



Mais segurança para pedalar em São Paulo

O que é necessário fazer para que os ciclistas não morram nas ruas da cidade | Pág. 2

Produzido por **ESTADÃO BLUE STUDIO**



Esta bicicleta branca ficou exposta na Av. Paulista por alguns meses. Era uma homenagem à ciclista Márcia Regina de Andrade Prado, que morreu, ao ser atropelada por um ônibus, em janeiro de 2009, na altura da Alameda Campinas

Fotos: Itaci Batista | Agência Estado e Getty Images

Para mais conteúdos, acesse nosso portal pelo QR Code abaixo



O que é melhor: ter frota própria ou terceirizada?

O gestor precisa avaliar os prós e os contras de cada estratégia para que a empresa se mantenha competitiva | Pág. 6



ESTADÃO **guia do FROTISTA**

Redesenho viário e punição de maus condutores

É fundamental priorizar a vida dos mais frágeis

POR DANIELA SARAGIOTTO



Entre 2019 e 2020, 167 ciclistas morreram nas ruas, avenidas e estradas da região metropolitana de São Paulo, segundo o Infosiga



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Na noite de 11 de fevereiro, mais um ciclista perdeu a vida na cidade de São Paulo. Dessa vez, era um jovem de 17 anos, Claudemir Kauã dos Santos Queiroz, que trabalhava com entregas por aplicativo. Ele pedalava na Avenida Corifeu de Azevedo Marques, na zona oeste da capital, retornando para casa, quando foi atingido por um veículo, e o condutor, apresentando sinais de embriaguez, foi impedido de fugir por motociclistas que presenciaram o crime.

O jovem, conhecido como Kauã – na sexta-feira seguinte (18/11), ele foi homenageado com uma bicicletada –, tornou-se mais um número na triste estatística de vítimas da violência no trânsito. Dados cole-

tados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), cruzados com as informações da Saúde e da Polícia e consolidados no relatório anual de sinistros, mostram que, em 2019, foram registrados, na cidade de São Paulo, 31 óbitos de ciclistas.

No ano seguinte, em 2020, outros 37 ciclistas perderam a vida nas vias paulistanas. Até novembro de 2021, somam-se 37 pessoas, que saíram para pedalar, mas não retornaram com vida a suas casas no final do dia. Isso só na capital.

Se levarmos em conta a região metropolitana de São Paulo, também segundo dados do Infosiga, compilados pela Agência Mural entre 2019 e 2020, houve 4.986 ocorrências com ciclistas. Ou, para não se perder na frieza dos números, um acidente a cada quatro horas. Desse total, 167 vidas se perderam.

Embora a malha cicloviária da cidade paulistana tenha aumentado em 35% desde 2019 (veja quadro ao lado), é fato que a segurança é a principal preocupação de quem pedala (seja por quem precisa da bike para garantir seu ganha-pão, seja para locomoção, seja por lazer) pelas ruas, avenidas e estradas de São Paulo.

O que é preciso fazer para que casos como os do rapaz, entre tantos outros, não se repitam? Para responder a essa pergunta e tentar achar caminhos para se buscar soluções para mudar essa triste realidade, o **Mobilidade** ouviu quatro especialistas no assunto. Confira.

CONTINUA NA PÁG. 4 ►

Foto: Tiago Queiroz | Estadão

O QUE DIZ O PODER PÚBLICO

Em nota, a prefeitura de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), informa que, desde o lançamento do Plano Cicloviário, em dezembro de 2019, sua ampliação foi de 35%, com entrega de 177 km de novas estruturas dedicadas à bicicleta, totalizando 695,2 km. Mais da metade da rede existente anteriormente foi requalificada, somando 320 km de ciclovias e ciclofaixas reformadas.

O Plano de Metas 2021-2024 prevê a implantação de mais 300 km de ciclovias e ciclofaixas e, para este ano, 157 km já estão definidos, passaram por audiência pública e serão implantados por meio de duas concorrências públicas, em fase de conclusão, e pela PPP da Habitação.

Ainda segundo a nota, “a implantação de novas estruturas cicloviárias é um dos exemplos de investimentos da prefeitura em medidas para contribuir com a segurança

dos ciclistas. Para tanto, a cidade vem atuando em diversas frentes, tais como:

- Redução das velocidades máximas permitidas nas vias, priorizando a segurança de pedestres e ciclistas
- Aumento no tempo de travessia para pedestres nos principais corredores viários de São Paulo
- Implantação de novas faixas de travessia para pedestres
- Ampliação da malha cicloviária, proporcionando mais segurança e integrando o modal ao transporte público
- Criação de áreas calmas, em que há uma série de modificações no viário, com nova sinalização, velocidade máxima de 30 km/h, travessias elevadas, implantação de novas frentes seguras para os motociclistas, entre outras ações

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

ESTADÃO
BLUE STUDIO

Av. Eng. Caetano Álvares, 55, 5º andar, São Paulo-SP
CEP 02598-900. projotospeciais@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 Conteúdo: **Bárbara Guerra**; Analista de Produto Júnior: **Giuliana Ferrari**; 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

App registra aumento de 42% em corridas para as Delegacias de Mulheres

O botão de denúncia pode ser ativado pelas vítimas de violência — usuárias ou não da plataforma —, que recebem subsídio para essas viagens, além de acolhimento profissional

Desde o ano passado, quando aumentaram os números de agressões a mulheres por conta do isolamento social provocado pela covid-19, a 99, empresa de tecnologia ligada à mobilidade urbana e à conveniência, estimula a denúncia e o combate à violência, seja em casa, no trabalho ou no deslocamento. Desde 2020, o subsídio de viagens (vouchers) para Delegacias de Mulheres é uma das várias ações focadas no público feminino.

Se, por um lado, o serviço vem cumprindo seu papel, por outro — e infelizmente — as denúncias de agressões continuam e expõem uma realidade cruel: em 2021, as corridas para as 180 Delegacias de Mulheres de todo o País aumentaram 42% em relação a 2020, de acordo com o levantamento da empresa.

Entre as capitais, Rio de Janeiro, seguida de São Paulo, Recife, Macapá e Salvador, se destacam como as cinco com maior número de viagens com essa finalidade. Das 78 cidades que registraram pelo menos uma solicitação com destino à delegacia de mulheres, 18 são capitais, seis são da região Nordeste, e quatro são da região Sudeste. Norte e Centro-Oeste registram três capitais cada, e o Sul aparece com duas.

“Independentemente de onde tenha ocorrido a violência, seja em casa, no trabalho, em seus vários deslocamentos ou em uma corrida por aplicativo, a mulher pode e deve solicitar apoio usando o aplicativo da 99, e nós entendemos que é nosso papel apoiar ações para acolher as vítimas e dar um basta neste ciclo de dor e agressão”, explica Livia Pozzi, diretora de Operações e Produtos da 99.

Mais Mulheres na Direção

Em 2019, a plataforma lançou o programa 99 Mais Mulheres, que foca no compromisso da companhia em melhorar a mobilidade urbana e estabelecer um engajamento com a luta feminina.



