relação ao resto do mundo.



No melhor dos cenários, o Brasil poderá ter 2,5 milhões de carros eletrificados em 2035

# Categorias exclusivas de apps são as mais lucrativas para motoristas

Quem possui veículos mais espaçosos pode fazer parte do 99Comfort, modalidade da plataforma 99 que rende valores mais atraentes para os condutores parceiros

**T**er veículos mais novos, mais espaçosos e mais confortáveis pode trazer vantagens a mais para os motoristas de transporte por aplicativo — e uma delas é poder se enquadrar nas categorias exclusivas, que trazem ganhos superiores.

Na 99 — plataforma de tecnologia voltada à mobilidade urbana com usuários em cerca de 1.600 municípios do Brasil e 750 mil condutores cadastrados —, em São Paulo, por exemplo, a tarifa-base do 99Comfort é de R\$ 2,47, com ganho de R\$ 1,35 por quilômetro, R\$ 0,13 por tempo e ganho mínimo de R\$ 6,50 para o profissional.

Mas existem outros critérios para fazer parte da categoria exclusiva. De maneira geral, é necessário ser bem avaliado (mínimo de 4,5 estrelas) e possuir um carro de uma das marcas e modelos elegíveis a partir do ano de fabricação. No geral, são veículos mais espaçosos e confortáveis, com ano mínimo de fabricação entre 2012 e 2018, dependendo do modelo. Confira a lista completa aqui: <https://motoristas.99pop.com.br/saopaulo/99comfort/>.

A 99 oferece ao motorista parceiro fazer curso sobre a categoria ou ter seu veículo submetido a uma vistoria para avaliar as condições de higiene, limpeza e segurança. Quando os requisitos são atendidos, o motorista parceiro é avisado diretamente pelo aplicativo.

E, em momentos em que não houver chamadas 99Comfort, ele continuará a receber chamadas da categoria 99Pop ou de outras categorias habilitadas, dependendo da demanda de passageiros.

## Melhor opção para quem busca mais conforto

Uma das principais características do serviço exclusivo 99Comfort é atender aos clientes que necessitam de mais espaço ou comodidade em seus deslocamentos, sejam eles diários ou eventuais. Ou até mesmo

a experiência de andar em carros com mais itens de conforto, como bancos de couro, insulfim, entre outros — para ir ao trabalho, uma reunião, uma consulta médica, uma viagem ou festa —, contando com a referência em segurança oferecida pela plataforma, que disponibiliza para essa modalidade os motoristas ainda mais experientes e bem avaliados.

Além disso, como nas demais

categorias, todos os motoristas parceiros do 99Comfort têm seus perfis verificados através de inteligência artificial, com a análise de CPF, CNH e licenciamento do veículo. Aos passageiros também estão disponíveis todas as ferramentas de segurança, como GPS para monitoramento em tempo real, câmeras, gravação de áudio e compartilhamento de rota durante suas corridas.



Getty Images

## Como subir de nota

Com base na experiência de seus profissionais, a 99 preparou algumas recomendações para que eles possam oferecer um atendimento cada vez melhor, alcançando, dessa forma, notas mais altas:

- **Usar máscara:** obrigatório para motorista e passageiro durante o deslocamento.
- **Manter janelas abertas:** para evitar a proliferação do coronavírus.
- **Ser gentil:** cumprimentar os clientes e manter o bom humor; disponibilizar carregadores para celular e oferecer água e balas.
- **Facilitar o pagamento:** se aceitar corridas em dinheiro, possuir troco. A recomendação é ter sempre R\$ 50 em notas de R\$ 5, R\$ 2 e R\$ 10 trocados em moedas. E, se o pagamento for via maquininha, mantê-la ligada e conectada.
- **Usar GPS:** mas fundamental perguntar ao passageiro se ele tem algum caminho de preferência.
- **Tornar o trajeto ainda mais agradável:** verifique se passageiro aprecia a rádio sintonizada e o volume ou se ele quer alguma outra.

Sem abrir mão de outras corridas, os motoristas mais bem avaliados também podem conduzir nas categorias exclusivas com mais ganhos por quilometragem

Para acessar outros conteúdos, aponte a câmera do celular para este QR code:



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio com patrocínio da 99.



