



Cenário dos veículos elétricos no mundo

Conheça as políticas governamentais e os incentivos utilizados em outros países para fazer a transição energética avançar | Pág. 4

Produzido por **ESTADÃO
BLUE STUDIO**

GUIA DO PRIMEIRO CARRO ELÉTRICO OU HÍBRIDO



Na Noruega, 86% dos veículos que circulam nas ruas têm propulsão elétrica

Fotos: Getty Images

Para mais conteúdos, acesse nosso portal pelo QR Code



 **IMÓVEIS &
CIDADES INTELIGENTES**

Por que as startups são essenciais para promover novas formas de viver em comunidade | Pág. 13





JAC iEV 1200T conquistou empresários do setor de varejo, transporte e grandes embarcadores

Os planos da JAC e da Scania

Uma lançará caminhão elétrico na Fenatran. A outra quer aumentar as vendas

ANDREA RAMOS E
ALINE FELTRIN, DO ESTRADÃO



Acesse o canal Fenatran e leia + sobre o assunto

A JAC Motors vai lançar no Brasil um caminhão elétrico com peso bruto total (PBT) superior a 12,5 toneladas. Ou seja, com capacidade superior à do E-JT 125, que a marca chinesa acaba de colocar no mercado brasileiro. A novidade será apresentada durante a Fenatran, considerada como a maior feira do setor de transportes da América Latina. O evento ocorrerá em novembro, em São Paulo.

A expectativa é de que o novo modelo tenha preço acima de R\$ 700 mil. Com isso, a empresa vai ampliar ainda mais sua presença no segmento de veículos comerciais 100% elétricos no Brasil. Atualmente, já oferece seis modelos do tipo, entre furgões e caminhões. Além disso, há uma van elétrica de transporte de passageiros.

Segundo a marca, seu caminhão de maior sucesso no País é o iEV 1200T, lançado em 2020. Os clientes desse modelo, com PBT de 7,5 toneladas, são grandes embarcadores, como DHL e Pepsico. Assim como empresas de transporte, como Rodonaves e Braspress, por exemplo. Embora os elétricos sejam mais caros que os equivalentes com motor a combustão, permitem atingir metas previstas em planos de redução de emissões.

ENTREGAS URBANAS

De acordo com a JAC Motors, foram vendidas cerca de 600 unidades do iEV 1200T, em 2021. Conforme a empresa, a expectativa é chegar ao mesmo volume de emplacamentos neste ano. A marca informa ainda que, até julho, havia faturado 300 unidades. O caminhão feito na China pode rodar cerca de 200 quilômetros entre as recargas e tem preço sugerido de R\$ 469.900.

Segundo Sergio Habib, presidente da JAC Motors no Brasil, os leves e médios respondem por cerca de 12 mil unidades nas vendas totais anuais de caminhões no mercado brasileiro. Portanto, considerando esse cenário, o executivo afirma que os resultados de vendas dos modelos elétricos é satisfatório. De acordo com Habib, a meta da marca é oferecer ampla gama de veículos 100% elétricos focada em entregas urbanas. Bem como em operações intermunicipais de curta distância. Além disso, ele aposta no aumento da demanda por parte de empresas que buscam cumprir políticas ligadas a ações de ESG.

Apesar de a JAC Motors não confirmar, a expectativa é de que o novo modelo seja um médio. Portanto, a marca chinesa deverá disputar vendas no segmento de caminhões com PBT de 14 toneladas. Ou seja, a novidade será rival direto do e-Delivery, da VWCO.

SCANIA AMPLIA PRODUÇÃO

Já a Scania voltou a produzir entre 100 e 110 caminhões, por dia, no Brasil. Até recentemente, a falta de componentes, que afeta todas as montadoras, vinha prejudicando as entregas. Com isso, em 2022, a

marca perdeu a vice-liderança de vendas entre os pesados para a DAF. Agora, com a retomada da produção aos níveis de antes do início da pandemia, o Scania R 450 deve reconquistar a posição.

De acordo com a Scania, nos momentos mais críticos, a fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, fez cerca de 65 caminhões, por dia. Segundo dados da Fenabreve, federação que reúne as associações de concessionárias, o Scania R 450 perdeu o segundo lugar nos emplacamentos de pesados para o DAF XF, a partir de janeiro de 2022. A diferença entre os dois modelos é de 534 unidades.

Ou seja, de janeiro a julho, o DAF XF somou 3.410 unidades, ante as 2.876 do Scania R 450. Conforme a marca sueca, a perda de espaço ocorreu por causa das falhas na entrega de peças, sobretudo semicondutores. Como resultado, houve redução nas entregas e, portanto, nos emplacamentos. Segundo Alex Nucci, diretor de vendas de soluções de transportes da Scania, a fila de espera está bem menor: "Não passa de 60 dias, que é o prazo normal da Scania", revelou o executivo, em conversa exclusiva com o Estradão.

ARMAS TRADICIONAIS

Agora, Nucci diz que a fábrica está preparada para atender ao possível aumento de demanda na produção. Ele se refere à expectativa de antecipação de compras, por causa da entrada em vigor do Proconve P8, em janeiro de 2023. Para atender às regras do programa brasileiro de redução de emissões, equivalente ao Euro 6, as fabricantes estimam que os preços dos caminhões possam subir até 30%.

"Isso nos dará condições de brigar pela segunda posição no ranking de vendas de pesados a partir de 2023", diz Nucci. Portanto, o executivo não acredita na retomada da posição neste ano. De acordo com ele, o problema não está na demanda, mas na capacidade de produção da empresa.

Segundo Nucci, a Scania aposta fortemente na oferta de serviços conectados para aumentar sua rentabilidade. Esses sistemas permitem acompanhar o desempenho do caminhão em tempo real. Com isso, é possível garantir a disponibilidade da frota e a redução no consumo de combustível, segundo o executivo. "O resultado é maior rentabilidade para o transportador", afirma.