O recurso estimulou uma média de três mulheres por dia a procurarem as voluntárias do projeto Justiceiras para denunciar abusos e agressões, sendo que sete entre dez que realizaram denúncias são pardas, indígenas ou negras

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



O programa inclui diversas iniciativas e, entre elas, a parceria com o projeto Justiceiras, destinado a acolher e encaminhar vítimas de violência doméstica a equipes especializadas (de forma online e gratuita). Para usuárias ou não da 99, a plataforma disponibiliza um canal direto (botão) assim que o app é iniciado. O recurso estimulou uma média de três mulheres por dia a procurarem as voluntárias do grupo para denunciar abusos e agressões. Até setembro de 2021, foram mil pedidos de apoio via app.

As vítimas encaminhadas às Justiceiras via 99

- Sete entre dez mulheres são pardas, indígenas ou negras;
- Das que possuem emprego, 90% recebem um salário mínimo e 50% delas sequer possuem trabalho;
- Em 84% dos casos, os agressores são maridos ou ex-maridos;
- 45% moram com o agressor;
- 24% são vigiadas pelo celular;
- Das que procuraram as voluntárias este ano, 48% foi para o primeiro pedido de ajuda.

Fonte: Projeto Justiceiras

Tecnologias como aliadas
Para oferecer segurança às usuárias antes, durante e depois das corridas, a 99 investe em inteligências artificiais que:

- Identificam passageiras em situações de maior risco e direcionam a chamada para um motorista parceiro mais bem avaliado ou motorista mulher;
- Rastreiam comentários e analisam palavras e contextos relacionados a assédio para banir agressores e direcionar as vítimas para acolhimento e suporte;
- Dão opção de compartilhar a rota para contatos de confiança;
- Monitoram a corrida em tempo real via GPS, além de câmeras de segurança; gravação de áudio; botão de ligação para a polícia e uma Central de Segurança disponível 24 horas, 7 dias por semana, que realiza atendimento humanizado.

Corridas mais femininas

Para as motoristas parceiras – cerca de 5% da base de condutores da plataforma –, a empresa lançou o 99Mulher, ferramenta que permite receber chamadas apenas de passageiras, que representam 60% da base de usuários, incentivando a atividade entre as mulheres.

Para criar um círculo virtuoso de gentileza para uma plataforma e sociedade melhores, a empresa também investe em educação e conscientização. Em parceria com o Instituto Ethos, a 99 criou o Guia da Comunidade 99, disponível online em 99app.com/guiadacomunidade. O documento promove respeito e diversidade a mais de 20 milhões de passageiras, passageiros e motoristas parceiros do app e conta com capítulos sobre o combate ao assédio e à discriminação a mulheres.

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



**SE MELHORA PRA QUEM DIRIGE,
MELHORA PRA QUEM VIAJA.**

Por isso, a 99 chega junto para transformar a sua vida na cidade.

99 Se cuida,
vai de 99.

Tragédia anunciada

“A tragédia que ceifou a vida do entregador ciclista Claudemir Kauã dos Santos Queiroz é anunciada. O local em que ele foi brutalmente atropelado já foi palco de outras mortes, isso porque o desenho da via induz à alta velocidade.

Tivéssemos uma gestão de trânsito que focasse na mobilidade como um sistema em que todos os atores e fatores são levados em conta, locais como esses, que são inúmeros na cidade de São Paulo, já teriam sido reprojatados para garantir a segurança de todos. Os dados da própria Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e do Infosiga já mostram onde esses sinistros são mais frequentes.

O que falta é uma administração que puxe para si a responsabilidade de priorizar a vida dos mais frágeis, e pare de privilegiar a fluidez dos automóveis, em detrimento da qualidade de vida e da segurança de todos.

Outro fator a ser questionado é o próprio Judiciário, que, ao não penalizar o motorista que mata ao dirigir em alta velocidade e embriagado ao volante, acaba perpetuando a impunidade.”

RENATA FALZONI, arquiteta, jornalista e vereadora suplente em São Paulo. Uma das mais conhecidas cicloativistas do País, adotou a bicicleta como transporte há mais de 45 anos

**Melhor infraestrutura**

“O que precisa ser feito para reduzir drasticamente o número de acidentes é o que o mundo já mostrou em boas práticas de segurança viária.

Os exemplos existentes são fáceis de implementar, requerem basicamente vontade política e poucos recursos financeiros ao mesmo tempo que são efetivos em salvar vidas. São quatro pontos principais: maior controle da velocidade, fiscalização, punição aos maus motoristas e infraestrutura dedicada combinada com redesenho viário.

Uma cidade como São Paulo não pode ter limites que ultrapassem uma velocidade incompatível com a vida. A infraestrutura é fundamental, e vai além da ciclovia, pois é preciso uma mudança no desenho viário. As vias urbanas têm um elemento chamado ‘velocidade de projeto’. Ou seja, quando foram planejadas, cada uma foi desenhada para uma determinada velocidade. E historicamente temos velocidades muito altas. O que significa que, quando entramos em uma via expressa, somos induzidos a dirigir de forma mais veloz.

É necessário um movimento justamente contrário: de redesenho viário para induzir a baixas velocidades. Isso é técnica, infraestrutura, e não demanda grandes investimentos. É fazer ampliação da calçada para aumentar a angulação da conversão, redistribuir os estacionamentos na via, aumentar elementos visuais para a diminuição da velocidade e das faixas de rolamento. Isso é fundamental. Essas são as soluções que mudariam a realidade de São Paulo.”

DANIEL GUTH, diretor executivo da Associação Brasileira do Setor de Bicletas (Aliança Bike)

**Educação e conscientização**

“A solução definitiva engloba uma série de iniciativas em frentes concomitantes. Entendo que não podemos chamar ‘acidentes fatais de trânsito’ de acidentes, pois sugere algo que ocorreu fora de uma lógica. Eventos como esses são sinistros de trânsito e, como

acompanhamos nas últimas semanas, são recorrentes. E é responsabilidade do Poder Público a educação e a conscientização dos motoristas de carro e a aplicação de punições.

É importante refletirmos o que seriam essas ações cabíveis: alguns casos recentes de atropelamento têm sido tratados pela Justiça como ‘homicídio culposo’, quando não há a intenção de matar. Se a pessoa escolheu dirigir sob efeito de álcool, ela assumiu o risco de matar. E a pena deveria ser condizente com a responsabilidade assumida, com enquadramento como ‘homicídio doloso’, com dolo eventual. Rever a penalização é também uma forma de conscientização do risco e da seriedade das nossas decisões no trânsito.

A diminuição das velocidades permitidas na cidade traria diversos benefícios para a população. Devem ser incentivados projetos de caráter público-privado de expansão da malha cicloviária e dos sistemas compartilhados, conectando pontos na cidade com rapidez, fluidez, segurança de maneira lúdica e ativa. Valorizamos a educação do ciclista – seja por lazer, seja por transporte, seja por trabalho –, respeitando as leis de trânsito e os pedestres e se colocando nos lugares adequados à sua segurança. O que nos cabe é minimizar a gravidade dessas colisões, preservando o que há de mais precioso: a vida humana.”