Na 99, motoristas parceiros e passageiros contam com segurança e tecnologia, da chamada ao destino.

É muito mais tecnologia e proteção para você

Acesse o site [99app.com/seguranca](https://99app.com/seguranca) e conheça o Sistema de Segurança 99.

99 Se cuida, vai de 99.

# Amsterdã é modelo de mobilidade ativa

Capital holandesa torna-se exemplo mundial para outras cidades que buscam implementar a bicicleta como meio de transporte



Cidade é considerada a capital mundial do ciclismo



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os amigos**

Em Amsterdã, 32% do tráfego é feito de bicicleta



63% de seus habitantes usam bikes, diariamente



São mais de 500 km de ciclovia espalhados por 218 km<sup>2</sup> de espaço urbano



A discussão sobre mobilidade ativa estará presente na 8ª edição do **Evento Nacional Connected Smart Cities & Mobility**, a ser realizado em 4 e 5 de outubro de 2022.

Pesquisa aponta que 82% dos paulistanos desejam mais ciclovias



A abordagem da iniciativa Amsterdam Smart City é a de priorizar o usuário final (os cidadãos) como principal forma de aprimoramento. Parte essencial para o desenvolvimento de iniciativas é a utilização de *living labs*, que garantem a oportunidade dos cidadãos testarem as soluções nas fases iniciais,

## São Paulo também investe na bicicleta

“Acredito que um dos principais aprendizados que Amsterdã proporciona em relação à mobilidade urbana é a aceitação, por parte da população, de utilizar diferentes modais. São Paulo, que foi a vencedora no eixo de mobilidade urbana do Ranking Connected Smart Cities, ainda está caminhando para ser uma cidade mais inclusiva para ciclistas e penso que parte do processo está na popularização desse meio de transporte”, aponta Paula Faria, idealizadora do Connected Smart Cities & Mobility.

São Paulo é a cidade do Brasil com a maior quilometragem de ciclofaixas e políticas públicas voltadas ao setor. Apesar disso, ainda existe resistência de motoristas em respeitar esses espaços: a estrutura incompleta de algumas áreas, como a falta de sinalização, estimula carros e motos a invadirem o espaço para desembarque.

Mesmo com os desafios, o primeiro trimestre de 2021 teve um crescimento de 22,8% de bicicletas nas principais vias da cidade. A pesquisa “Viver em São Paulo – Mobilidade Urbana”, realizada pelo Ibope, por encomenda da rede Nossa São Paulo, aponta, ainda, que 82% dos paulistanos desejam mais ciclofaixas. A tendência é que esse apoio aumente, tornando políticas públicas para o setor essenciais à segurança dos ciclistas.

assegurando maior eficiência no momento de implementação.

Com um grande adensamento de habitantes, o deslocamento da população é um desafio para a capital holandesa. Amsterdã administra o planejamento da mobilidade urbana ao utilizar tecnologias da informação e comunicação, ao promover a acessibilidade local e ao garantir que os milhares de turistas que frequentam a cidade todos os anos façam parte dessa gestão.

Para isso, a Companhia de Transporte Público dispõe de um sistema similar ao Bilhete Único, que inclui diversos modais de transporte. O Chipkaart OV-card engloba metrô e ônibus e também garante o traslado de balsa, barcos e autocarros com apenas uma forma de pagamento.

O país também possui um sistema de gerenciamento da mobilidade de caráter empresarial ao oferecer soluções para reduzir o uso de veículos particulares na viagem até o trabalho. O Corporate Mobility Management foi implementado em 1989 e reduziu até 8% no uso de carros de funcionários em empresas que adotaram a medida.

## CIDADE DAS BIKES

Considerada a capital mundial do ciclismo, 32% do tráfego de Amsterdã é feito de bicicleta, em comparação com apenas 22% de todas as viagens realizadas de carro. Com 63% dos habitantes utilizando esse veículo, diariamente, a cidade possui mais bicicletas do que cidadãos, com um número quatro vezes maior desse modal do que veículos individuais. São mais de 500 quilômetros de ciclovia espalhados por 218 quilômetros quadrados de espaço urbano, com corredores compartilhados, guardas de trânsito e sinalização especial para ciclistas.

