SÃO PAULO, 30 DE MARÇO DE 2022

mobilidade

ESTADÃO

/MobilidadeEstadao /mobilidadeestadao /estadaomobilidade /mobilidadeestadao

A cidade é para todos

Situação das calçadas de São Paulo é desafiadora para a população. Muitas são estreitas, não têm continuidade, além de buracos e irregularidades que impedem o deslocamento seguro | Pág. 2

Ruas e calçamentos devem contemplar diferentes perfis e precisam oferecer boas condições em todas as regiões da cidade

Fotos: Getty Images

Para mais conteúdos, acesse nosso portal pelo QR Code

Participe do Parque da Mobilidade Urbana

Evento, que será realizado entre 23 e 25 de junho, no Memorial da América Latina, tem como objetivo debater as formas como as pessoas se deslocam pela cidade. Entre os destaques estão diversas experiências com drones e carros elétricos | Pág. 8

Produzido por ESTADÃO BLUE STUDIO

Corrida com obstáculos

Entre os transtornos mais comuns das vias públicas estão desníveis, postes e árvores que dificultam o trânsito da população

POR DANIELA SARAGIOTTO

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

A vida do pedestre na cidade de São Paulo não é fácil e requer, em muitos locais, habilidades de atleta. O que deveria ser a forma de deslocamento mais simples e democrática da mobilidade se traduz em calçadas estreitas, sem continuidade, buracos e irregularidades, situações comuns para quem pode caminhar ou – tenta – trafegar em uma cadeira de rodas, por exemplo. (*Essas, entre outras dificuldades, podem ser comprovadas no depoimento abaixo e nos outros dois da página ao lado.*)

Os pedestres, um contingente enorme de pessoas, enfrentam essas dificuldades diariamente: de acordo com a última pesquisa Origens e Destinos (OD), feita em 2017 pelo Metrô, foram contabilizadas 42 milhões de viagens diárias na região metropolitana de São Paulo, sendo que, destas, em torno de 33% foram feitas por modos não motorizados, principalmente a pé.

"É importante reforçar que praticamente todos os deslocamentos com outros modais têm pelo menos um componente ou trecho feito a pé, seja para chegar até o transporte público, seja no meio do trajeto ou mesmo no final dele", diz Oliver Cauã Cauê, geógrafo, mestre em planejamento e gestão do território e diretor da Cidadeapé, associação que trabalha pelo fortalecimento desse tipo de mobilidade na cidade de São Paulo.

A solução para o problema, evidentemente, não é trivial: são em torno de 65 milhões de metros quadrados de calçadas no município, de acordo com a prefeitura de São Paulo. Entre os transtornos mais comuns estão calçamento muito estreito, postes e árvores que impossibilitam o trânsito e falta de continuidade, resultado de obras aleatórias feitas pelos moradores.

A responsabilidade pela manutenção do calçamento particular é do proprietário do imóvel, de acordo com a Lei nº 15.442/2011, que prevê, inclusive, multa de R$ 497,32, por metro linear, em caso de não regularização em 60 dias após a autuação, ainda segundo a prefeitura. "Mas, na prática, não dá para multar milhares de cidadãos. E, se considerarmos as periferias ou a 'Grande São Paulo informal', que representa mais de um terço da cidade, não há nem mesmo espaço suficiente para calçadas adequadas", explica Cauê, diretor da Cidadeapé.

PADRONIZAÇÃO NO PAPEL

Para orientar como as calçadas devem ser, a gestão pública lançou o *Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias*, no final de 2020, que "reúne diversas normas para projetos nas cidades de forma alinhada aos princípios de acessibilidade, equidade social, segurança no trânsito e sustentabilidade ambiental", informa, em nota, a prefeitura de São Paulo.

Na prática, idealmente, os passeios devem ser organizados em três faixas, de acordo com sua largura total: faixa livre de, no mínimo, 1,20 metro de largura (exclusivamente para circulação de pedestres); faixa de serviço de 0,70 metro (para o mobiliário urbano, vegetação, postes de iluminação ou sinalização); e, por fim, faixa de acesso para acomodação das interferências da implantação, do uso e da ocupação das edificações, exclusivamente, nas calçadas com mais de 2 metros.

Mas, na vida real, o calçamento da capital paulista, a exemplo do que acontece em todo o País, está bem distante disso. Uma das ações da gestão pública para enfrentar o problema é o Plano Emergencial de Calçadas (PEC), instituído em 2008, e que prevê requalificação de parte dos passeios em áreas consideradas prioritárias nas 32 subprefeituras da cidade, regiões de terminais de ônibus, ruas de comércio e pontos turísticos com grande volume de circulação de pessoas.

De acordo com a prefeitura de São Paulo, entre 2018 e 2020, pouco mais de 1,5 milhão de metros quadrados foram concluídos, além da construção de, aproximadamente, 4 mil rampas de acesso, de acordo com o Poder Público. Já o Plano de Metas da Gestão 2021/2024 prevê a execução de mais 1,5 milhão de metros quadrados de calçadas, com base no Plano Emergencial de Calçadas (PEC), mas as obras ainda não começaram.

Foto: Rogério Gomes

Acessibilidade a todos

"Falar em mobilidade é falar no direito de ir e vir; e, sem acessibilidade, esse direito não pode ser exercido. Acessibilidade não é somente para pessoas com deficiência, mas é para todos. Para mães com carrinho de bebê, gestantes, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, jovens, todos. Quem nunca viu as pessoas andando no asfalto porque, em muitos locais, ele é a melhor opção do que a calçada? Todos, sem exceção, precisam de acessibilidade. E, nesse sentido, ter calçadas adequadas e seguras é fundamental. Muito se fala em estabelecimentos acessíveis, mas tão importante quanto chegar a um local desses é o meio do caminho: como faremos para ir de um ponto a outro com segurança? Isso tudo é muito relevante, ainda mais quando observamos o envelhecimento populacional e a necessidade de preparar as cidades para esse fenômeno, que já está acontecendo."

Ciça Cordeiro, jornalista, consultora na Talento Incluir, é uma pessoa com deficiência física há dez anos

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. projetosespeciais@estadao.com

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

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Retrato da desigualdade

Bairros da periferia como Brasilândia, Guaianases, Cidade Tiradentes e Sapopemba, com alto índice de pedestres, têm o pior calçamento de São Paulo

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Não precisa ser especialista no tema para notar que a realidade dos passeios públicos é bem diferente do que consta no *Manual de Desenho Urbano* e *Obras Viárias,* elaborado pela prefeitura de São Paulo. Basta colocar os pés na rua e caminhar pelas vias e avenidas da cidade.