THAÍS VIYUELA, responsável pelo Departamento de Mobilidade Urbana da Specialized Brasil

**Fiscalização e responsabilização**

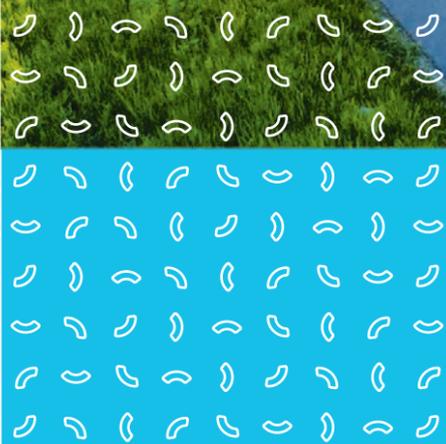
“Um caminho é implantar ciclovias em que há tráfego rápido e ciclofaixas em que o limite de velocidade for de até 40 km/h, priorizando locais com maiores índices de atropelamento. Não havendo estrutura, devem ser implantadas zonas de 30 km/h. Como regra prática, deve haver segurança para que um idoso pedale.

A cidade de Nova York reduziu em 84% a morte de ciclistas por viagem, entre 2000 e 2018, enquanto o uso da bike cresceu, no período, 240%. Também acalmaram o tráfego mudando o desenho de vias para reduzir a velocidade. Há quem pense que bicicletas não devem usar as ruas, e esse aspecto comportamental precisa ser combatido: campanhas podem ajudar, mas devem ser recorrentes e orientar como agir com ciclistas na via.

Fiscalização e responsabilização também são importantes. Beber e dirigir, exceder a velocidade e tirar fina de ciclistas só são frequentes pela certeza da impunidade. Parar em ciclofaixas, obrigando ciclistas a desviarem pela rua, tornou-se corriqueiro. Enquanto, na Europa, há responsabilidade presumida do motorista, aqui questiona-se a conduta do atropelado. E os maus motoristas agem assim sabendo que, se forem punidos, bastará prestar serviço comunitário para que a vida continue. A deles, pelo menos.”

WILLIAM CRUZ, cicloativista e criador do canal Vá de Bike

Veloe também é



A ROTA MAIS INTELIGENTE PARA SUA FROTA

Veloe conta com a solução completa para um controle mais eficiente da sua frota.

Além de caminho livre em pedágios, estacionamentos e Vale-Pedágio, é possível, através do Alelo Frota, realizar toda a logística de abastecimento e incluir serviços como gestão de manutenção, assistência 24h e telemetria. **Economia e praticidade para sua carga chegar com mais segurança e agilidade aonde precisa.**

BETC HAVAS

Saiba mais em:



veloe



A própria requer investimentos. A terceirizada reduz custos, mas descentraliza gestão

Ter frota própria ou terceirizada?

É preciso avaliar prós e contras de cada estratégia para que a empresa se mantenha competitiva

POR DÉCIO COSTA



Acesse

Compartilhe

Marque os amigos

Questionamentos a respeito de investir em uma frota própria ou terceirizar o serviço de logística podem ser determinantes na eficiência do negócio das empresas. É uma decisão estratégica, baseada em planejamento financeiro, tributos e custo. Independentemente da escolha, no entanto, há vantagens e desvantagens.

“Ter ou não frota própria envolve diversas avaliações. Fluxo de caixa, custo de capital, previsibilidade de gastos, bem como o regime tributário no qual a empresa está enquadrada, são itens a serem avaliados para encontrar o melhor custo-benefício para a operação”, observa o consultor de logística Fausto Oliveira.

Centralizar a gestão se apresenta como uma das maiores vantagens ao optar por ser dono da frota. A gestor tem liberdade de criar e planejar o serviço logístico de acordo com objetivos próprios e necessidades dos clientes.

PERSONALIZAR VEÍCULO POSSIBILITA DIVULGAR IMAGEM DA EMPRESA

Agilidade nas entregas, poder de decisão rápido e de minimizar riscos são apenas alguns dos aspectos a levar em conta. Também a possibilidade de personalizar os veículos como um reforço à imagem da companhia é um ganho que não se contabiliza, mas que não deve ser ignorado.

“O controle sobre todas as etapas do processo, o que inclui a escolha do veículo, a seleção do motorista e o planejamento de rotas, faz muita diferença. Permite preservar o negócio de acordo com a estratégia definida pela empresa”, lembra Oliveira.

Segundo o consultor, o mercado valoriza a capacidade do frotista atender a necessidades específicas. “Uma entrega urgente, fora da programação, por exemplo, é uma flexibilidade que só com veículos próprios será possível.”

GASTOS RECORRENTES SÃO ITENS A SEREM CONSIDERADOS

A frota própria, no entanto, exige investimentos e gastos constantes. Ainda que a empresa consiga obter custo de financiamento competitivo, terá compromissos recorrentes com manutenção, multa, despesa de viagens, abastecimento, treinamento de motorista, seguro e re-

novação de frota. Cabe lembrar, também, da necessidade de espaço para abrigar os veículos, o que envolve estrutura e medidas de segurança patrimoniais.

Por outro lado, a frota terceirizada reduz custos, mas descentraliza a gestão. A empresa tira da frente as rotinas de gastos, ainda que tenha pago indiretamente no escopo do contrato. A vantagem, no entanto, é a previsibilidade dos custos no planejamento financeiro; afinal, a empresa terá conhecimento de quanto irá desembolsar até fim do acordo.

“Terceirizar a frota significa transferir a operação de transporte para um profissional ou empresa. Daí a necessidade e a importância de encontrar parceiros alinhados com as expectativas de quem contrata a prestação de serviço”, lembra Oliveira.

TERCEIRIZAR FROTA TRAZ PERDA DE FLEXIBILIDADE NO TRANSPORTE

Na prática, o prestador de serviço realiza o trabalho operacional e o contratante assume o papel de supervisor. Sem controle total sobre todas as etapas das operações de coleta e entrega, correm o risco de perder eficiência no processo. Podem ocorrer atrasos ou mesmo perda de flexibilidade no atendimento.

“Para lidar com todas as variáveis e, ao mesmo tempo, garantir sustentabilidade ao negócio, diversas empresas optam por uma gestão mista, entre ter a frota e terceirizar uma parte”, conta o consultor. “Uma decisão que deverá contribuir para a eficiência na sazonalidade – período no qual já se programa maior quantidade de entregas.”

Em linhas gerais, optar pela frota própria vislumbra serviços especializados e atendimento a necessidades inerentes ao negócio. Casos de entregas rápidas e frequentes, serviços 24h e uso de equipamento específico para o transporte – cargas indivisíveis, por exemplo.

Terceirizar a frota, por sua vez, normalmente, estabelece uma estratégia de reduzir o custo e providenciar uma organização mais enxuta. A política da empresa procura desenvolver parcerias e colocar foco na atividade principal do grupo, deixando o serviço logístico a quem se dedica ao transporte.