Ele diz, ainda, que a queda na oferta de produtos não prejudicou a imagem da marca no Brasil. Conforme o diretor da Scania, prova disso é que não houve desistência dos pedidos feitos. "Mesmo considerando o cenário atual adverso das taxas de juros, por exemplo", explica. Segundo Nucci, 65% dos clientes são transportadoras de pequeno porte. Além disso, a maioria compra caminhões Scania há cerca de 20 anos.



Com o R 450, a Scania espera reconquistar o primeiro lugar em vendas

Fotos: Divulgação JAC Motors e Divulgação Scania

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. projetoespeciais@estadao.com

Diretor de Conteúdo do Mercado Anunciante: **Luis Fernando Bovo** MTB 26.090-SP; Gerente de Conteúdo: **Tatiana Babadobulos**; Gerente de Atendimento e de Gestão de Projetos: **Rita Lisauskas**; Gerente de Client Success: **Nuria Santiago**; 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**; Especialista de Conteúdo: **João Prata**; 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**, **Amanda Miyagui Fernandez** e **Rafaela Vizoná**; Analista de Business Intelligence: **Bruna Medina**; Assistentes de Marketing: **Larissa Castro** 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

Formação do motorista em debate

Resolução do Contran possibilita que candidato estude sozinho para conseguir habilitação nas categorias A e B; especialistas analisam mudança



Ilustração Getty Images

Vai até amanhã, dia 8, a consulta pública aberta pelo governo federal que discute a retirada da obrigatoriedade do curso teórico para candidatos que buscam a primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A consulta também trata de outros pontos de uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), como o processo de atualização dos instrutores, a realização de aulas e exame em veículo de câmbio automático (com restrição na habilitação) e aumento do prazo para conclusão dos processos de habilitação.

Daniela Saragiotto

ai até amanhã, dia 8, a consulta pública aberta pelo governo federal que discute a retirada da obrigatoriedade do curso teórico para candidatos que buscam a primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A consulta também trata de outros pontos de uma resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), como o processo de atualização dos instrutores, a realização de aulas e exame em veículo de câmbio automático (com restrição na habilitação) e aumento do prazo para conclusão dos processos de habilitação.

A proposta que tem gerado maior polêmica é a que pretende permitir que o candidato estude sozinho para obter a habilitação nas categorias A (motos) e B (carros e quadriciclos). A norma, em análise pela sociedade, diz o seguinte: “com exceção do curso teórico de direção defensiva e de conceitos básicos de proteção ao

meio ambiente relacionados com o trânsito, nos termos do § 1º do Art. 148 do CTB, é opcional para o candidato a realização de quaisquer cursos teóricos de formação”. Finalizada a consulta, a opinião da sociedade será analisada por membros do Contran, e o resultado será publicado no *Diário Oficial* da União. Na página do governo para consulta, havia mais de 1,2 mil comentários sobre esse ponto. A maioria é contra a mudança, pois entende que a aula teórica, com um instrutor, é uma questão de segurança. “Entendo como um retrocesso a retirada da obrigatoriedade do curso teórico. Ao meu entender, o processo deveria ser ainda mais complexo e completo”, diz Danielly Donadelli Duarte. “Não podemos retroceder. É necessário maior carga horária para aprender com efetividade todas as situações de trânsito”, opina Niele Rosales.

Mas há também quem defenda a nova proposta, como Valverde Dutra do Vale. “O cidadão deve pagar instruções para aprender a dirigir somente se quiser. Cabe ao Detran ter responsabilidade e ser exigente em suas avaliações teóricas e práticas”, comenta.

Processo fragilizado

Para Sergio Avelleda, consultor e coordenador do núcleo de mobilidade urbana do laboratório Arq.futuro de cidades do Insper, a medida é um retrocesso que precisa ser evitado. “Diminuir a carga de estudos de um motorista, a oportunidade de escutar a voz dos instrutores, experientes, irá

contribuir para uma formação mais frágil. A formação teórica é fundamental, e retirar a obrigatoriedade das aulas presenciais só faz com que ela se apresente com menos importância ao futuro motorista”, explica.

Para o especialista, estudar sozinho e estudar com orientação são coisas distintas. “A formação do motorista no Brasil já é bastante frágil quando comparada com alguns países europeus. A oportunidade de escutar orientações de professores facilita o aprendizado, aprofunda os conceitos e dá importância ao ato de dirigir, que não é banal”, diz.

Caminho inverso

Para Avelleda, deveria haver um rigor maior para a concessão das carteiras de habilitação no País, não o contrário. Além disso, ele acredita que o curso deveria focar a rela-

ção do motorista com os mais frágeis: os pedestres e ciclistas. “Deveria fazer parte da formação, bem como da prova, a vivência do candidato a motorista como pedestre e, se possível, como ciclista. Um candidato deveria caminhar e pedalar pela cidade por pelo menos uma hora para cada modalidade, orientado por um instrutor, para que ele pudesse perceber como é, além do seu dever de proteger os mais frágeis”, acredita.

Outro aspecto que a formação deveria contemplar, segundo Avelleda, é a percepção do risco do ato de dirigir. “Seria fundamental inculcar no candidato a ideia do risco que a velocidade representa. Choques simulados por meio de equipamentos específicos, dando a exata sensação do perigo da velocidade, além de vídeos e equações que mostram o perigo exponencial da velocidade, deveriam ser incluídos na formação e nos exames dos candidatos”, finaliza.