Se for nas periferias, então, a situação é ainda mais desafiadora. A Nota Técnica "Políticas Públicas, Cidades e Desigualdade – Priorizar o Transporte Ativo a Pé!", publicada, em agosto de 2021, pelo Centro de Estudos da Metrópole (CEM-Cepid/Fapesp), mostra que as calçadas com largura inferior a 2 metros se concentram, em geral, nas periferias das zonas norte e leste da cidade, justamente áreas com alto percentual de deslocamentos a pé.

"Isso significa que, em locais em que há mais gente caminhando, ou seja, onde se concentra a população que menos possui carros e motos, estão as piores calçadas. É a questão da desigualdade socioespacial que aparece nessa e em outras dimensões da cidade, como no acesso ao transporte público", explica Mariana Giannotti, pesquisadora do CEM, professora da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP) e uma das responsáveis pelo estudo.

Mariana e os demais autores – Bruna Pizzol, Diego Tomasiello, Steffano de Vasconcelos, Laura M. Fortes e Fernando Gomes – mapearam as calçadas com base nos dados do GeoSampa, o mapa digital da cidade de São Paulo, e descobriram que as regiões administrativas do centro, oeste e sul 1 (em que se localizam as subprefeituras Ipiranga, Jabaquara e Vila Mariana) são as que apresentam as maiores larguras medianas de calçada.

Já nas regiões leste 2 (subprefeituras Cidade Tiradentes, Ermelino Matarazzo, Guaianases, Itaim Paulista, Itaquera, São Mateus e São Miguel), norte 1 (subprefeituras Jaçanã/Tremembé, Santana/Tucuruvi e Vila Maria/Vila Guilherme), norte 2 (subprefeituras Casa Verde/Cachoeirinha, Freguesia/Brasilândia, Perus e Pirituba) e sul 2 (subprefeituras Campo Limpo, Capela do Socorro, Cidade Ademar, M'Boi Mirim, Parelheiros e Santo Amaro) apresentam as calçadas mais estreitas.

ENCONTRANDO CAMINHOS

As soluções passam, de acordo com Mariana Giannotti, por instrumentos das políticas públicas de mobilidade a pé, como as diretrizes do Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE) de 2014, pelo Plano de Mobilidade de São Paulo de 2015 (PlanMob) e pelo Estatuto do Pedestre (2017). Ela afirma que o PlanMob sugere, por exemplo, o aumento da responsabilidade da prefeitura de São Paulo sobre o espaço público viário.

"O que é complicado é que não existe a gestão. Os recursos para a requalificação das calçadas nessas regiões mais críticas poderiam vir, em tese, do Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb)", diz.

Ela afirma que esses fundos são destinados à implantação dos sistemas de transporte público coletivo, cicloviário e de circulação de pedestres, e que, de acordo com a Norma Técnica 5, também do CEM, existem recursos financeiros na ordem de R$ 1 bilhão que não foram utilizados.

"A mobilidade a pé precisa ser incentivada, em detrimento da motorizada. O número de pessoas por metro quadrado que cabem num carro é desproporcional, na comparação com as calçadas, além de os veículos gerarem outras externalidades como problemas de saúde, sinistros, entre outros", finaliza.

Como se vê, o desafio é enorme. Mas deve ser enfrentado. Afinal, circular com segurança pelas calçadas é, literalmente, um primeiro passo para que a população possa se apropriar do espaço público e aproveitar tudo o que a cidade oferece de oportunidades. Isso é ser sustentável. Isso é ser inclusivo. (D.S.)

As calçadas não possuem padronização nem continuidade

"Moro no Jardim Aurora, em Guaianases, e ando todo dia cerca de 1,2 quilômetro até a estação da CPTM José Bonifácio. Depois do trem, pego o metrô e ando mais um pouco pelo bairro, na região da Estação Bresser-Mooca, até chegar ao trabalho. No meu trajeto ao trem, encontro calçadas que consigo andar, locais com mato e calçadas piores em alguns trechos. No geral, não tem padronização nem continuidade, principalmente nos rebaixamentos, mas eu consigo andar. Se fosse uma pessoa com carrinho de bebê, por exemplo, teria que mudar o caminho ou andar na rua, por causa da largura do calçamento, em alguns pontos. Mas é assim, não adianta reclamar, a gente se adapta porque a realidade é essa. Já na região próxima ao meu trabalho, as calçadas são muito melhores."

Ícaro Mendes da Silva, oficial de manutenção mecânica e morador de Guaianases

A realidade desestimula as pessoas a verem a cidade por outros ângulos

"Independentemente de ser cadeirante, avalio como absurda a situação das calçadas, no Brasil. As pessoas acham que ter um calçamento adequado é importante para quem tem deficiência, mas isso é fundamental a todos. A realidade que possuímos, hoje, desestimula quem quer caminhar, ver a cidade por outros ângulos, se apropriar do espaço público. Em Roma, por exemplo, no circuito turístico, há uma faixa fixa de piso que é adequada a todos. No Brasil, também temos bons exemplos, como no centro histórico de Curitiba (PR), em Salvador (BA), na Rua Avanhandava, na região central de São Paulo, no bairro de Moema, entre outros. Mas é preciso expandir essas boas práticas para todas as cidades e para a cidade toda. Sobre o proprietário de imóvel ser responsável pela calçada, você já imaginou, se cada dono de veículo tivesse que conservar um pedaço da via em que transita, como ela seria? No final, o que precisamos é do desenho universal nas calçadas. Ou seja, que elas atendam todas as pessoas ao mesmo tempo. Isso sim é inclusão."

Silvana Cambiaghi, arquiteta e presidente da Comissão Permanente de Acessibilidade de São Paulo (CPAS), é cadeirante por causa da paralisia infantil

Fotos: Arquivo Pessoal

EMBAIXADOR
FERNANDO CAMPAGNOLI
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE ENERGIA ELÉTRICA (ANEEL)*

Alavanca para o crescimento

Eletromobilidade é importante para dinamizar um desenvolvimento econômico robusto, limpo e descarbonizado

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

"Muito se fala e se observa da eletromobilidade tomando as ruas, mas, se olharmos com mais cuidado, verificamos que sua natureza transversal consiste em uma alavanca para o crescimento da economia e a geração de oportunidades de emprego e renda.

Em geral, tratada com o olhar para o setor elétrico, em razão do papel indutor das distribuidoras de energia em suas áreas de concessão, a eletromobilidade traz consigo a necessária interoperabilidade das estações e recarga (*veja a Resolução Normativa Aneel nº1.000/2021*) para que as informações sejam compreendidas pelos sistemas de gestão e que, de largada, proporcionará ao Mercosul que aposte em trocas comerciais terrestres com logística limpa entre Brasil, Uruguai e Argentina, conectando corredores elétricos internacionais existentes.