Foto: Getty Images

Transporte eletrificado ganha força

Vendas e ofertas de veículos de carga começam a ter visibilidade na prestação de serviço de coleta e distribuição de mercadorias



Para ler a matéria na íntegra, acesse o QR Code:



Se há um momento no qual se possa registrar o início de uma mudança na matriz energética das operações do transporte de carga, 2021 merece ser lembrado como um deles. Embora modelos 100% elétricos ainda anotem volumes pequenos e ofertas restritas, o período foi marcado por desempenho de venda robusto e vários anúncios que aumentam as opções para o transportador.

A lista dos dez veículos totalmente elétricos mais vendidos em 2021 revela uma conjuntura que ganha força no segmento. No ranking, elaborado pela Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), os comerciais leves elétricos BYD ET3 e Renault Kangoo Z.E. Maxi rompem com a hegemonia dos carros de luxo. As vendas dos pequenos furgões cresceram, em 12 meses, 550% e 86%, respectivamente, para 124 e 123 unidades.

São volumes pequenos, mas, para a ABVE, já expressam trajetória sem volta. “Essa também é uma tendência irreversível, liderada pelos prefeitos de várias cidades brasileiras, preocupados com as emissões de poluentes, e pela agenda ESG, assumida por muitas empresas”, avaliou em nota Adalberto Maluf, presidente da associação.

Apenas a dois modelos do segmento de comerciais leves, para interpretar uma

direção, caberia estar no campo do exagero. Mas há de se considerar um movimento, cada vez mais consistente no mercado de transporte, na busca por um negócio mais sustentável.

NOVAS OPÇÕES DISPONÍVEIS

Dentre exemplos recentes que confirmam essa disposição, cabe lembrar anúncio, feito em novembro de 2021, de entrega de 100 Renault Kangoo E-Tech para fazerem parte da frota da Americanas, terceirizada por meio da Unidas.

Confirma a ofensiva da eletrificação também o lado da oferta. Após período de testes, a Volkswagen Caminhões e Ônibus lançou oficialmente no mercado transportador o e-Delivery, versão elétrica da família de caminhões leves da marca. A proposta chegou com novo modelo de negócio dedicado e, ao menos até o fim do ano passado, 200 unidades vendidas.

Na rede de concessionárias Peugeot e Citroën, também o transportador passou a ter as opções dos furgões elétricos e-Expert e E-Jumpy. Mais recentemente, em janeiro, a Renault anunciou oficialmente o desembarque no País do Master E-Tech, previsto para ser lançado no segundo semestre deste ano. (D.C.)



Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.

**ESTADÃO
BLUE STUDIO**

APRESENTADO POR

veloe

Modal rodoviário transporta mais de 60% da carga no Brasil

Mercado nacional de frete movimentado cerca de R\$ 365 bilhões anualmente; novas tecnologias na gestão de frotas podem reduzir custos e aumentar eficiência

Segundo dados da Confederação Nacional dos Transportes, mais de 60% de tudo que é produzido e consumido no Brasil chega ao seu destino por rodovias. O volume revela a importância do modal rodoviário para o País.

Do ponto de vista econômico, o mercado nacional de frota e

frete movimentado mais de R\$ 365 bilhões por ano, segundo projeção da Veloe. Só com combustível são gastos cerca de R\$ 300 bilhões anualmente, o maior custo para o transporte de cargas.

“O preço do combustível representa uma parcela significativa de todo o valor movimentado pelo segmento de frota e frete. Sem contar o impacto em outras frentes da cadeia logística, como o valor para compra de novos veículos para a frota”, destaca André Turquetto, diretor-geral da Veloe.

Somados ao combustível, os custos de mão de obra e gastos com o veículo representam 90% dos custos operacionais e entre 60% e 80% do faturamento de uma transportadora, segundo a Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística).

Tecnologia pode reduzir custos

Em um setor com altos custos, a tecnologia é a melhor forma para gerar economia e eficiência da frota. “No que diz respeito ao transporte rodoviário de carga, seja frota leve ou pesada, as melhores opções são investir no uso de soluções de gestão e de tecnologias como telemetria e roteirizador”, alerta o diretor-geral da Veloe.

Para Turquetto, uma solução de gestão de frota moderna traz benefícios para todos os envolvidos na cadeia logística – do gestor aos motoristas e veículos. Embora 85% do mercado brasileiro ainda não utilize uma solução de gestão de frota, o executivo da Veloe acredita que o mercado deva crescer nos próximos anos.

“Um levantamento interno mostrou que as empresas que contratam soluções de gestão de manutenção de frota conseguem alcançar índices de até 31% de economia”, exemplifica

André Turquetto. Segundo ele, a solução oferece gerenciamento das ordens de serviços, controle de gastos, prazos de manutenção preventiva, além do controle de garantias de serviços e peças.

“Outro ponto importante é que a solução ofertada pela Veloe é personalizada e modular, contendo serviços adicionais que podem ser contratados de acordo com necessidade, tipo de frota, carga e demanda de cada cliente, como gestão de manutenção, bomba interna, dentre outras” finaliza.

Somos um meio de pagamento digital que descomplica o caminho.

“Um levantamento interno mostrou que as empresas que contratam soluções de gestão de manutenção de frota conseguem alcançar índices de até 31% de economia” diz André Turquetto, diretor-geral da Veloe



Indústria em busca de baterias mais eficientes

No futuro, veículos elétricos deverão ter um conjunto mais leve e com maior autonomia e densidade energética

POR MÁRIO SÉRGIO VENDITTI



Acesse

Compartilhe

Marque os amigos

A apresentação do carro-conceito elétrico Mercedes-Benz EQXX, em janeiro, chamou a atenção pela autonomia anunciada de 1.000 quilômetros com uma carga completa de bateria. Esse alcance é possível, também, graças a outras soluções, como aerodinâmica aprimorada e uso de materiais mais leves no carro. Mas é fato que a indústria vem avançando, rapidamente, no desenvolvimento das baterias.

As fábricas dedicadas à construção do componente estão formando parcerias com startups e montadoras na busca de novas tecnologias, células e elementos químicos que serão usados no futuro próximo. “A energia destinada ao segmento automotivo foi a que mais evoluiu nos últimos anos”, afirma Fernando Castelão, diretor-geral da divisão de bateria de lítio da Moura.

Atualmente, as baterias estão prestes a dar mais um salto, passando do estado líquido para o sólido, mais seguro e eficiente. Uma das iniciativas nesse sentido é a parceria entre a Mercedes e a empresa ProLogium, que, juntas, trabalham para criar células de próxima geração.

O plano da marca alemã é equipar os primeiros veículos de teste com baterias de estado sólido daqui a alguns anos, com a previsão de que elas sejam incorporadas à arquitetura dos carros em 2030.

“O eletrólito em estado sólido permite o uso de materiais com maior capacidade de armazenamento, alta condutividade iônica e estabilidade química”, diz Castelão. Os materiais empregados e o design nesse tipo de bateria dão condições de quase dobrar o alcance das células de íon de lítio de hoje, além de ser menos inflamável.