De acordo com Claudia Moraes, CEO da Procondutor, empresa especializada em educação digital para o trânsito que produz conteúdo para formação, capacitação e reciclagem de condutores, reverter a alta mortalidade do nosso trânsito passa por uma mudança urgente de comportamento. “Essa é uma dor que impacta a sociedade em todos os níveis. É preciso que haja conscientização das pessoas de que grande parte dos acidentes são resultado de negligência e imperícia e, também muito importante, de falta de capacitação adequada”, afirma.



Para acessar outros conteúdos sobre mobilidade, aponte a câmera do celular para este QR Code:



Diminuir a carga de estudos de um motorista irá contribuir para uma formação mais frágil”

SERGIO AVELLEDA
Coordenador do Insper



Como a mobilidade elétrica avança

Incentivo para produção e para compra e redução nos impostos são algumas ações

MÁRIO SÉRGIO VENDITTI



Em 2021, as vendas de elétricos no Reino Unido cresceram 17%. Na França, 12%

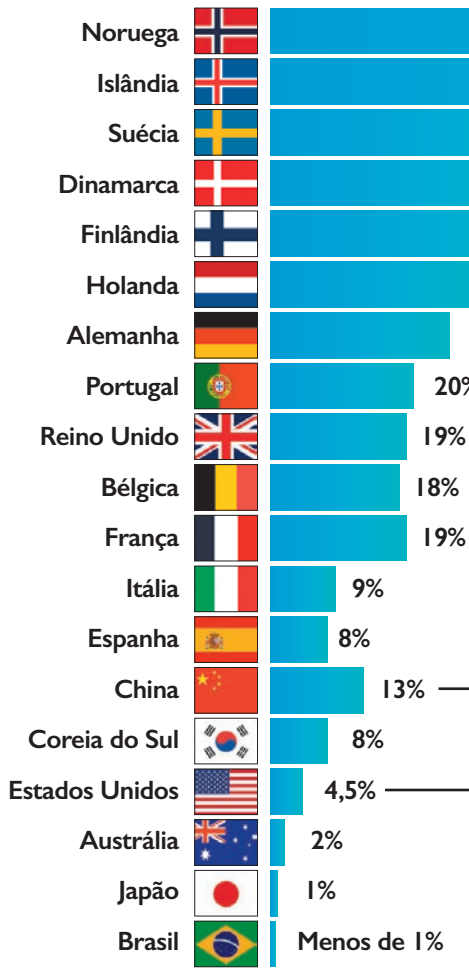


Acesse o canal Guia do Carro Elétrico e leia sobre o assunto

Enquanto o Brasil ainda engatinha na eletrificação da frota, alguns países estão anos-luz à frente em termos de incentivos. A China, por exemplo, de 2005 a 2021, abriu mão de US\$ 14,8 bilhões com isenções de impostos sobre compras de elétricos. Na Europa, as vendas só crescem. Em 2021, nos 27 países que compõem a União Europeia, foram vendidos 3 milhões de veí-

culos elétricos: aumento de 67% em relação a 2020. Por lá, há 45 mil eletropostos de carga rápida e 307 mil de carga lenta. Os Estados Unidos não ficam atrás. A projeção é de que, até 2030, existam 16 milhões de carros elétricos rodando no país. Califórnia e Washington devem parar a produção de veículos a combustão em 2030. Conheça mais detalhes a seguir:

Vendas de carros elétricos em comparação ao total



No mundo todo, são 16,5 milhões de veículos elétricos nas ruas

ALEMANHA
• Energia para fabricação de veículos elétricos ainda é gerada por usinas térmicas, ou seja, muda apenas o agente poluidor. A usina no lugar do carro

6,6 milhões de carros elétricos vendidos no mundo, o que representa 8,5% das vendas totais

Aumento de 107% em relação a 2020

São 450 modelos de carros elétricos no mundo, com expansão de SUVs

EUA
• 1,3 milhão de carros elétricos, predominantemente da Tesla
• 22 mil eletropostos de carga rápida. 92 mil de carga lenta
• Até 2030: mais de 500 mil eletropostos
• Incentivo à compra desde que modelo seja oriundo dos EUA

NORUEGA
• Políticas do governo estimulam medidas ecologicamente corretas e promovem isenção de impostos na compra
• Maior rede per capita de eletropostos: 33 por veículo
• Eletropostos estão espalhados nas áreas urbanas e rurais
• Até 2025, banimento de carros com motor a combustão

CHINA
• 3,5 milhões de veículos vendidos em 2021, 150% a mais do que no ano anterior
• 47 modelos de elétricos dos 292 oferecidos no país
• 470 mil eletropostos de carga rápida e 677 mil de carga lenta
• Até 2030: fim de 75% dos carros movidos a combustível fóssil
• Até 2035: esse número deverá ser de 100%

Fontes: Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) e Elev, dados de 2021



COLÔMBIA

A revolução elétrica na Colômbia se dá, principalmente, no transporte público. Frota de ônibus elétricos em **Bogotá**: 1.061. Meta até 2024: 6.500 ônibus. Em abril, havia 7.782 veículos elétricos no país e 1.104 foram vendidos no primeiro trimestre, aumento de 232% comparado ao mesmo período de 2021. A capital Bogotá foi uma das primeiras cidades da América Latina a propor uma transição para a energia limpa em

seu transporte, com o lançamento do Plano de Atualização Tecnológica, em 2013. O governo oferece ainda benefícios fiscais para veículos elétricos: desconto de 10% no seguro obrigatório e 30% nas revisões técnicas obrigatórias. O imposto anual de circulação (similar ao IPVA brasileiro) é de 3% do valor de um veículo com motor a combustão e 1% aos veículos elétricos. Há política de tarifa zero para a importação do veículo elétrico, enquanto a taxa regular é de 35%. Para 2030, a meta é atingir 600 mil veículos elétricos.