Além disso, a segurança energética deve ser garantida, sempre, mesmo com a maior complexidade causada pela entrada de novas cargas por novos players, que terão de se compatibilizar com demandas de carga inexistentes até então e procurar ganhos de eficiência energética.

Já aqui encontramos a interface do setor elétrico com o setor ambiental, na medida em que as metas de eficiência energética, como economia de energia e redução de demanda na ponta, passam a conversar, diretamente, com a redução nas emissões de gases de efeito estufa, apontando para as metas do Acordo de Paris, no viés da descarbonização.

Ainda no setor ambiental, o lastro da participação de nossas fontes renováveis na matriz energética sugere às empresas com políticas comprometidas com práticas de ESG – sigla, em inglês, para meio ambiente, social e governança – que possam, em breve, escolher suas fontes e ainda aprimorar seus processos pela eletromobilidade em suas frotas e logística direta ou indireta. Ainda nesse setor, abrem-se possibilidades para desenvolvimento de métodos e normativos de reciclagem, *second life* e descarte de baterias, incluindo uma nova gama de minerais estratégicos que será demandada para o setor de mineração, que também terá de definir novos procedimentos desde a extração até a disposição dos rejeitos.

CAMINHOS QUE SE CRUZAM

No setor de óleo e gás, despontam o etanol e o biodiesel para os veículos híbridos, promissores de desenvolvimentos tecnológicos disruptivos e formação de um mercado não concorrente, combustíveis que podem ser usados para complementar com os veículos puramente elétricos, interagindo de forma mais sustentável ambientalmente com os setores de transporte e logística terrestres.

No campo das rodovias e cidades é que se observa a variedade 'elétrica' para transporte de cargas/pessoas, público/privado, logística interestadual/last mile, de veículos superleves/leves/pesados, com estações e recarga lenta/rápida/ultrarrápida.

No setor das águas, a eletromobilidade adequa-se tanto em hidrovias como em áreas portuárias, e, no setor aéreo, de drones a carros voadores e/ou autônomos, em que já se observam rupturas tecnológicas e de possíveis reduções de custo.

Todos os setores aqui apontados ainda prescindem da transversalidade do setor de comunicação, que, com a chegada da internet 5G, viabilizará a interação entre usuário, veículo, rodovia, estação de recarga, outros veículos e outros usuários, além, é claro, do setor de ciência, tecnologia e inovação.

O peso da complexidade gerada pela eletromobilidade compensa e estimula o desenho de novas políticas públicas integradas, conectando os diversos setores, e regulamentando, de forma compartilhada, os esforços entre as diversas agências, como Aneel, ANM, ANP, ANA, Antaq, Anac, ANTT e Anatel. É uma época de investir em sinais regulatórios positivos e estimulantes para uma nova jornada de uma moderna indústria que pode vir a aflorar no Brasil.

Esse conjunto de fatores, se adequadamente ordenado, terá a eletromobilidade como alavanca para um desenvolvimento econômico robusto, limpo, descarbonizado e dotado de uma cultura de inovação aberta em todas as interfaces setoriais possíveis."

"O PESO DA COMPLEXIDADE GERADA PELA ELETROMOBILIDADE ESTIMULA O DESENHO DE NOVAS POLÍTICAS PÚBLICAS INTEGRADAS."

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

* O conteúdo deste artigo representa opinião pessoal, e não institucional.

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

Fotos: Adobe Stock e Arquivo Pessoal

Reajuste não contempla alta no diesel

POR ALINE FELTRIN, DO ESTRADÃO

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Depois do aumento de 25% no diesel nas refinarias, a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) atualizou a tabela do piso mínimo do frete. De acordo com o cálculo, o reajuste varia de 11% a 14%. A ANTT aplica esse percentual de acordo com o tipo de carga, o número de eixos do veículo, a distância e a operação.

Com a nova tabela publicada no *Diário Oficial da União*, o frete de um caminhão de dois eixos para transportar carga geral, por exemplo, passa a valer R$ 236. A tabela mínima é resultado de uma reivindicação feita pelos caminhoneiros após a greve de 2018. E os preços devem seguir as especificações das cargas.

No entanto, a categoria alega que falta fiscalização para o cumprimento dessa tabela. Esse, aliás, foi um dos motivos da ameaça de uma nova paralisação dos caminhoneiros em 2021. Isso porque a nova tabela mínima de frete não compensa as altas no diesel, e o combustível, atualmente, representa até 50% no custo total do caminhão.

Atualmente, o combustível representa até 50% no custo total do caminhão

De acordo com o que Wallace Landim, presidente da Associação Brasileira de Condutores de Veículos Automotores (Abrava), alertou, o aumento nos custos fará com que o exercício da atividade de transporte se torne inviável. Dessa maneira, há o risco de escassez na oferta desse serviço para a sociedade. "Ninguém quer ou vai trabalhar no prejuízo", diz.

SOLUÇÕES CASEIRAS

Com o cenário econômico difícil, a saída ideal, de acordo com especialistas, é fazer um bom gerenciamento e cobrar o frete corretamente. Ou seja, uma gestão eficiente deve equilibrar os custos. Além de uma planilha financeira, é necessário sempre fazer um cálculo em cima do tipo de mercadoria e, então, provisionar os custos da operação.

E tudo precisa constar da planilha de controle de custos, desde o salário do motorista, o total dos custos fixos mensais, como manutenção, pneus, combustível, até o seguro do casco. Outra forma de diminuir prejuízos é poupar mais diesel durante a operação.

Foto: Getty Images

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Veloe também é alelo

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.

Saiba mais em:

veloe

Produzido por ESTADÃO BLUE STUDIO

Limpeza pesada no Metrô de SP

Reforço na higienização dos vagões e estações são ganhos que vieram com a covid-19 e que permanecem

Desinfecção dos trens é feita diariamente

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Para fortalecer a confiança da população após as fases mais críticas da pandemia e voltar a atrair usuários aos sistemas de transporte público de São Paulo, que sofreram quedas acentuadas desde março de 2020, os processos de higienização e limpeza foram intensificados e novas tecnologias passaram a ser aplicadas.

Nas Linhas 5 e 17 do Metrô, sob a responsabilidade das concessionárias Via Quatro e ViaMobilidade, além da higienização de rotina, desde novembro de 2020, passou a ser usada também a técnica da nebulização nos vagões. De acordo com Maurício Dimitrov, diretor das concessionárias, o método utiliza um produto específico que elimina bactérias, fungos, germes e vírus, incluindo o coronavírus, com eficácia de 72 horas após a aplicação. "A substância sanitizante lançada no ar tem aprovação da Anvisa, e não oferece risco à saúde humana nem ao meio ambiente", explica o diretor da ViaQuatro e da ViaMobilidade.