MENORES E MAIS EFICIENTES

As baterias terão autonomia superior, mas talvez isso nem seja necessário a curto prazo. “É difícil encontrar alguém que ande mais de 100 quilômetros por dia”, atesta o diretor da Moura. “A maioria das pessoas recarrega seus veículos elétricos na cidade ou em suas casas. Portanto, o alcance oferecido, atualmente, é suficiente.”

Castelão explica que as baterias geram custos elevados e sobrecarregam o peso do automóvel. Por isso, o desafio é estabelecer uma equação de elevar a densidade energética em modelos ainda menores. “Seria simples aumentar a bate-

ria para que ela guardasse mais energia, mas não é o caso. Ao contrário, elas têm de pesar 30% menos e ocupar metade do espaço que preenchem hoje”, destaca.

Para alcançar esse compromisso, a fabricante chinesa de baterias CATL patenteou a tecnologia cell to pack, em que as células não ficam mais contidas dentro de módulos, que, por sua vez, formam o “pacote” da bateria. Elas vão direto para os pacotes, economizando uma etapa, o que diminui o consumo de energia.

Apesar de sempre se falar de bateria de lítio, esse elemento químico só está presente em 10% da composição e trabalha em conjunto com níquel, manganês e cobalto. Ele leva a fama porque é reativo e mais leve e faz o papel de transição da carga do polo positivo para o negativo.

“A indústria automotiva, porém, estuda novas possibilidades, como a utilização de silício e grafite”, revela Castelão. E acrescenta: “A longa autonomia é importante, mas a infraestrutura de recarga rápida deve caminhar lado a lado”.

APROVEITAMENTO DE 98%

Para Diogo Seixas, CEO da empresa de infraestrutura de recarga Neocharge, há três maneiras de aumentar a autonomia das baterias: torná-las maiores para armazenar mais energia, desenvolvê-las com químicas diferentes para obter maior densidade energética e trabalhar na eficiência do conjunto, que é mais complexo.

“A eficiência energética da bateria de um automóvel elétrico é de 90% a 95%, ou seja, há um mínimo de perda. Mesmo assim, a indústria trabalha incessantemente para diminuir ainda mais esses desperdícios”, afirma. “Será impossível chegar a 100% de aproveitamento; contudo, de 96% a 98% é factível.”

Citando o Mercedes Vision EQXX, Seixas relativiza a grande autonomia da bateria. A seu ver, vale mais a pena oferecer um automóvel capaz de rodar 500 quilômetros com preço acessível do que outro com alcance de 1.000, custando um valor exorbitante. “Ninguém anda mais de 1.000 quilômetros sem parar para repouso, período em que a bateria pode ser recarregada”, salienta.

Ele defende que a grande meta da indústria não deveria ser autonomia cada vez maior. “O ideal é produzir baterias menores e mais leves, aumentando a eficiência do conjunto”, afirma. “Para que um alcance de 1.000 quilômetros se o consumidor dirige, em média, 40, por dia?”

No entender de Seixas, o mercado de veículos elétricos será definido da seguinte forma: os modelos com autonomia baixa terão grande volume de vendas; os de média ficarão em um patamar intermediário; e os de alta autonomia responderão pela menor parcela de vendas.

“No passado, as pessoas começaram a comprar carros quando as ruas foram asfaltadas. Antes disso, elas preferiam os cavalos”, enfatiza. “Por mais que as baterias evoluam, o consumidor só se sentirá confortável para comprar um automóvel elétrico quando houver infraestrutura adequada.”



Bateria de estado sólido

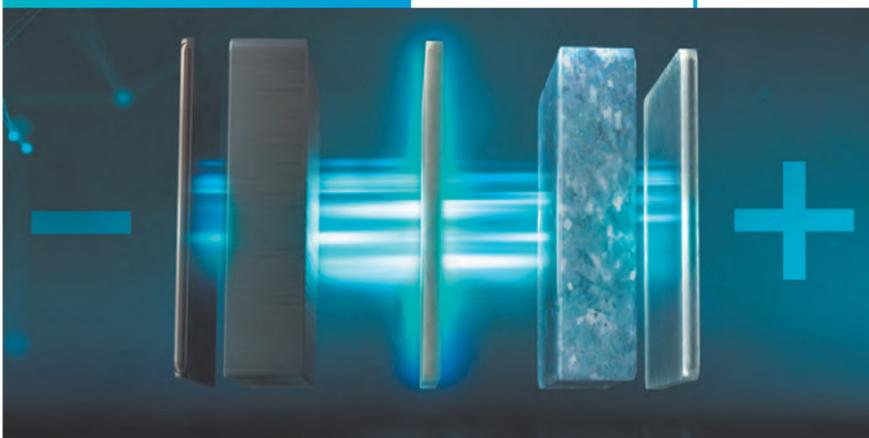
Aumento de autonomia

Mais desempenho

Maior segurança



GUIA DO PRIMEIRO
CARRO ELÉTRICO
OU HÍBRIDO



Nova bateria compacta da Mercedes-Benz

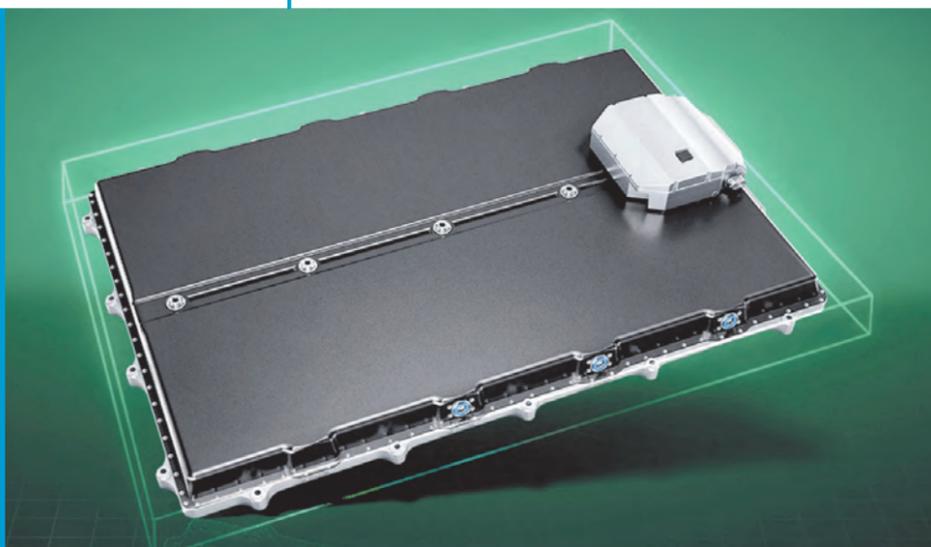
• 100 kWh

• Resfriamento totalmente passivo

• Peso: 495 kg

• Autonomia: 1.000 km

• Carregador ultrarrápido (DC) integrado



Imagens: Divulgação Mercedes-Benz



CHEGA JUNTO, OSASCO!