Parte do sucesso da implementação desse meio de transporte está na campanha “Pare o Assassinato de Crianças”, realizada, em 1971, por meio de protestos populares. Com a disseminação dos carros como principal meio de locomoção, na Europa, na década de 70, o número de acidentes no trânsito aumentou de forma alarmante. Com isso, o governo encontrou apoio na população para buscar novos meios de transitar pela cidade que evitassem fatalidades.



Fotos: Getty Images

A **99** É UM APLICATIVO QUE CONECTA MAIS DE 20 MILHÕES DE BRASILEIROS A SERVIÇOS DE TRANSPORTE, PAGAMENTOS E ENTREGAS.

## IMPACTO ECONÔMICO

As corridas da 99 foram responsáveis por acrescentar R\$ 15,19 bilhões na economia brasileira em 2020, segundo estudo realizado pela FIPE\*.

\*Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

**BRASIL**  
R\$ **15,1**  
**BILHÕES**  
**NO PIB**



## APOIO À SOCIEDADE

A 99 apoia o combate à pandemia e facilita os deslocamentos essenciais, garantindo segurança aos passageiros e renda aos motoristas parceiros.

US\$ **10 MILHÕES**  
PARA VACINAÇÃO,  
PELO FUNDO INTERNACIONAL

R\$ **4 MILHÕES**  
DE CORRIDAS EM 48 CIDADES PARA  
CIDADÃOS E PROFISSIONAIS QUE TRABALHAM  
NAS CAMPANHAS DE IMUNIZAÇÃO

R\$ **3 MILHÕES**  
PARA O INSTITUTO BUTANTAN, EM SÃO PAULO,  
E PARA A FIOCRUZ, NO RIO DE JANEIRO

## MOBILIDADE URBANA

A democratização do acesso à mobilidade urbana por meio da tecnologia faz parte do nosso DNA. Atualmente, a maioria das corridas da plataforma começam nas regiões menos ricas dos centros urbanos.

**64%** ACREDITAM QUE O USO DE CARRO PARTICULAR PIORA A MOBILIDADE URBANA

**86%** DEFENDEM QUE O USO DE TRANSPORTE COLETIVO OU COMPARTILHADO DEVERIA SER INCENTIVADO

**73%** ACREDITAM QUE O USO DE CARRO POR APLICATIVO MELHORA A MOBILIDADE URBANA

**CRISTINA ALBUQUERQUE**

GERENTE DE MOBILIDADE

URBANA DO WRI BRASIL

# Hora de repactuar com os carros a conta da mobilidade

“COBRANÇA POR IMPACTOS NEGATIVOS DO AUTOMÓVEL É SOLUÇÃO JUSTA E INTELIGENTE DE GERAÇÃO DE RECURSOS PARA O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL.”

**Acesse****Compartilhe****Marque os amigos**

“Quando alargamos a primeira avenida, não previmos que seria a tentativa inicial de muitas para garantir à frota crescente de carros o máximo de mobilidade e conforto. Hoje, sabemos que esse esforço é em vão: não tarda até que os congestionamentos retornem, em uma cidade com mais faixas para carros e menos espaço para as pessoas desfrutarem a vida com qualidade.

Em meio a crenças e práticas anacrônicas, o transporte público coletivo, um direito constitucional, sem o qual milhões de pessoas são privadas do acesso à cidade, atravessa, hoje, sua pior crise. Com o baque adicional da pandemia, corre o risco de colapsar em várias metrópoles.

O que a crise do ônibus tem a ver com o carro? Tudo. A frota brasileira de automóveis quase quadruplicou, nas duas últimas décadas. Somente entre 2013 e 2019, a demanda por ônibus caiu mais de 26%. Muitos dos passageiros perdidos pelo transporte coletivo foram atraídos pela promessa insustentável da mobilidade carrocêntrica. Resultado? Mais congestionamento, poluição, perdas econômicas e de vidas.