Fotos: Getty Images

Foco e empatia nas ruas de São Paulo

Motorista de aplicativo comemora as vitórias obtidas pelo trabalho na maior e mais movimentada cidade do País

Arquivo Pessoal

Poder escolher os períodos e os dias para rodar é o aspecto mais valorizado pela motorista Silvana Ribeiro Gomes dos Santos, 53 anos, moradora do bairro do Butantã, na Zona Oeste da capital paulista. “Na minha rotina, faço uma pausa entre o almoço e a tarde para pegar os horários de pico e, nos dias em que tenho algum compromisso, costumo parar antes. Trabalhar mais ou menos horas é uma decisão minha”, resume.

Ela está ao volante desde 2017 e optou por dar exclusividade à 99, empresa de tecnologia ligada à mobilidade urbana e à conveniência, pois o sistema de trabalho com a companhia foi o que mais se adaptou à sua rotina e necessidades.

Tecnologia é aliada

“Prezo muito pela segurança: não faço corrida com pagamento em dinheiro, nem cartão de débito ou pix. Para mim, conta muito o fato de poder visualizar o destino do usuário assim que a corrida chega. Fico mais tranquila trabalhando dessa forma”, explica.

Os bairros próximos da sua casa são suas principais áreas de atuação. “Começo às 6h30 e, normalmente, vou até as 12h. Depois, faço um segundo turno das 16h às 21h30. Na maior parte do tempo fico na Zona Oeste, mas é normal pegar uma corrida um pouco mais distante. Nesse caso, o GPS hoje ajuda muito! Era mais difícil quando esse recurso não era popular”, recorda. O descanso fica para as sextas-feiras, rodízio do seu veículo, e sábados, um dia dedicado à família.

Planejamento financeiro

Nesses cinco anos e também usufruindo dos cursos de capacitação oferecidos pela empresa, Silvana aprendeu algumas estratégias para prosperar. Uma delas é trabalhar nos horários de pico, os mais rentáveis. “É preciso saber lidar com o trânsito, ter muita



Uma rotina flexível, muito aprendizado, carro próprio e independência financeira estão entre as principais conquistas de Silvana Ribeiro Gomes dos Santos, motorista parceira da 99 desde 2017

paciência, mas vale a pena.”

Ela cita uma das lições mais importantes aprendidas neste período como empreendedora: é fundamental fazer um planejamento financeiro. “Se um dia não foi como o esperado, é preciso repensar as metas e compensar no próximo para ter, no mínimo, o dinheiro para pagar as contas. Fazer esse controle é importantíssimo e permite também não exagerar nas horas trabalhadas quando não há necessidade”, aconselha.

Para Silvana, é preciso ainda ter sensibilidade para perceber como a pessoa está e conta que só pelo bom-dia ou boa-noite já dá para ter uma ideia do astral do passageiro. “O local onde embarcam ou o destino da viagem também pode dar algumas pistas; se é para uma reunião ou hospital a pessoa pode estar mais introspectiva”, avalia.

Ajuda aos novatos

Carro próprio e independência financeira estão en-

tre as principais aquisições materiais comemoradas pela profissional. No campo dos conhecimentos acumulados, saber atender bem aos mais diversos perfis de usuários é, de acordo com Silvana, ao mesmo tempo um desafio e o maior aprendizado. “A diversidade de público e saber como devo me comportar com cada um foi o que mais me agregou nesse período trabalhando com transporte de aplicativo”, revela.

Tanto que ela divide com motoristas novatos muito do que conquistou nessa trajetória profissional, por meio de um programa da 99, o Projeto Anjo. “Prestamos uma consultoria, auxiliando os iniciantes durante 30 dias, esclarecendo suas principais dúvidas. É uma troca muito importante, pois cometi alguns erros no começo e acredito que outras pessoas não precisam passar por eles ou repeti-los. No início, as dúvidas são bastante comuns, e a em-

presa acertou em cheio quando criou o Projeto Anjo, de suporte a quem chega”, declara.

Boa conselheira

De acordo com ela, as passageiras normalmente se mostram mais à vontade para interagir. “Elas se sentem mais seguras com outra mulher ao volante, e a maioria fala bastante. Já ajudei na escolha de piso para a casa e até dei conselhos amorosos”, diverte-se. Mas dá uma recomendação fundamental para quem quer ingressar na profissão: só falar com quem der abertura. “Alguns realmente não querem conversar, e é importante respeitar”, reforça.

Pensando no futuro e em sua evolução profissional, Silvana se imagina na profissão daqui a alguns anos, mas está ampliando seus horizontes. “Estou fazendo um curso de inglês, algo muito importante porque às vezes atendemos estrangeiros. No futuro, minha meta é atuar como motorista executiva, como meu marido. É um campo muito promissor que considero, sem dúvida.”



Projeto Piloto Ônibus Elétrico, na capital baiana, contará com 20 unidades do BYD Padron



Eletrificação de massa

Região metropolitana de Salvador recebe iniciativa de mobilidade elétrica

JU CABRINI



Acesse o canal Planeta Elétrico e leia + sobre o assunto

A mobilidade elétrica está crescendo no Brasil e no mundo, apesar de uma série de barreiras. Se o segmento de veículos elétricos leves já conta com números animadores, no transporte público eletrificado a situação é outra, bem mais delicada. A cidade de São Paulo, por exemplo, tem uma frota de mais de 13 mil ônibus urbanos, sendo apenas 219 eletrificados, 201 trólebus e 18 a bateria. São José dos Campos (SP), que tem se mostrado referência nas iniciativas de mobilidade elétrica de massa, possui apenas 12 unidades elétricas. Por outro lado, capitais como Curitiba e Salvador estão começando a implementar projetos relacionados à mobilidade elétrica de massa.