No último dia 19, Osasco completou **60 anos**. Parabéns!!

A comemoração é grande, pois a cidade se consolida cada dia mais como um **grande centro de empresas de tecnologia** no Brasil.

Tendo um olhar mais afiado em mobilidade, a cidade de Osasco também não fica para trás:

Crescimento

Osasco apresentou uma quantidade **três vezes maior de corridas** por aplicativos entre 2019 e 2021, em comparação ao restante da Região Metropolitana de São Paulo.

Alcance

Muito desse crescimento veio de regiões periféricas, dado que a participação de viagens fora das regiões mais valorizadas do município passou de 59% (2020) para 65% (2021).

Preços Acessíveis

O número de corridas nas **regiões de menor renda** em Osasco aumentou em 28% entre fevereiro de 2020 e 2021.

Osasco apresentou uma quantidade três vezes maior de corridas por aplicativos entre 2019 e 2021. A participação de viagens fora das regiões mais valorizadas do município passou de 59% (2020) para 65% (2021) e o número de corridas nas regiões de menor renda em Osasco aumentou em 28% entre fevereiro de 2020 e 2021.

Para ver todo esse crescimento de perto, a 99 também vai chegar junto em Osasco!

Em 2022, a 99 completa 10 anos e, para comemorar em grande estilo, os colaboradores terão uma **casa nova**. Na nova sede, vamos ter um espaços colaborativos e sob medida para promover inovação entre as equipes.

A 99 também vai inaugurar um **campus de tecnologia** e o **Núcleo de Políticas Públicas e Pesquisa**, que vai agregar valor às políticas públicas em mobilidade, cidades inclusivas e segurança.

A cidade se consolida cada dia mais como um grande centro de empresas de tecnologia no Brasil. E a A 99 vai inaugurar um campus de tecnologia e o Núcleo de Políticas Públicas e Pesquisa, que vai agregar valor às políticas públicas em mobilidade, cidades inclusivas e segurança.

Nosso compromisso com o Brasil

A 99 foi o primeiro unicórnio brasileiro e atualmente possui 20 milhões de usuários. Dentro de seu compromisso de longo prazo com o Brasil para democratizar as cidades, a acessibilidade digital e a geração de renda, investiu R\$ 157 milhões em 2020 e injetou R\$ 15 bilhões na economia brasileira*.

(*) de acordo com uma pesquisa da FIPE (2021).



EMBAIXADOR
GUILHERME CAVALCANTE
CEO E FUNDADOR DO APP UCORP

Impactos da web3 na mobilidade



A nova tecnologia permitirá que o setor de mobilidade elétrica passe a lucrar com os deslocamentos que não geram emissão de poluentes



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

“O ECOSISTEMA TECNOLÓGICO BRASILEIRO ESTÁ BORBULHANDO E CHEIO DE OPORTUNIDADES.”



Não perca a nossa live, todas as quartas, às 11h, pelas redes sociais do Estadão ou no portal Mobilidade



“Quando falamos em ‘nova era da mobilidade urbana’, logo imaginamos cidades tecnológicas cheias de arranha-céus, carros voadores e sistemas de transporte autônomos super-revolucionários. Fica nítido que ainda falta muito para que esse cenário de *Os Jetsons* vire realidade.

No entanto, a mobilidade urbana está bem diferente de dois anos atrás, cada vez mais acessível e com tecnologias que apontam para um desenvolvimento mais rentável e sustentável. Empresas engajadas com ESG, referência, em inglês, às práticas ambientais, sociais e de governança, visam reduzir o impacto da sociedade no meio ambiente. Por outro lado, empreendedores vislumbram formas de monetizar dados da mobilidade que possam ser revertidos em crédito de carbono.

De olho na inovação e no desenvolvimento tecnológico, o tema da mobilidade orientada por dados entrou nos planos de grandes corporações que estão apostando em boas práticas. Um bom exemplo é o Smart Mobility, do Cubo Itaú, importante hub de inovação da América Latina, que conta com as presenças de players como Bike Itaú, iCarros, ConectCar e Vec Itaú.

Juntos, prometem impulsionar a transformação dos deslocamentos das pessoas nas cidades por meio do fomento ao empreendedorismo tecnológico e investimentos em mobilidade elétrica.

Informações da World Resources Institute (WRI) apontam que, anualmente, pelo menos 5 milhões de pessoas utilizam o *car-sharing* mundo afora como forma de deslocamento urbano. A implementação do 5G e as novas ferramentas de segurança, como as antifraudes e o rastreamento em tempo real, vão contribuir para o crescimento desse segmento, e as viagens compartilhadas tendem a crescer exponencialmente.

Aliados ao conceito de web3, a nova geração da internet com processamento 800 vezes maior, esses dados ganham solidez e precisão. A descentralização dos dados baseados em *blockchain* e o impacto

sustentável são os principais pilares dessa nova era da mobilidade

De acordo com a Shared Mobility, instituto de estudos dos transportes da Universidade da Califórnia, nos EUA, os carros compartilhados e conectados geram milhões de terabytes por dia. Essa infinidade de dados pode beneficiar o planejamento de iniciativas para diminuir o fluxo de veículos por microrregiões, propiciar menos trânsito, reduzir emissões de dióxido de carbono e ruídos e até criar mais espaço nas vias para outros modais, como bikes e patinetes.

ATIVOS DIGITAIS

Novamente, entra em cena a tecnologia, que tem o Brasil como um dos pioneiros. Além de proporcionar a experiência de dirigir veículos 100% elétricos, a ‘tokenização’ (processo de fragmentação de um ativo real em frações digitais para que possam ser facilmente negociadas) promete transformar todos esses dados gerados na nova economia em transações e investimentos em criptomoedas de operadores e usuários desses serviços.

Assim, essa nova tecnologia irá permitir que o setor da mobilidade elétrica passe a lucrar com os deslocamentos que não geram emissões de poluentes, o que pode atrair o interesse de fundos de investimentos e grandes corporações. A perspectiva para o mercado brasileiro, segundo a consultoria WayCarbon, é que esse tipo de transação gere entre US\$ 493 milhões e US\$ 100 bilhões até 2030.

A ‘nova era da mobilidade urbana’ associada à web3, à descentralização de dados, ao dinamismo, ao *blockchain* e às criptomoedas trazem novas tendências ao mercado, com transformações importantes na indústria e novos modelos de negócio que vão nos surpreender nos próximos anos.

O caminho para essa revolução ainda é longo; no entanto, o ecossistema tecnológico brasileiro está borbulhando e cheio de oportunidade a novos empreendedores que busquem escrever esse capítulo importante na história.”