Toda a sociedade se prejudica quando migrar para o carro parece a escolha mais vantajosa. Acontece que ‘só parece’. Os carros seriam bem menos atraentes como símbolos de autonomia e liberdade se os impactos negativos que têm sobre a vida nas cidades – e no planeta – entrassem na conta. IPVA, seguro, combustível, pneus: os custos individuais de dirigir dizem respeito à posse, ao uso e à manutenção de um bem privado. Quem paga pelos custos coletivos? Todos nós.

A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) estima que carros e motos são responsáveis por 85% dos custos do transporte urbano para a sociedade, somando gastos em infraestrutura e mortes e internações decorrentes de acidentes e da poluição. O transporte coletivo, por 15%. Não surpreende

que usar o ônibus custe caro: os passageiros, 50% deles cativos por falta de alternativa, pagam, sozinhos, pelo bem que fazem à coletividade ao utilizar um transporte mais limpo, seguro e eficiente.

Na maioria das cidades brasileiras, o sistema é bancado pela tarifa, tornando impossível oferecer um serviço de qualidade em um cenário de queda de demanda. Desse jeito, a conta não fecha. Garantir transporte coletivo de qualidade e cidades mais inclusivas requer que se cobre pelos impactos negativos do uso do carro, gerando recursos para promover e renovar a mobilidade sustentável.

**PREÇO E DEMANDA**

É o que fazem cidades em todo o mundo. Bogotá, na Colômbia, mantém a tarifa do ônibus em patamares acessíveis por meio de um fundo alimentado pela taxa da gasolina. Londres gera R\$ 1 bilhão ao ano para o transporte coletivo ao cobrar pelo acesso dos carros à zona central, e vai economizar outros bilhões de euros ao longo dos anos com a redução de emissões e acidentes.

São Francisco (EUA) precifica o estacionamento em vias públicas de acordo com a demanda por vagas. Ir ao centro de transporte coletivo tornou-se mais barato do que ir de carro, e as receitas anuais para a mobilidade sustentável engordaram alguns milhões de dólares. Não é justo reservar espaço público valioso para a armazenagem gratuita de bens privados.

A nossa Lei da Mobilidade Urbana já prevê a cobrança pelo uso do carro como medida de equidade e sustentabilidade no transporte. As cidades devem pôr a lei em prática. É claro que não se recomenda substituir os incentivos ao carro por subsídios ao modelo atual de transporte coletivo. É preciso renovar o sistema, com contratos que promovam a qualidade do serviço. Mas desconheço cidade no mundo que garanta um transporte coletivo atrativo viabilizado apenas com a arrecadação tarifária.” **EM**

Foto: Divulgação WRI

## Medo de racismo

Um em cada quatro negros já evitou usar transporte por esse motivo

POR MARINA OLIVEIRA



**Confira a matéria completa no portal:**



Uma pesquisa realizada com usuários de carro por aplicativo revelou que o medo de ser vítima de casos de racismo já fez com que 24% dos negros evitassem usar algum tipo de transporte. Os meios mais evitados são ônibus (40%), vans (13%) e metrô (10%).

O levantamento faz parte do *Guia da Comunidade 99*, documento que visa promover o respeito entre os usuários da plataforma e combater a discriminação. Foi realizado para entender como o preconceito racial impacta a mobilidade urbana.

Para a amostragem, foram aplicados questionários online, no final do mês de outubro, e os dados reúnem 1.308 respostas de usuários de carros por aplicativo de todo o País. Do total, 42% dos passageiros e 58% dos motoristas se declaram pretos ou pardos.

Quase metade (46%) de todos os res-

pondentes já presenciou algum ato de racismo em ônibus, trem, vans e metrô, e em cada cinco negros afirma que já foi vítima de discriminação nesses locais. Veículo próprio e carros por app foram os meios citados como os mais seguros em relação ao racismo, com 72% e 32% das respostas.

O estudo revelou ainda que, dentre o total de entrevistados, 54% acreditam que a sociedade é racista e 46% que somente algumas pessoas o são. No entanto, apenas 1,5% admite que são eles mesmos preconceituosos.