Recentemente, as duas concessionárias receberam, da Fundação Vanzolini, o selo A2S, 5 estrelas, o primeiro do tipo concedido ao transporte púbico. "Ele certifica que todas as 11 estações do Metrô da Linha 4-Amarela e as 17 da Linha 5-Lilás foram reconhecidas como ambientes seguros e saudáveis, incluindo equipamentos de ar-condicionado, sanitários, qualidade da água e uso de máscaras de proteção", diz.

QUATERNÁRIO DE AMÔNIA

A Companhia do Metrô de São Paulo, responsável pelas linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata e respectivas estações, também incorporou uma nova substância, o quaternário de amônia, como agente desinfetante, no interior dos vagões. A limpeza dos trens é diária, com vários tipos de prática ao longo do dia: durante a operação comercial, ela ocorre entre as viagens, e, nos trechos de menor lotação, uma equipe faz a varrição dos carros e a retirada de detritos.

Na pandemia, essa limpeza foi ampliada com a higienização dos pega-mãos e das cabines, feita ao final de cada viagem. Os trens recolhidos passam por um processo de higienização mais amplo dos pisos, pega-mãos, bancos, janelas, portas e cabines. As estações também recebem limpeza diária, com a incorporação de desinfetantes na higienização dos bloqueios, corrimãos e guarda-corpos. (D.S.)

Foto: Divulgação Metrô SP

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 O ESTADO DE S. PAULO JC

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

OFERTAS EXCLUSIVAS: MITSUBISHI MOTORS FIAT HYUNDAI CAOA Ford CAOA CHERY QUALIDADE, TECNOLOGIA E DESIGN

85% dos moradores da capital paulista veem aumento da violência contra as mulheres

Pesquisa mostra que o problema ocorre em todos os espaços, especialmente o doméstico, mas acabar com ele passa por políticas públicas e ações que envolvem toda a sociedade

As violências doméstica e familiar contra as mulheres aumentaram em 2021, e essa percepção é real para 85% dos moradores da capital paulista, conforme a 5ª edição da pesquisa Viver em São Paulo: Mulheres, realizada pela Rede Nossa São Paulo em parceria com o Inteligência em Pesquisa e Consultoria Estratégica (Ipec).

Keli Rodrigues, coordenadora da Casa Viviane dos Santos — centro de referência no atendimento às mulheres vítimas de violência, em Guaianases, zona Leste —, acredita que essa alta porcentagem reflete a realidade. "Durante a pandemia e o isolamento social, os movimentos sociais e feministas alertaram o poder público de que o espaço doméstico poderia ser mais perigoso e letal, mas nenhuma medida efetiva foi tomada para diminuir os riscos", explica.

O cenário é ainda pior nas periferias. "Há muita dificuldade de acesso a políticas públicas, que precisam ser fortalecidas para garantir os direitos da população, mas que são sucateadas", acrescenta Keli.

Qual o melhor caminho?

Para combater a violência contra a mulher, como prioridade, 53% dos paulistanos querem penas mais duras aos criminosos (56% das mulheres contra 49% dos homens). Mas, para a coordenadora, esse não é o melhor caminho. "É falsa a ideia de que não há punição", avalia Keli. "O Brasil tem uma das maiores populações carcerárias do mundo e, desde 2015, há a tipificação do feminicídio como crime hediondo, aumentando a pena. Prender mais não resolve o problema; o que falta é investimento em políticas públicas."

De acordo com a Prefeitura de São Paulo, uma das políticas da Secretaria Municipal de Assistência Social é o trabalho dos Centros de Defesa e de Convivência da Mulher, que prestam serviços de atendimento social, psicológico, orientação e encaminhamento jurídico para mulheres em situação de violência doméstica e de vulnerabilidade social.

O problema é de toda a sociedade

Diminuir a violência contra as mulheres passa também por ações da sociedade civil e pelos comportamentos individuais: cidades criadas para todas e todos, com estruturas urbanas mais inclusivas — especialmente porque o dia a dia delas é mais complexo do que parece, com obstáculos muitas vezes invisíveis.

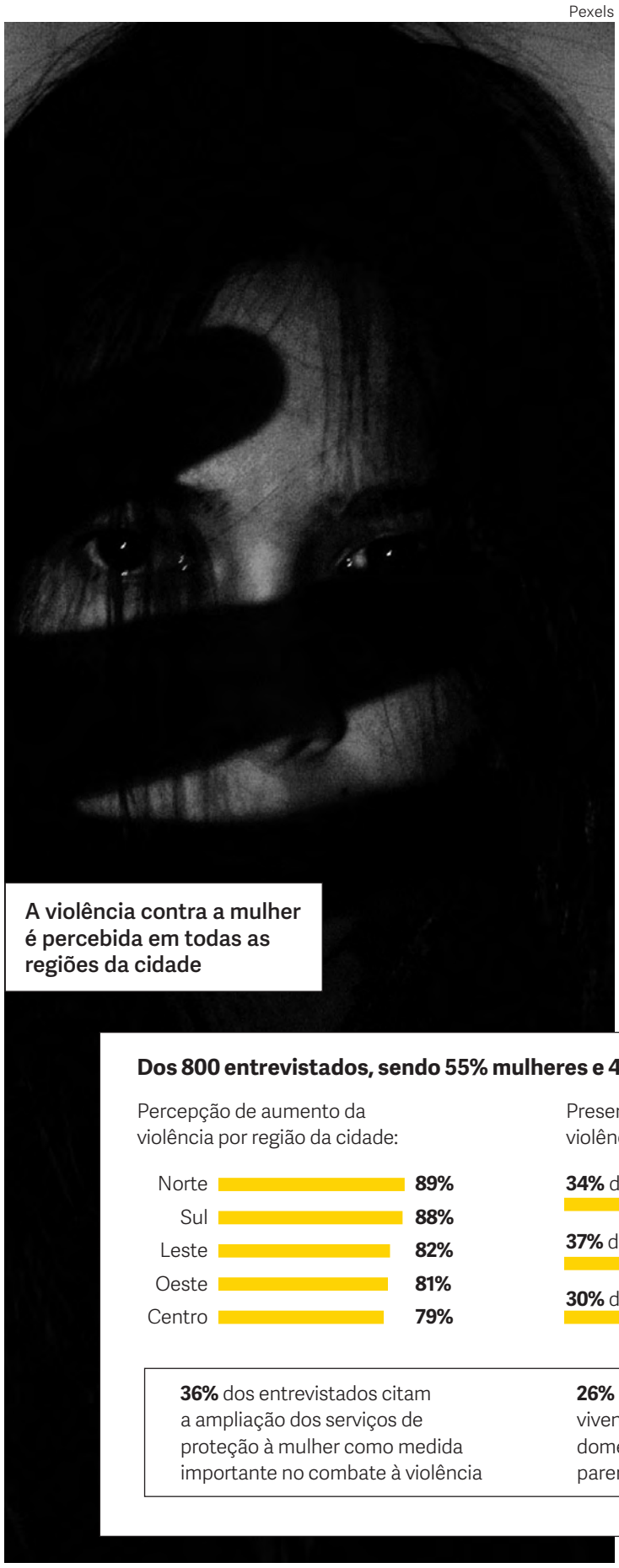
Há anos, a 99, empresa de tecnologia ligada à mobilidade urbana e à conveniência, lidera iniciativas por mais visibilidade e representação das mulheres, ajuda a combater a violência entre elas e promove o acolhimento das vítimas em parceria com o Projeto Justiceiras. O botão de denúncia contra violências (para usuárias ou não do app) foi um recurso que estimulou uma média de três mulheres por dia a procurarem as voluntárias do grupo para relatar abusos e agressões. Até setembro de 2021, foram mil pedidos de apoio via app.