CCR se destaca na lista das mais influentes em Mobilidade

A votação contou com a participação de 30 especialistas que avaliaram critérios ligados a inovação, jornada ESG e ações positivas durante a pandemia

FOTOS: MAGALI MORAES/ DIVULGAÇÃO CCR



Winnie e o acesso ao ensino superior, Michele e a responsabilidade socioambiental, Paulo e a ampliação da voz da comunidade: algumas das histórias destacadas pela CCR Metrô Bahia. Saiba mais em historiasdometrobahia.com.br

Entre as 100 Empresas Mais Influentes em Mobilidade no País, o Grupo CCR participa com cinco. Além da inclusão da CCR como Grupo, também fazem parte da lista a CCR Metrô Bahia (empresa que administra o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas), o VLT carioca (empresa que opera o Veículo Leve sobre Trilhos do Rio de Janeiro), a Via-Quatro (gestora da Linha 4 de Metrô de São Paulo) e a Quicko (aplicativo que reúne em uma só plataforma tudo o que as pessoas precisam para se deslocar com mais conveniência e inteligência pela cidade).

Organizada pelo projeto Estadão Mobilidade, referência no setor, a votação envolveu empresas ligadas às mais diversas frentes do ecossistema de Mobilidade – desde a fabricação de veículos até consultorias, seguradoras e prestadoras de serviços. Considerando-se a amplitude da avaliação, conquistar cinco lugares no seleto grupo representa um forte reconhecimento para a CCR, empresa de infraestrutura para Mobilidade Humana, focada em fazer caminhos melhores e mais seguros para a sociedade.

“O resultado provoca muito orgulho em todas as nossas equipes da Divisão Mobilidade e no

Grupo, pois fomos indicados por profissionais de larga experiência e conhecimento do setor”, diz Marcio Hannas, presidente da Divisão CCR Mobilidade. “É uma confirmação de que estamos no caminho certo ao olhar atentamente para a inovação e as ações de governança e socioambientais, além dos cuidados com a segurança de nossos usuários e colaboradores.”

Conexão e inclusão

A CCR Metrô Bahia é um exemplo da adoção do conceito de Mobilidade Humana como tema transversal – ou seja, que associa o transporte urbano aos aspectos social e ambiental. Trata-se de um sistema de metrô que, além de transportar pessoas, conecta lugares, negócios e iniciativas inovadoras, sustentáveis e inclusivas, desafio que envolve profundamente cada um dos mais de 1.300 colaboradores.

Mesmo com a forte expansão registrada desde 2014 – hoje, as duas linhas incluem 20 estações e totalizam 33 km de extensão, com cerca de 300 mil pessoas transportadas por dia –, o Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas vem dando atenção a vários outros aspectos além do crescimento da operação. Isso inclui a segurança dos passageiros e dos colaboradores, a inovação e o fo-

mento ao empreendedorismo e à capacitação profissional.

Histórias do Metrô

Uma das ações desenvolvidas foi o projeto Histórias do Metrô Bahia, lançado este ano, que trouxe 15 narrativas emocionantes sobre a relação da CCR Metrô Bahia com o caminho e a vida das pessoas, compartilhadas por meio de uma websérie documental, podcasts e exposição de fotos.

São histórias de personagens que utilizam o Sistema Metroviário também como ponto de encontro, de referência, de segurança, de inclusão social e de acesso à educação – como é o caso da estudante Winnie Lorena, que ingressou no ensino superior graças à facilidade de chegar à universidade, conectada por um metrô.

Além da rapidez, o modal baiano também valoriza manifestações artísticas e culturais de comunidades do entorno, como a publicação *A Voz da Favela*. A responsabilidade ambiental é outro valor da empresa, que em 2021 destinou 14 toneladas de resíduos para reciclagem à Cooperativa Camapet. “A grande razão de existência do metrô é o ser humano. É um sistema construído por pessoas e para pessoas”, destaca Andre Costa, diretor-presidente da concessionária.

O Grupo CCR

Com 17 mil colaboradores, o Grupo atua nos segmentos de concessão de rodovias, mobilidade urbana, aeroportos e serviços – são 25 ativos em oito Estados brasileiros. A ambição estratégica 2025 da empresa tem o propósito de consolidá-la como companhia de infraestrutura para Mobilidade Humana focada em fazer caminhos melhores e mais seguros para a sociedade. Esse programa tem cinco eixos: encantamento dos clientes, engajamento dos colaboradores, ESG, reputação e retorno ao acionista.

Em rodovias, com o recém-conquistado trecho da BR-101 (Rio-Ubatuba), a CCR será responsável pela gestão e manutenção de 3.698 km. Em mobilidade urbana, o Grupo administra serviços de transporte de passageiros de metrôs, VLT e barcas, oferecendo atenção a 3 milhões de passageiros, diariamente. No segmento de aeroportos, com a vitória no leilão dos blocos Central e Sul, concedidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e da Pampulha, em Belo Horizonte, concedido pelo Estado de Minas Gerais, o número de passageiros que receberão atendimento da CCR poderá ultrapassar 23 milhões por ano. Mais informações em grupoccr.com.br.

Tecnologia para o setor de mobilidade



Acesse

Compartilhe

Marque os amigos

Com 80 mil passageiros transportados por dia, Barueri (SP) investe, em 2022, em planejamento e melhoria do transporte público, malha viária e aprimoramento de outros modais, como ciclovias e ciclofaixas. A prefeitura da cidade começou a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, por meio do Departamento Municipal de Trânsito, como forma de mapear os objetivos de curto, médio e longo prazos, garantindo a avaliação dos deslocamentos, assim como os meios financeiros e institucionais para sua execução.

Com uma frota de 176.427 automóveis, segundo dados do IBGE, de 2018, Barueri tem como principal desafio diminuir o congestionamento. "Temos investido bastante em tecnologias que auxiliam as questões de trânsito, como em semáforos inteligentes e no serviço de videomonitoramento, com 520 câmeras espalhadas pela cidade acompanhadas 24 horas por dia", afirma Rubens Furlan, prefeito de Barueri.

"Também há importantes investimentos em obras viárias, como é o caso da ligação de Alphaville com a Avenida Mario Doi Sadanori, conhecida como Café do Ponto; a alça da Ponte Akira Hashimoto; a ligação da Estrada Cícero Borges e a Rua Galeão, incluindo seu prolongamento, entre outras", acrescenta Furlan.

Destaque no Ranking Connected Smart Cities 2021, com a quinta posição no eixo Mobilidade e primeira no Economia, Barueri investe no setor de tecnologia da informação (TI) para aprimorar os deslocamentos. De acordo com o ranking, a cidade de Barueri teve aumento no PIB per capita de 4,44%. Houve também crescimento no número de empresas em 2,55% e no de empregos em 10,50%.

PARQUE DA MOBILIDADE URBANA

O crescimento de empresas de tecnologia foi de 8,30%, sendo que a força de trabalho ocupada no setor de TI atingiu 9,05% do total dos empregos formais. Como resultado disso, a cidade possui um dos maiores índices de Independência do Setor Público, com 95,37% dos empregos no privado.

Tecnologia voltada para os deslocamentos será uma das discussões presentes no Parque da Mobilidade Urbana (PMU), realizado entre os dias 23 e 25 de junho, no Memorial da América Latina, em São Paulo. O evento será organizado pela plataforma Connected Smart Cities em parceria com o **Mobilidade Estadão**, com propósito de promover a conexão da locomoção urbana inteligente, sustentável e inclusiva por meio da difusão de ideias desse ecossistema no Brasil e no mundo. 