Acerca da melhor maneira de combater o racismo, 66% dos passageiros e 56% dos motoristas pretos e pardos responderam que o caminho é a educação sobre diversidade nas escolas. Na sequência, 52% dos passageiros e 45% dos motoristas acreditam que investir em campanhas de conscientização é a melhor saída. **EM**



[mobilidade.estadao.com.br/premio-mobilidade](http://mobilidade.estadao.com.br/premio-mobilidade)

V E M A Í O

P R Ê M I O



**mobilidade**

**ESTADÃO**

**2022**

+ de 30 categorias serão votadas por um seletor time formado por cerca de 100 especialistas em mobilidade

Conheça as 5 trilhas a serem premiadas:



**Jornal do Carro**



**ESTRADÃO**



**MOTOMOTOR**



**mobilidade**



**SERVIÇOS**

Transmissão ao vivo pelo portal Mobilidade

SAVE THE  
**DATE**  
17 dez

Contatos para patrocínios: [mobilidade@estadao.com](mailto:mobilidade@estadao.com)



# Três homens em conflito

Stock Car Pro Series vai para a Super Final, com três pilotos brigando pelo título

POR ALAN MAGALHÃES  
FOTOS: DUDA BAIROS



Thiago Camilo dominou a prova 1, em Santa Cruz, com pole e vitória

Agora, o site do Estadão transmite, ao vivo, todas as etapas da Stock Car Pro Series!

## Black Friday

A Super Final BRB, em São Paulo, contará com mais duas novidades. A primeira é a liberação de 100% da capacidade de público no autódromo de Interlagos, uma oportunidade que os fãs da categoria não têm desde 2019. Aproveitando a semana da Black Friday, que acontece no próximo dia 26, a categoria também vai inovar ao vender ingressos durante a campanha criada pelo setor do comércio para oferecer descontos especiais aos consumidores.

O retorno do público seguirá as normas sanitárias locais. Somente será permitida a entrada de pessoas em conformidade com o decreto 60.488/2021 e o protocolo sanitário do evento, de acordo com as políticas determinadas pela Prefeitura do Município de São Paulo e pelo Governo do Estado de São Paulo. Ingressos: a partir de R\$ 35 (meia-entrada).



**Acesse**  
**Compartilhe**  
**Marque os amigos**

Para conferir todos os detalhes de acesso, preços e formas de pagamento, acesse: <https://bileto.sympla.com.br/event/70185/d/116179>



Daniel Serra e Gabriel Casagrande são os mais cotados para o título de 2021

O conflito aqui é esportivo, e não tem nada de falta de entendimento entre as partes, a não ser, é claro, a imensa vontade de vencer, diferentemente do clássico do cinema de 1966 *Três Homens em Conflito*, último filme da trilogia que Clint Eastwood fez com o diretor Sergio Leone, cujo mote, em meio à Guerra Civil Americana, eram três homens fazendo de tudo para colocar as mãos em US\$ 200 mil roubados.

Aqui, não há nada roubado, mas, sim, um belo prêmio e a glória a ser conquistada. E talvez seja um dos títulos mais valorizados da longa história da Stock Car, já que tivemos uma temporada disputadíssima e com um equilíbrio entre os carros poucas vezes igualado e um nível de pilotagem altíssimo.

O paranaense Gabriel Casagrande, junto com os paulistas Daniel Serra e Thiago Camilo, “carimbou o passaporte” para a grande final, que será disputada no Autódromo José Carlos Pace, em Interlagos, São Paulo (SP), em duas corridas movimentadas e cheias de alternâncias, no último final de semana, no autódromo de Santa Cruz do Sul (RS).

Com os descartes dos quatro piores resultados durante a temporada, Casagrande, Serra e Camilo partem para Interlagos como os únicos com chances de terminar no primeiro lugar do campeonato. Dos três, apenas Daniel Serra, tricampeão em 2017, 18 e 19, já possui título na principal categoria do automobilismo brasileiro.