A 99 também faz a doação de corridas (vouchers) para as 180 Delegacias de Defesa da Mulher (DDM) de todo o País: somente em 2021, essas corridas aumentaram 42% em relação a 2020, de acordo com o levantamento da empresa.

Outras iniciativas incluem a campanha "Por Cidades Mais Femininas" em diversas plataformas e ambientes físicos, reforçando a importância dessa inclusão: na empresa, mulheres representam 60% dos usuários e 5% dos motoristas parceiros cadastrados em sua base. Para garantir mais segurança nos trajetos, nos últimos dois anos a empresa já investiu R$ 70 milhões em sistemas preventivos e ferramentas de proteção ao público feminino. A plataforma utiliza duas inteligências artificiais (Pítia e Atena) que identificam passageiras em situação de maior risco e enviam a elas somente motoristas mulheres ou os condutores mais bem avaliados dentro do app.

Ao final da corrida, a ferramenta Ártemis, desenvolvida em parceria com a consultoria Think Eva, rastreia e identifica palavras e contextos relacionados ao assédio deixados nos comentários, banindo agressores e direcionando as vítimas para acolhimento e suporte. Pela Ártemis, são identificadas e banidas, em média, 730 pessoas por semana que cometeram algum tipo de assédio. Como resultado dos investimentos, o app da 99 registrou queda de 13% em ocorrências de assédio na plataforma, por milhão de corridas, em todo o País, no período de julho de 2020 a julho de 2021.

Pexels



A violência contra a mulher é percebida em todas as regiões da cidade

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

Dos 800 entrevistados, sendo 55% mulheres e 45% homens:

Percepção de aumento da violência por região da cidade:

Norte	**89%**
Sul	**88%**
Leste	**82%**
Oeste	**81%**
Centro	**79%**

Presenciaram ou ouviram falar de violência contra amigas ou conhecidas:

34% do total de entrevistados

37% das pessoas pretas e pardas

30% das pessoas brancas

36% dos entrevistados citam a ampliação dos serviços de proteção à mulher como medida importante no combate à violência

26% dos jovens de até 24 anos vivenciaram casos de violência doméstica envolvendo parentes próximos

Fonte: Rede Nossa São Paulo / Ipec

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

Conheça o DriverLAB

Centro de inovações para motoristas.

99

Serviços inovadores que melhoram a vida de quem viaja e de quem dirige.

Produzido por ESTADÃO BLUE STUDIO

Vem aí o Parque da Mobilidade Urbana

Parceria entre **Mobilidade Estadão** e Connected Smart Cities realiza encontro para debater o deslocamento das pessoas nas cidades

Quando: de 23 a 25/6

Onde: Memorial da América Latina

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Discutir as garantias de deslocamento das pessoas nas cidades de forma sustentável e equitativa é o propósito do Parque da Mobilidade Urbana (PMU), que irá acontecer entre 23 e 25 de junho de 2022, no Memorial da América Latina, em São Paulo. O evento, realizado pelo **Mobilidade Estadão** em parceria com o Connected Smart Cities, tem como objetivo promover a conexão da mobilidade urbana disruptiva, sustentável e inclusiva, por meio de discussões, troca de informações e experiências (*saiba mais no quadro abaixo*).

Um dos temas a serem discutidos será a eletromobilidade, que, no Brasil, vem crescendo rapidamente nos últimos meses. "Mais do que oferecer infraestrutura de recarga, queremos impulsionar esse ecossistema, construindo parcerias com os players da cadeia de valor do mercado, para oferecer aos clientes a possibilidade de ter uso eficiente e inteligente de energia em qualquer lugar e a qualquer momento, proporcionando liberdade de escolha", diz Carlos Eduardo Cardoso, diretor de e-city da Enel X Brasil, um dos patrocinadores do PMU.

Debater a mobilidade urbana é urgente e relevante, pois todos se deslocam de diferentes maneiras, o que gera um enorme impacto sobre a economia global.

Até 2030, o mercado mundial de mobilidade vai crescer cerca de 75%, segundo dados do Oliver Wyman Fórum, saindo de US$14,9 trilhões, em 2017, para US$ 26,6 trilhões, em 2030.

TECNOLOGIA E MOBILIDADE

"O cenário nos mostra que o cidadão busca cada vez mais uma mobilidade fluida e quer ter poder de escolha de como se locomover", comenta André Turquetto, diretor-geral da Veloe, outra empresa patrocinadora do evento. "Nas cidades, a tecnologia tem impulsionado o desenvolvimento de todo tipo de solução de mobilidade, das vagas inteligentes ao pagamento automático de drive-thru. Temos apps cada vez mais amigáveis, com facilidades que vão desde o apoio ao caminhoneiro até tecnologias de geolocalização, que traçam itinerários de ônibus e ajudam o cidadão na decisão de rota", acrescenta Turquetto.

Para saber mais sobre o evento, acesse: parquedamobilidadeurbana.com.br

O PMU terá espaços para experiências e discussões sobre diversas formas de mobilidade

Veículos autônomos serão um dos temas em debate

DISRUPTIVA

Haverá uma arena para demonstrar como se utilizam drones e veículos autônomos. O visitante poderá soltar a imaginação com a realidade virtual. Inovações, tecnologias e tendências impulsionam mudanças significativas na mobilidade urbana.