Desde 2017, o Estado da Bahia vem buscando soluções com matriz energética limpa para as linhas rodoviárias metropolitanas, sempre esbarrando na questão dos custos. Finalmente, em março deste ano, lançou uma licitação para comprar 20 unidades eletrificadas. Venceu a fabricante BYD (leia quadro abaixo) com o modelo Padron, com piso baixo e carroceria Marcopolo. O modelo de negócios foi inspirado em Santiago do Chile, no qual o Poder Público adquire o ativo e contrata o operador para executar o serviço.

INSPIRAÇÃO CHILENA

“Em todo tipo de modelagem que fazíamos, o custo não fechava. O ônibus elétrico é quase três vezes mais caro do que o modelo a combustão. Não existem juros diferenciados, e os operadores não teriam condições de viabilizar o negócio”, afirma Marcus Cavalcanti, secretário de Infraestrutura do Estado da Bahia.

“O primeiro ponto que avaliamos foi a modicidade tarifária. Ou seja, não poderíamos passar os custos ao passageiro – a tarifa deveria permanecer inalterada. A solução, então, foi comprar os ônibus e realizar um pregão para definir o operador. Dessa forma, a remuneração do prestador de serviços fica garantida e a nossa receita vem para a câmara de compensação, juntamente com o sistema metrô e

ônibus metropolitano”, complementa.

O Projeto Piloto Ônibus Elétrico foi iniciado em 5 de setembro, com 18 veículos em operação, e deve realizar cerca de 80 viagens diárias entre Salvador e Lauro de Freitas e Salvador e Simões Filhos, integrando boa parte da região metropolitana da capital baiana. De acordo com o secretário, foram realizados testes iniciais por quase um mês, e os resultados são bastante animadores. “Temos feito, em média, 170 quilômetros diários, sendo que os ônibus são recarregados à noite, na garagem do operador ou em cargas de oportunidade nos terminais próximos ao metrô”, informa Cavalcanti.

INFLUÊNCIA DO ESTADO

Segundo o secretário, nos primeiros meses, serão observados vários aspectos, como custo de manutenção (que deve ser muito reduzido), custo das revisões (como a do circuito elétrico) e a própria recarga. Sendo bem-sucedida, após o período de experiência, a ideia é expandir o projeto. Ele afirma que pretendem comprar mais unidades elétricas, mas também investir em outras opções, como hidrogênio verde e gás natural.

Questionado sobre o retorno do investimento, o secretário afirma que, no setor privado, o que conta é a viabilidade econômica, mas que, no setor público, é necessário outro tipo de análise, que não está nas planilhas de Excel. “O que vem primeiro? A infraestrutura ou a demanda? Se fossemos pensar em retorno financeiro pura e simplesmente, não existiria metrô”, conclui.



BYD SE FIRMA NO MERCADO DE ÔNIBUS

Em um mercado ainda incipiente de ônibus elétricos, a BYD tem em circulação mais de 90 unidades, em cidades como Belém, Fortaleza, Bahia, Vitória, Brasília, São José dos Campos, São Paulo, Bauru, Santos, Campinas, Maringá e Rio de Janeiro, entre operações urbanas e privadas. Com fabricação local desde 2015, a empresa possui cerca de 20% de nacionalização das peças, incluindo a bateria, que é produzida em Manaus.

“A indústria nacional está capacitada para atender ao mercado de ônibus elétrico. Apesar de termos produção no exterior, somos totalmente a favor de estimular o mercado local”, diz Marcello Von Schneider, diretor institucional e líder da unidade de ônibus da BYD Brasil. “Trazer e desenvolver tecnologia e gerar empregos. Atualmente, temos uma capacidade instalada de 2 mil unidades, por ano, mas estamos prontos para investir se houver sinais de crescimento. O Brasil não pode ficar de fora desse cenário da eletrificação para transportes de massa, tanto para consumo local quanto para exportação”, acrescenta Schneider.



Ônibus elétrico da BYD que circula em Salvador (BA)

Projeto Apple Car ganha reforço de peso

Objetivo é acelerar modelo elétrico e autônomo para que apresentação seja feita em 2025

MARINA OLIVEIRA



Leia a matéria na íntegra no portal:



O projeto Titan, do Apple Car, ganhou um reforço importante no desenvolvimento. Agora, conta com o trabalho de Luigi Taraborrelli, engenheiro com 20 anos de carreira na Lamborghini. Segundo a Apple, o executivo vai liderar para que o Apple Car tenha um estilo mais arrojado. Será o primeiro carro elétrico e autônomo da marca. Com o reforço, o objetivo é que a apresentação seja feita em 2025.

Como o Titan terá nível 5 de automação, não contará com volante nem com pedais. O nível 5 significa que o carro pode “se dirigir” sozinho. Em qualquer lugar e em todas as condições possíveis. Tudo sem interação de ninguém e sem a necessidade de um condutor.

De acordo com a Apple, o chip que será usado no veículo está sendo criado pelo mesmo time que desenvolveu processadores para o iPhone e para o Mac. Assim, a inteligência artificial é que vai fazer todo o trabalho. O sistema vai atuar em conjunto com radares e sensores ao redor do carro. Com isso, será possível garantir a segurança do Apple Car. Mesmo que não conte com a presença de um motorista na hora da condução.


O carro deverá ter estilo futurista.

Como não poderia ser diferente, o famoso símbolo da maçã ficará em destaque como emblema do veículo.

OUTRAS CONTRATAÇÕES

Recentemente, a empresa anunciou outros reforços para o Apple Car. Como o executivo de software Kevin Lynch, que vai supervisionar o projeto. Em maio de 2022, a Apple também contratou Desi Ujkashevic, que trabalhava na Ford e foi diretora global de engenharia de segurança.