## TRÁFEGO INTENSO

A 11ª etapa da Stock Car foi disputada, no último domingo, em duas provas, sob o forte calor de 36 °C, e teve como vencedores Thiago Camilo e Ricardo Maurício, na Corrida 1 e Corrida 2, respectivamente. Casagrande e Serra travaram um intenso duelo pelo quarto lugar; na primeira prova, mas, na corrida complementar, com o grid invertendo os dez primeiros, o jovem líder do campeonato se saiu melhor na largada e logo se colocou entre os qua-

tro primeiros. Serra enfrentou não apenas um tráfego mais intenso, mas um carro que rendeu menos e que não lhe permitiu avançar para se colocar entre os líderes.

Com um quarto e um sexto lugares na etapa, Casagrande passou a somar 336 pontos na liderança, com Serra atingindo 311 depois da quinta e da décima colocações. Já Thiago Camilo, que chegou a Santa Cruz do Sul ocupando apenas o sétimo posto na tabela, subiu para o terceiro lugar, ajudado pelos pontos da vitória e o nono lugar, nas duas corridas. A vitória, na primeira prova do dia, foi a 36ª da carreira de Thiago Camilo, que agora soma uma vitória a menos que o pentacampeão Cacá Bueno – o mais bem-sucedido piloto em atividade na Stock Car.

Casagrande vai para a Super Final BRB com 25 pontos de vantagem sobre Serra, uma dianteira que corresponde quase à metade dos 56 pontos que serão colocados em jogo na rodada final. Se a missão de Serra é difícil, as chances de Camilo são matemáticas – precisa torcer para o líder zerar nas duas provas de Interlagos, vencer as corridas e conquistar o título por ter mais vitórias na temporada do que Casagrande. E, claro, ainda há o vice-líder Serra a ser batido.

“É a primeira vez que eu chego à final na liderança da Stock Car”, disse Casagrande, 26 anos, representante da nova geração da categoria. “Como falei antes dessa etapa, a responsabilidade era toda dos meus adversários. Eles que venceram inúmeros títulos e corridas, e eu sou o cara que está chegando agora”, declarou o paranaense, jogando a responsabilidade para seus adversários.

“Estamos na briga, só termina quando acaba e tudo pode acontecer”, respondeu Serra. “Já cheguei à decisão de título com essa vantagem e nem por isso estou tranquilo. Então, fiz o papel de caça e, agora, é minha vez de ser o caçador. Vamos virar o caçador e pegar ele na final”, concluiu o tricampeão. 

SUPER FINAL   
**STOCKCAR**  
PRO SERIES

## A Super Final BRB será entre eles!

No dia 12 de dezembro, o Autódromo de Interlagos vai finalmente conhecer o campeão da temporada 2021!

E o melhor, com 100% de capacidade de público!



Daniel Serra, 311 pts

Gabriel Casagrande, 336 pts

Thiago Camilo, 280 pts

# GARANTA JÁ SEU INGRESSO!

Fotografe o QR Code ao lado com seu smartphone para acessar a página oficial de venda dos ingressos.



A transmissão da Super Final BRB será ao vivo pela Band, SporTV2 e TV Estadão.  
Saiba mais no Instagram @stock\_car, Facebook @stockcaroficial, YouTube @stockcarchannel ou site [stockproseries.com.br](http://stockproseries.com.br)

Transmissão ao vivo

Montadoras

Patrocínios

Media Partner





# SUMMIT INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE 2021

100%  
ONLINE E  
GRATUITO

## Como integração intermodal, energia e tecnologia podem contribuir para o crescimento do País

29/11, às 9h30

e 30/11, às 9h

- Integração Intermodal
- Infraestrutura em Crescimento
- Matriz energética brasileira
- Infraestrutura das Cidades
- Aspectos logísticos
- Tecnologia e Conectividade



transmissão ao vivo

TVESTADÃO



/estadão



@estadão



@estadão



@estadão

**Inscreva-se  
para receber o  
certificado de  
participação**



REALIZAÇÃO:

**ESTADÃO**

**mobilidade**  
ESTADÃO

**SAE BRASIL**  
A CASA DO CONHECIMENTO DA MOBILIDADE BRASILEIRA

PATROCÍNIO:

**99**

**ve|oe**

APOIO:

**EL DORADO FM**  
107.3