SUSTENTÁVEL

O foco será priorizar discussões sobre transporte coletivo e mobilidade elétrica. O objetivo é incentivar a mobilidade ativa e discutir a ampliação da infraestrutura cicloviária. Estão previstos ainda exposição e test drive com carro elétrico, demonstração sobre como carregar o veículo, locais para ver como isso funciona, além de test ride com bicicleta, patinete, scooter e moto elétrica e apresentação das cidades com maior infraestrutura de mobilidade elétrica no Brasil.

As experiências serão conduzidas de forma colaborativa pela Ucorp Mobilidade, startup de soluções focadas em veículos elétricos.

INCLUSIVA

Discussões sobre acesso aos espaços e serviços públicos urbanos. Além de um mural fotográfico, haverá debates sobre mobilidade do pedestre com a promoção de formas seguras de deslocamento para as pessoas, mobilidade urbana inclusiva para deficientes físicos e apresentação dos jovens participantes da websérie *Me Dá uma Chance*, apresentada no Summit Mobilidade Urbana do **Estadão**, em maio do ano passado.

LOGÍSTICA URBANA INTELIGENTE

O PMU reserva também espaço para discutir o impacto do delivery e do e-commerce na mobilidade urbana, incluindo temas como logística inteligente e integrada de cargas, segurança dos motoristas e multimobilidade nas cidades. Um ambiente interativo dos aplicativos de delivery e de e-commerce irá funcionar no local, além de um espaço de logística urbana e gestão de frotas.

EXPERIÊNCIA MULTIMODAL

Esse espaço será a experiência multimodal mais concreta a que os participantes poderão acessar. Todos devem se inscrever pelo site e dizer como é possível chegar ao parque (no Memorial da América Latina) utilizando, no mínimo, três modais, de preferência, compartilhados, podendo ser elétrico, ativo e coletivo. Ao final, os participantes ganharão um presente exclusivo da organização do evento.

Foto: Getty Images

Milão terá superciclovia de 750 km

Até 2035, população da cidade deve contar com uma das principais redes para bikes na Europa

POR SUMMIT MOBILIDADE

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Milão, no Norte da Itália, é conhecida como a capital mundial da moda e do design, além de ser referência em arte e finanças, pois é nela que está sediada a Bolsa de Valores italiana. Agora, se depender do governo local, a mobilidade urbana também vai entrar para essa lista: o Conselho Metropolitano de Milão aprovou uma política de ciclomobilidade que deve intensificar a circulação de bicicletas.

Esse é mais um passo importante para um polo urbano com mais de 7 milhões de pessoas e cujo desafio é conciliar os séculos de tradição com o atendimento de demandas bem modernas: fugir dos automóveis e pensar em novas tecnologias urbanas nos deslocamentos das pessoas.

DO CENTRO À PERIFERIA

A proposta dos milaneses é reunir toda a região metropolitana em uma malha de ciclovia radial, que parte do centro em 16 rotas e se expande em direção à periferia. O movimento se assemelha à rede viária já existente para carros. Os eixos cicloviários serão ligados por cinco círculos, permitindo a integração entre diferentes espaços da cidade e da região metropolitana, sem precisar ir até o centro da capital da Lombardia.

Mas, com 750 quilômetros de espaço dedicado a quem pedala, o projeto não chama a atenção apenas pelo tamanho. O governo local pretende equipar todo o trajeto com fibra ótica, o que permitirá, por exemplo, detectar em tempo real as condições de iluminação e acender as luzes sempre que a claridade não ajudar o ciclista, medida que oferece mais segurança para quem pedala.

A superciclovia também terá 80% dos equipamentos públicos a menos de 1 quilômetro de distância dela. Serviços de saúde e de educação, além das empresas que reúnem um grande número de trabalhadores, serão de fácil acesso.

O investimento para isso é alto: a estruturação da nova rede cicloviária está estimada em cerca de R$ 1,5 bilhão. É como se por mais de dois anos todo o orçamento ligado à mobilidade da cidade de São Paulo fosse destinado às ciclovias, sem apoio de qualquer outro tipo de atividade.

A previsão é que as obras estejam concluídas até 2035, mas as primeiras delas serão entregues ainda neste ano. Isso tornará a cidade um dos polos mais amigáveis ao ciclismo em toda a Europa.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Hora de melhorar a vida nas estradas

O que empresas e ONGs têm feito para oferecer o mínimo necessário às motoristas de caminhão

POR BRUNA FRAZÃO*

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

No final de 2021, foi apresentado o Projeto de Lei 3.149/2021, do deputado federal Hélio Costa (Republicanos/SC), com o objetivo de garantir que os acompanhantes dos caminhoneiros, tanto de carona quanto auxiliares, tenham acesso aos locais de carga e descarga do caminhão. A medida, que ainda precisa tramitar na Câmara dos Deputados e no Senado até chegar à sanção presidencial, seria muito bem recebida por mulheres que acompanham seus maridos caminhoneiros nas estradas, função batizada de "cristal", além de possibilitar, também, uma melhor estrutura nesses locais para motoristas mulheres.

Atualmente, quando ocorrem a carga e a descarga – o que pode levar horas –, elas devem ficar esperando do lado de fora das empresas. Diversas companhias têm tomado a frente e buscado opções para sanar essa e muitas outras dificuldades que elas enfrentam. Uma das iniciativas é o projeto A Voz Delas, lançado pela Mercedes-Benz Caminhões.

"Promovemos ações voltadas para a saúde, como a Caravana Todos Juntos, com orientação de datas como o Outubro Rosa, debates sobre temas como infraestrutura, segurança, capacitação, ações com nossos parceiros como sala de espera para as motoristas e cristais durante a carga e descarga, contratação de motoristas para o quadro de colaboradores, além de informações por meio de nosso portal", diz Ebru Semizer, executiva da Mercedes-Benz Caminhões. "É importante questionar sobre as condições que temos em nossas empresas para receber motoristas e cristais. Oferecemos um local com segurança e condições mínimas para elas? Há banheiro exclusivo? Esse olhar irá contribuir muito", acrescenta Ebru.

Outra iniciativa é a ONG Guerreiras da Estrada – União Nacional de Cristais e Caminhoneiros, que começou, no final de 2016, um movimento protagonizado pelas mulheres para dar início a uma tomada de consciência dos desafios enfrentados por elas nas estradas. Cida Araújo, vice-presidente, conta que o esforço ainda é grande e há um longo caminho a percorrer. A ONG apresentou relatórios e projetos a entidades de classe e aos responsáveis pelo tema em Brasília, e já conquistaram algumas mudanças significativas. "No princípio, levamos muita pedrada, até mesmo de outras mulheres. Mas, desde que começamos, outros movimentos e pessoas passaram a olhar para esses problemas de uma forma diferente", conclui.

* Fundadora do Ladies Drive Brasil, primeiro grupo que reúne mulheres proprietárias e apaixonadas por veículos a motor.