Outro nome de destaque é Stuart Bowers, ex-chefe do Tesla Autopilot. Nesse caso, a intenção é aproveitar toda a experiência do executivo em termos de tecnologia de condução autônoma. Ulrich Kranz, que atuou com carros elétricos na BMW, também vai integrar o projeto, que contará, inclusive, com a expertise de profissionais que trabalharam na Volvo, Mercedes-Benz, Rivian, Porsche e McLaren.

Com essas contratações, fica claro que há a intenção de fazer do carro da Apple um veículo mais esportivo. Taraborrelli esteve por mais de 20 anos na Lamborghini. O trabalho mais recente havia sido liderar o desenvolvimento de chassis, além da dinâmica de veículos. 

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.



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.

Saiba mais em:



veloe

ANDRÉ IASI, CEO DA ESTAPAR

Eletrificação: em que velocidade estamos e aonde vamos chegar?



Conheça
a opinião
dos nossos
embaixadores

“ESTIMA-SE QUE,
EM 2030, 50% DOS
VEÍCULOS LEVES
NOVOS, VENDIDOS
NO BRASIL, SERÃO
ELÉTRICOS”



A cidade de São Paulo declarou obrigatoriedade de instalação de carregadores para veículos elétricos e híbridos em edifícios comerciais e residenciais novos



“No ano de 2018, a cidade de São Paulo se comprometeu a reduzir 100% das emissões de CO₂ em seu transporte público até 2031, com uma meta intermediária de 50% de redução até 2027. Nos Estados Unidos, o atual presidente, Joe Biden, lançou uma meta de chegar a 2030 com metade de todos os carros novos vendidos no país eletrificados. Com a proposta, veio uma série de incentivos fiscais: investir US\$ 174 bilhões, começando pela construção de 500 mil estações de carregamento.

Com isso, nos perguntamos o que está ocorrendo no Brasil no que se refere à eletrificação da frota. Existem iniciativas em todas as esferas governamentais, como a Resolução 492/2018, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que estabelece os limites de emissão de poluentes por veículos comerciais leves e os de passageiros. Uma delas é o Proconve P7, que define que qualquer carro de passeio vendido no Brasil precisa cumprir o mesmo teto de emissões. Outra é o P8, dividido em três etapas: 2025, 2027 e 2029. Em todas elas, o governo cobrará que as fabricantes tenham novos limites máximos de emissão de poluentes de forma corporativa, e não de maneira individual por modelo. A contagem corporativa tornará mais flexível a vida das montadoras, dando liberdade para manter em linha carros que extrapolam a meta exigida pelo P8, desde que o portfólio contenha outros modelos mais eficientes para compensar – e com bons volumes de vendas.

INCENTIVOS

No âmbito federal, há projetos de lei que propõe isenção de IPI e PIS/Cofins. No estadual, Rio Grande do Sul, Paraná e Rio de Janeiro, por exemplo, possuem isenção do IPVA e outros descontos, em São Paulo. E, no municipal, a cidade de São Paulo liberou, em 2020, os carros eletrificados do rodízio, declarou obrigatoriedade de instalação de carregadores para veículos elétricos e híbridos em edifícios comerciais e residenciais novos. Por isso, o mercado de

veículos elétricos no Brasil vem apresentando um rápido crescimento.

Em 2018, existiam apenas nove modelos de veículo eletrificado disponíveis para a venda no Brasil. Hoje, esse número saltou para mais de 30 opções, chegando a mais de 100 nos próximos anos. Em abril deste ano, a participação de veículos eletrificados nas vendas foi de 2,3%, superando a marca de 80 mil unidades. Estimativas mais otimistas apontam que, em 2030, 50% dos veículos leves novos vendidos serão elétricos, e a frota brasileira poderá superar os 5 milhões. No mundo, a projeção para 2025 é que 25% dos veículos vendidos sejam elétricos – cerca de 600 milhões.

Mas será somente a partir de 2027 que os carros com motores a combustão convencionais, sem auxílio de algum sistema híbrido, começarão a ficar com os dias contados, no Brasil. Levando em consideração que mais de 50 modelos já saíram de linha devido às exigências.

MERCADO MILIONÁRIO

Entre as preocupações dos brasileiros com os veículos elétricos, segundo relatório recente da McKinsey, estão o acesso a ponto de recarga, autonomia, ciclo de vida da bateria, preço, custo de manutenção, segurança, qualidade, revenda, disponibilidade de modelo e design.

Já nos Estados Unidos, a recarga de veículos elétricos é um mercado que movimenta bilhões de dólares, anualmente, e está segmentado em soluções B2B e B2C, com a venda e locação de carregadores, assinaturas mensais e anuais, software de gestão, manutenção, segurança e venda de energia.

Nessa direção, a Ecovagas, empresa da Estapar e primeira rede de carregamentos de veículos elétricos semipública integrada e conectada do Brasil, é um exemplo de estrutura completa com capilaridade nacional para alavancar a eletrificação no País. O projeto conta com alta recorrência de transações do consumidor, tem base operacional e de manutenção, além de já estar presente em 13 Estados e com mais de 200 carregadores instalados.”



Como a tarifa zero funciona?

No Brasil, 38 cidades possuem algum tipo de isenção no transporte público



Leia a matéria na íntegra no portal:



Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU), 38 municípios brasileiros têm algum tipo de isenção no transporte público. Em geral, quando o passageiro não paga a passagem, o Poder Público é quem faz o pagamento às empresas, e cada município cria suas próprias regras. Conheça três exemplos.

Paranaguá (PR): a tarifa zero entrou em vigor em março deste ano, mas é preciso fazer um cadastro para não pagar a passagem. O benefício só vale para moradores da cidade ou quem trabalha no município. A arrecadação para financiar o programa vem do orçamento próprio da prefeitura, de recursos do Fundo de Transporte Coletivo Municipal e de valores obtidos com a publicidade no sistema de transporte coletivo.