Barueri investe para melhorar os deslocamentos

Proporção de automóveis/habitante	0,42
Idade média da frota de veículos (em anos)	14,5
Relação de ônibus x automóveis	0,02
Outros modais de transporte coletivo (km/100 mil habitantes)	97,84
Ciclovias (km/100 mil habitantes)	0,47
Acesso ao aeroporto	3
Transporte rodoviário (conexões interestaduais)	33
Veículos de baixa emissão (do total da frota)	0,14%
Bilhete eletrônico de transporte público	sim
Semáforos inteligentes	sim
Taxa de mortes em acidentes de trânsito (por 100 mil habitantes)	11,2

Fonte: Ranking Connected Smart Cities 2021

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

MUDANÇAS EXPONENCIAIS ESTÃO ACONTECENDO NA MOBILIDADE URBANA!

Experiências, conexões e entretenimento.
Consulte condições de participação:

 11 97654-2987

 pmu@nectainova.com.br

parque da
mobilidade
urbana

Disruptivo, Sustentável e Inclusivo

23 a 25 de junho de 2022

Memorial da América Latina - São Paulo - SP



REALIZAÇÃO



mobilidade
ESTADÃO

PATROCÍNIO PRATA

veôle

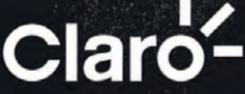
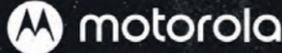
STOCK CAR PRO SERIES

A principal categoria do automobilismo brasileiro começou sua história em 1979 e é cada vez mais forte por causa dos parceiros e patrocinadores que acreditam em todo o seu potencial.

Faça parte, invista também e conquiste muitas vitórias com a gente!

A segunda etapa da temporada 2022 acontecerá no dia 20/03, em Goiânia, no Autódromo Internacional Ayrton Senna, fique ligado!

* as datas ao lado dos colchetes representam o ano de entrada na Stock Car de cada parceiro e patrocinador.

1979		1979	 CHEVROLET
2013		2004	 FREMEX
2016		2015	 PETROBRAS podium
2020		2017	 Blaü FARMACÊUTICA
2021		2021	 banco BRB
2021	 Snapdragon	2021	 motorola
2022	 ATTO sementes	2021	 NEWON
2022	 intelbras	2022	 ArcelorMittal
2022	 enoc PREMIUM MOTOR OILS	2022	 betway

Saiba mais no Instagram @stock_car, Facebook @stockcaroficial, YouTube @stockcarchannel ou site stockproseries.com.br

Patrocínios

Montadoras






















 CHEVROLET

 TOYOTA
 GAZOO
 RACING
 Brasil

Façam suas apostas e divirtam-se

Stock Car foi escolhida por líder em vários mercados internacionais

POR ALAN MAGALHÃES
FOTOS: DUDA BAIROS | VICAR

Operações garantidas por entidades internacionais

Segundo a Statista, plataforma global líder no fornecimento de dados de mercado e consumo, prevê-se que o negócio global de jogos online será avaliado, em 2023, em mais de US\$ 92,9 bilhões. O tamanho atual é de cerca de US\$ 59 bilhões, o que significa que ele deverá dobrar, em breve.

Atualmente, a Betway oferece três tipos de aposta na Stock Car, mas o leque se ampliará, gradualmente. As operações são totalmente seguras e garantidas por organismos internacionais dessa indústria, dos quais a plataforma é membro, incluindo a International Betting Integrity Association (IBIA), a iGaming European Network (iGEN), o Independent Betting Adjudication Service (IBAS), a Sports Wagering Integrity Monitoring Association (SWIMA) e o Betting and Gaming Council (BGC). Ela também é certificada pelo ISO 27001, por meio da confiável agência internacional de testes eCOGRA.



Fãs ganham a oportunidade de apostar nos seus ídolos com total segurança



A segunda etapa da Stock Car acontecerá dia 20/3, em Goiânia (GO), com transmissão ao vivo pelo site do Estadão

Betway elegeu a Stock Car como sua primeira aposta permanente no Brasil



Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Assistir a um jogo de futebol, de basquete ou uma corrida de automobilismo está, rapidamente, se transformando em uma experiência que vai além do que estávamos acostumados. O que se limitava a gols, cestas, velocidade e ultrapassagens está ganhando um leque enorme de opções, que amplia a forma com que o espectador acompanha uma prova.

Com uma vasta oferta de atrações na palma da mão, entreter e cativar o fã é fundamental para gerar fidelidade. Vistas com desconfiança, no passado, as apostas esportivas passaram por uma revolução e, hoje, servem mais para gerar diversão, pois se baseiam, firmemente, nos pilares do jogo responsável, na atenção ao usuário e, principalmente, na origem dos recursos das apostas. A atuação de grandes grupos internacionais, no Brasil, se deve à sanção, em 12 de dezembro de 2018, da Medida Provisória 846, pelo então presidente Michel Temer, que ainda carece de regulamentação e tem como objetivo a destinação de parte dos recursos arrecadados para a segurança pública.

Líder em vários mercados internacionais em que o setor é legislado, a Betway, ligada ao inglês Super Group, elegeu a Stock Car Pro Series como sua primeira grande aposta permanente no Brasil.

Criada em 2006, a Betway rapidamente se tornou uma forte apoiadora de grandes ligas reconhecidas mundialmente, como a Premier League, La Liga e Bundesliga no futebol, NBA no basquete e NHL no hóquei no gelo. "Ficamos muito felizes por estarmos juntos, como patrocinadores, na maior cate-

goria do automobilismo brasileiro. Acreditamos fortemente que este esporte, que já é a paixão de muitos, ainda tem um grande potencial de crescimento no País", diz Arthur Silva, CEO da Betway no Brasil. O grupo é licenciado em mais de 20 jurisdições, com posições de liderança em mercados-chave na Europa, nas Américas e na África.

PLATAFORMA NO AR

"A Stock Car está muito orgulhosa de ter a Betway como sua nova patrocinadora. É uma das líderes mundiais nesse segmento, que vem investindo constantemente em grandes competições esportivas, e, principalmente, trata-se de uma empresa que apoia e defende o jogo responsável. Estaremos juntos com a Betway, acreditando no crescimento desse mercado no Brasil", afirma Fernando Julianelli, CEO da Stock Car Pro Series.

No mundo dos esportes motorizados, a Stock Car foi não apenas a primeira categoria de automobilismo a ser patrocinada pela Betway mas, também, o primeiro negócio do grupo no Brasil. "A Stock Car Pro Series é uma das categorias mais assistidas no País, com televisionamento em sinal aberto e fechado, e plataformas digitais ao vivo, como o site do Estadão. Estamos excitados com a parceria, que, sem dúvida, ajudará a aumentar o reconhecimento de nossa marca na América do Sul", comemora Anthony Werkman, CEO da Betway Group.

Com o acordo, já é possível fazer apostas na Stock Car, na página especial, que pode ser acessada pelo link <http://bitly.ws/oBmc>.