Foto: Fernanda Freixosa

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

Importância de alinhamento e balanceamento constantes

Rodas e direção no lugar garantem segurança do veículo

Foto: Getty Images

Muita gente acha que é possível adiar o alinhamento da direção e o balanceamento das rodas porque o carro "só percorre a cidade" ou "não apresenta nada de diferente no comportamento". Contudo, ambos são procedimentos previstos no plano de manutenção dos veículos e estão diretamente relacionados à segurança.

Diego Riquero Tournier, chefe de serviços automotivos para a América Latina da Bosch, faz uma analogia interessante. "Ninguém contesta a realização de checagens periódicas nos aviões, mesmo quando nenhum piloto relata alguma anomalia, pois é questão de segurança", observa. "Nos carros, é a mesma coisa: existem itens que devem ser verificados periodicamente."

O técnico da Bosch ressalta ainda que nem todo mundo consegue notar quando é necessário realizar o serviço. "Então, é mais garantido manter o veículo de acordo com as instruções da montadora, que estabelece os prazos de manutenção conforme a avaliação que seus técnicos fazem dos componentes mecânicos", diz Tournier.

"Os principais motivos que levam o carro à oficina estão relacionados ao que chamamos de "*under car*", ou seja, tudo o que está ligado à parte de rodagem (direção, suspensão, freios, pneus etc.), porque esses são os componentes que mais se desgastam devido ao contato direto com o piso", explica o especialista.

"Devemos lembrar que o automóvel é um dos maiores responsáveis por mortes em todo o mundo; então, precisamos ter responsabilidade na hora de colocar esses veículos de 1.500 quilos nas estradas circulando em altas velocidades."

Muito mais que um problema de conforto

Na maioria das vezes, o sinal de alerta acende quando uma roda está desbalanceada. Isso afeta o conforto, já que a primeira coisa que se percebe é a vibração.

"Só que, até o motorista sentir, o problema já afetou todo o conjunto de suspensão e de direção (no caso de rodas dianteiras) e vai acelerar o desgaste de todos esses itens", diz Tournier. "Por isso, as montadoras recomendam que se faça o balanceamento a cada 10 mil quilômetros, em média, ou sempre que o carro passar por algum buraco ou obstáculo que possa prejudicar o equilíbrio das rodas ou o alinhamento da direção."

Tipos de balanceamento

Há basicamente dois tipos de balanceamento: com as rodas fora do carro ou instaladas no veículo.

A diferença é que, quando se faz isso na máquina, apenas os conjuntos de rodas e pneus são ajustados. Já no carro, a operação inclui componentes do eixo, da suspensão e da direção (rodas dianteiras).

"Normalmente, o balanceamento feito fora do carro é suficiente para garantir o equilíbrio do conjunto; só quando se percebe algum problema após o balanceamento fora é que se faz a verificação com as rodas no carro a fim de conferir se o problema está no conjunto roda-pneu ou em outro sistema", explica o especialista.

Rodas de aço estampado e de liga leve

Diego Tournier também afirma que, em tese, rodas de aço estampado e de liga leve não apresentam diferenças ou vantagens na hora de balancear, pois o procedimento é o mesmo.

O que pode ocorrer é uma dificuldade em balancear rodas de liga leve que tenham sido mal reparadas, porque o conserto é mais complexo do que o de rodas de aço estampado.

Aponte a câmera do celular para este QR Code e assista à entrevista com o técnico Diego Tournier, da Bosch

Patrocínio bradesco seguros

Produção ESTADÃO BLUE STUDIO

Viabilização mobilidade ESTADÃO

Realização ESTADÃO

PATROCÍNIO BOSCH movida aluguel de carros PARCEIROS abravei Connected SMART CITIES PNME Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica VEÍCULO ELÉTRICO Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes

“A sustentabilidade é uma causa muito cara para mim”

Gláucia Savin: “Para a minha necessidade de consumo, gasto cerca de R$ 15 de recarga semanal e R$ 9 de combustível para o REX”

A advogada ambiental Gláucia Savin exalta os benefícios dos veículos elétricos

POR JU CABRINI

GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Imagine que você é uma profissional do direito ambiental, que trabalhou como procuradora do Município de São Paulo por mais de 30 anos, sempre focada em controle de poluição atmosférica, e teve de aprender muito sobre emissões veiculares. Qual seria o seu maior desejo?

No caso de Gláucia Savin, era ter um carro elétrico, que não emitisse gases de efeito estufa, fosse silencioso e gostoso de dirigir. “Comprei meu primeiro veículo elétrico há cerca de três anos. Em um primeiro momento, a fim de entender o seu funcionamento e ver se eu me adaptaria, fui atrás de um usado. Comprei um BMW i3”, relata.

A advogada conta que adorou o seu novo meio de locomoção, mas surgiu um dificultador no meio do caminho. No início da pandemia, a mãe dela, que reside em Ribeirão Preto, cerca de 300 quilômetros da capital paulista, iniciou um tratamento de saúde que exigia de Gláucia se locomover com frequência para o interior. Com receio de ficar sem energia durante o percurso, ela decidiu adquirir uma versão mais nova, o BMW i3 REX, com um extensor de autonomia, uma espécie de gerador movido a combustão e que ajuda na recarga da bateria.

De acordo com a montadora BMW, o motor elétrico i3 REX tem autonomia de 180 quilômetros no modo exclusivamente elétrico. Com a ajuda do extensor, que agrega um motor a gasolina compacto, de 647 cm³, são disponibilizados mais 150 quilômetros. “Eu me tornei uma melhor motorista com o carro elétrico, isso porque fiquei mais atenta a todas as informações. O carro calcula o consumo de acordo com o perfil do usuário, e eu sei que consigo uma recuperação maior se antecipar a frenagem, por exemplo. Dirijo economizando, e o computador está acompanhando todos os detalhes do meu estilo de dirigir.”

TECNOLOGIA DE AVANÇO RÁPIDO

“Felizmente, tudo está acontecendo muito rápido. No início da pandemia, não era possível fazer uma viagem a Ribeirão Preto porque havia o risco de ficar no meio do caminho, já que a infraestrutura era ainda menos eficiente. Então, optei por um modelo que me proporcionasse tranquilidade”, explica.

Sem medo de um eventual apagão e com a certeza do futuro da mobilidade, o publicitário René de Paula Jr., marido de Gláucia, também aderiu à tendência, e adquiriu um Renault Zoe. A advogada afirma que ela e o marido fizeram a aposta consciente de que o mundo vai mudar. “Essa causa é muito cara para mim. Simplesmente, não dá mais para continuarmos vivendo como se nada estivesse acontecendo. Tive que aprender bastante coisa sobre o carro e a infraestrutura para satisfazer a curiosidade das pessoas, mas também porque eu sabia que estava fazendo algo pela mobilidade.”