Caucaia (CE): são 60 ônibus em operação por 15 linhas da cidade para transportar 370 mil pessoas. A prefeitura reviu contratos para reduzir custos no serviço. Por exemplo, o aluguel dos ônibus passou de R\$ 4.000 para R\$ 1.200, com contratos diretos com a cidade. Além disso, a prefeitura investiu cerca de R\$ 25 milhões para garantir a tarifa zero. Moradores e visitantes de outros municípios podem usar o benefício.

Maricá (RJ): são cerca de 160 mil pessoas que se beneficiam da tarifa zero

desde 2013. O investimento para o transporte gratuito da cidade chega a R\$ 15 milhões, por ano. A prefeitura fundou uma autarquia municipal, a Empresa Pública de Transportes (EPT). Assim, é o município que fica responsável por comprar ônibus e contratar motoristas.

FINANCIAMENTO DA TARIFA ZERO

De acordo com o engenheiro Lúcio Gregori, criador de uma proposta para a cidade de São Paulo, há várias formas de financiar a tarifa zero. Por exemplo, é possível aplicar o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo. Afinal, 44 mil pessoas detêm mais de 50% do valor imobiliário da cidade, que somam 3,6 milhões de residências. Com a medida, seria possível aplicar o dinheiro em mobilidade. Outra sugestão seria investir menos em modais particulares e mais no transporte coletivo. Por fim, o engenheiro defende uma taxa de mobilidade social, cobrada na fatura da energia elétrica, para ser revertida para a tarifa zero.

Apesar de as ideias ainda não estarem em vigor, os municípios atualmente usam formas alternativas de financiamento. Entre elas estão subsídios pagos com recursos próprios e formas de economia para que o valor seja revertido para a mobilidade. (M.O.)

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

POUCAS VAGAS PARA PATROCÍNIO E EXPOSIÇÃO

Últimas oportunidades para expor sua marca no Connected Smart Cities & Mobility



Condições especiais para patrocínio e exposição:

11 97654-2987

connectedsmartcities@nectainova.com.br

EVENTO NACIONAL

Presencial
04 e 05 de outubro

Digital
06 de outubro

Centro de Convenções Frei Caneca
São Paulo - SP - Brasil

Patrocínio Apresentador

enel x

Patrocínio Diamante

colab

PTI
Parque Tecnológico
Itaipu

Patrocínio Ouro

ABDI

intelicity

Foz do Iguaçu

Parceiro oficial de mídia

ESTADÃO
BLUE STUDIO

mobildade
ESTADÃO

Realização

NECTA

Correalização

Urban Systems

Eventos paralelos

AIRCONNECTED

CONNECTED
URBAN AIR MOBILITY

Emoção e lágrimas no Velocitta

Única equipe da categoria chefiada por uma mulher venceu com Felipe Lapenna

ALAN MAGALHÃES
FOTOS: LUCA BASSANI



Largada no Velocitta e Felipe Lapenna (carro 110) já de olho na liderança



Acesse o canal Stock Car e leia + sobre o tema

A próxima etapa da Stock Car Pro Series será disputada dia 25 de setembro, com transmissão, ao vivo, pelo site do Estadão



Os argentinos Julián Santero e Matías Rossi, juntos na pista do Velocitta

BRIGADA ARGENTINA DE QUALIDADE

Não é só no futebol que estamos assistindo à vinda de atletas argentinos. Na Stock Car, dos três únicos estrangeiros com vitória, dois são argentinos: Bebu Girolami, em 2015, e Matías Rossi, piloto regular da A.Mattheis/Vogel, que venceu neste ano. Além deles, o português António Felix da Costa triunfou, em 2021.

Mais um *hermano* desembarcou na Stock Car no último final de semana. Trata-se de Julián Emmanuel Santero, 28 anos, que mostrou qualidade e garra desde o primeiro treino, marcando tempos excelentes com seu Toyota Corolla. Foi 14º na Prova 1, devido a penalizações de tempo, e 9º na Prova 2. Parece que o clima de Libertadores da América, nas pistas, tem tudo para se acirrar.

A Stock Car Pro Series teve um final de semana marcante e histórico no Autódromo Velocitta, em Mogi Guaçu (SP). Pela primeira vez, em 43 anos de existência, a principal categoria do automobilismo na América do Sul coroou a vitória de uma equipe chefiada por uma mulher: Comandante da Hot Car Competições, Babi Rodrigues se emocionou com o triunfo alcançado por Felipe Lapenna na Corrida 1. Foi também a primeira vez em que o paulista de 36 anos subiu ao topo do pódio na categoria. Já a prova complementar teve o tricampeão Ricardo Maurício como vencedor, após apostar em uma estratégia bem-sucedida.

Em termos de campeonato, Gabriel Casagrande segue líder: Depois de oito etapas e 16 corridas disputadas na temporada, o atual campeão soma 222 pontos e tem 19 de vantagem para Daniel Serra. O argentino Matías Rossi definitivamente entrou na briga pelo título com os tentos marcados no fim de semana e acumula agora 201.

VITÓRIA DE TODOS

A Equipe Hot-Car é muito querida no ambiente da Stock Car. Fundada pelo ex-piloto Amadeu Rodrigues, morto em um acidente automobilístico, em novembro de 2020, evento que chocou a todos no automobilismo, pois se tratava de um grande batalhador, que havia enfrentado a morte várias vezes nas pistas, inclusive se salvando de um incêndio em seu carro de corrida, em etapa do Brasileiro de Marcas, em 1989. Contrariando as apostas de que a equipe fecharia, suas filhas Babi e Juliana, ao lado da mãe, Cibele Rodrigues, deram continuidade à equipe, que passou a se chamar Hot-Car New Generation.