Segundo ela, uma das perguntas mais frequentes é sobre o custo de recarga. Ela ri ao dizer que custa mais ligar o secador de cabelo todos os dias do que recarregar seu carro uma vez por semana. “Sim, o custo na aquisição ainda é maior do que o dos veículos a combustão, mas é preciso considerar que o IPVA é mais barato, a manutenção também, a garantia da bateria é de oito anos, além de uma série de outros benefícios. Para a minha necessidade de consumo, gasto cerca de R$ 15 de recarga semanal e R$ 9 de combustível para o REX”, conclui.

Foto: Arquivo Pessoal

DECOLAGEM AUTORIZADA!

GP GALEÃO

STOCK CAR PRO SERIES
CIRCUITO CACÁ BUENO

Naturgy & Light

Secretaria de Esporte e Lazer
GOVERNO DO ESTADO RIO DE JANEIRO

FALTAM 11 DIAS!
10/04/2022 ÀS 13H10
NÃO PERCA!

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

Patrocínios

Montadoras

Transmissão ao vivo

Media Partner

Apoios / Parceiros

Produzido por ESTADÃO BLUE STUDIO

Consolidação em tempo recorde

Categoria dobra de tamanho em pouco mais de um ano

POR ALAN MAGALHÃES

FOTOS: DUDA BAIRROS/VICAR

Público e patrocinadores presentes na revitalizada Stock Car Pro Series

Há várias perguntas que são repetidas, há bastante tempo, quando o assunto é automobilismo. "Quer ganhar R$ 1 milhão com esse esporte?" Resposta: invista R$ 2 milhões. O esporte a motor está no rol dos mais caros; afinal, depende de muita tecnologia, fornecedores de ponta e mão de obra mais que especializada. Mas, quando a palavra gestão entra na equação, tudo muda.

Para manter o negócio, a exploração comercial e publicitária do produto é fundamental para sua sustentabilidade.

No Brasil, não por acaso, a Stock Car Pro Series é considerada a mais profissional categoria do País. Em suas 43 temporadas, patrocinadores icônicos foram aliados a ídolos que nela surgiram, como a cera Grand Prix, diretamente ligada ao dodecacampeão Ingo Hoffmann, a Coca-Cola de Paulo Gomes, a Smirnoff de Reinaldo Campello e, mais recentemente, a invasão de laboratórios farmacêuticos, que patrocinam equipes e pilotos, misturando-se com petroleiras. Isso sem nos esquecermos da General Motors, verdadeira madrinha da categoria.

ATÉ SEMENTE GERMINA PATROCÍNIO

O maior crescimento da história da categoria se deu há pouco mais de um ano, quando sua administração passou a contar com gestores profissionais. Em cerca de 18 meses, os negócios de patrocínio multiplicaram-se por três, mesmo em tempos de pandemia. O movimento iniciou-se quando o fundo de investimentos Veloci, liderado pelo empresário do ramo de telecomunicações Lincoln Oliveira, comprou a Vicar, promotora da Stock Car. Na montagem de sua equipe, trouxe o executivo Fernando Julianelli, um ex-piloto que acumula experiências de sucesso no mundo corporativo e publicitário.

As transmissões foram reorganizadas por meio de várias emissoras e plataformas, entre elas o site do **Estadão**, que tratam o produto como se deve, priorizando o respeito ao fã, ao espectador.

Na pista, nomes consagrados estrearam, como Felipe Massa e Tony Kanaan. E outras estrelas renovaram seus contratos: Rubens Barrichello, Nelsinho Piquet, Ricardo Zonta, Cacá Bueno, Daniel Serra, Ricardo Maurício, Gabriel Casagrande e muitos outros. Claro, Qualcomm, Motorola, NewOn e Banco BRB puxaram a fila, seguidos por Intelbras, ArcelorMittal, ATTO Sementes, Betway e a petroleira ENOC, de Dubai, que escolheu a Stock para divulgar seus lubrificantes no Brasil. Elas se juntaram a um time já respeitável de líderes de mercado: Toyota, Chevrolet, Pirelli, Fras-le, Fremax e Gasolina Podium.

"Encontramos a Stock Car já assentada sobre uma boa base técnica e desportiva; faltava apenas aprimorar o marketing", diz Fernando Julianelli, que ocupa o cargo de CEO da Vicar.

A resposta dos patrocinadores foi imediata. A Chevrolet, por exemplo, comemorou sua 500ª largada na Stock Car – um marco, mesmo para os padrões internacionais. A Vibra Energia (antiga BR Distribuidora) renovou o patrocínio por três anos e anunciou que a categoria passaria a ser o principal eixo de patrocínio da marca Gasolina Podium. O Banco BRB entrou no jogo com um lançamento, aguardado há décadas pelos fãs do esporte: cartão de crédito fidelizado da Stock Car. "Desenhamos um produto para, de fato, fazer a diferença para os apaixonados pelo automobilismo e pela Stock Car, com benefícios únicos e vantagens exclusivas", afirma Paulo Henrique Costa, presidente do BRB.

Outros dois grandes cotistas da Stock Car, de fora do segmento automotor, são a ATTO Sementes e a siderúrgica ArcelorMittal, anunciadas recentemente. Referência no setor agrícola e líder na produção de sementes de soja e milheto, a ATTO enxergou na categoria e na dinâmica do trabalho no campo semelhanças importantes. "Uma equipe da Stock Car, assim como o homem do campo, necessita trabalhar em constante organização, planejamento e eficiência", compara Mariangela Albuquerque, diretora de marketing da ATTO Sementes.

A terceira etapa da Stock Car acontecerá em 10 de abril, no Rio de Janeiro, com transmissão ao vivo pelo site do Estadão

O AÇO VERDE

Acesse
Compartilhe
Marque os amigos

Novos carros da categoria serão construídos com aço sustentável

A ArcelorMittal Aços Planos é parte do grupo líder no mercado global de aço. Segundo a empresa, seu ingresso na Stock Car se deve a um novo cenário mundial, mais focado na sustentabilidade.

Como forma de mostrar a qualidade de sua tecnologia, a ArcelorMittal produzirá o aço a ser empregado na nova geração de carros da Stock Car, que virá nos próximos dois anos. "A indústria automotiva global está se movimentando com a consciência verde por meio de ações que visam a descarbonização em todo o ciclo de vida dos veículos, desde a produção do aço até a reciclagem", justifica João Bosco Reis da Silva, gerente-geral de sustentabilidade e relações institucionais da empresa, citando características que estarão presentes no aço a ser utilizado pela Stock Car.