Felipe Lapenna tornou-se o 73º vencedor diferente na história da Stock Car, depois de uma Corrida 1 em que prevaleceu o melhor desempenho de seu GM Cruze. O paulista largou em terceiro — atrás de Bruno Baptista e Ricardo Zonta, que recuperaram o lugar na primeira fila após efeito suspensivo concedido pelo Superior

Tribunal de Justiça Desportiva —, assumiu a segunda colocação na primeira curva e passou a pressionar Baptista. A ultrapassagem decisiva aconteceu na volta 9, no fim da reta dos boxes, após acionamento do botão de ultrapassagem.

Em uma corrida limpa e de grandes embates, Lapenna confirmou o primeiro lugar e venceu pela primeira vez na Stock Car. Foi também o segundo triunfo da Hot-Car: o primeiro foi em setembro de 2014, conquistado pelas mãos de Rafa Matos, em Santa Cruz do Sul (RS), quando o time ainda era chefiado pelo pai de Babi.

Bruno Baptista foi o segundo e Thiago Camilo completou o pódio. Allam Khodair finalizou em quarto e Matías Rossi em quinto. O argentino foi beneficiado em razão da punição imposta ao compatriota e estreante Julián Santero, que teve acrescidos 5 segundos no tempo de corrida, por incidente com Gabriel Casagrande, e outros 20 por queima de largada, caindo para o 14º.

“É um dia feliz para a Stock Car e para nós. Falei para a Babi que iríamos buscar essa vitória na pista. Nós demos de tudo para conseguir, e estou muito feliz. Agora, é só comemorar, porque é muito difícil vencer aqui. Que dia!”, comemorou Lapenna.

Babi Rodrigues dedicou o feito deste último domingo ao pai, Amadeu Rodrigues. “Cada passo que estamos dando na categoria, desde que estou no comando, não foi fácil. Nossa concorrência é muito profissional e brilhante. A melhor forma de homenagear meu pai é colocar esses carros na pista e dar orgulho a ele. Tenho certeza de que ele está vibrando muito lá no céu.”

Ricardo Maurício superou uma quebra no motor, nos treinos, para fechar o fim de semana no topo do pódio, na segunda prova do dia. Maurício largou em 19º e escalou o pelotão, aproveitando a janela de pit stop para fazer uma parada mais curta, que lhe valeu a vantagem nessa prova.

A próxima etapa da Stock Car Pro Series acontecerá no circuito gaúcho de Santa Cruz do Sul, no próximo dia 25.

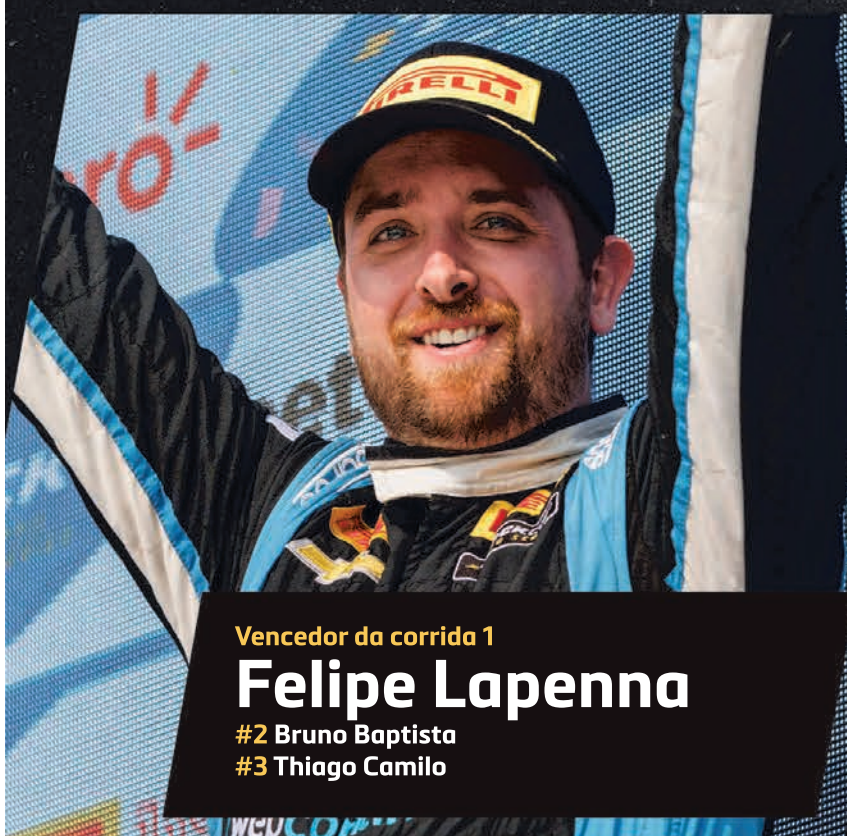


STOCKCAR PRO SERIES

Obrigado Mogi Guaçu!

A Stock Car voltou ao Velocitta
e garantiu uma grande festa para o público!

Etapa 8 _ Domingo, 04 de setembro de 2022



Vencedor da corrida 1

Felipe Lapenna

#2 Bruno Baptista
#3 Thiago Camilo



Vencedor da corrida 2

Ricardo Maurício

#2 Ricardo Zonta
#3 Gaetano di Mauro



O Mirante é um dos pontos com melhor visibilidade no autódromo
e costuma fazer muito sucesso com os espectadores!

Fotografe o QR Code abaixo
e assista agora mesmo
o resumo das corridas



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

Patrocínios



Transmissão ao vivo

Media Partner

Apoios / Parceiros



Montadoras



Soluções de meio ambiente para cidades inteligentes

Brasil ainda não foi capaz de resolver o básico quando se trata dos indicadores desse eixo

DANIELA SARAGIOTTO



O serviço de saneamento básico está relacionado a diversos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs), da ONU



Acesse o canal Ranking Connected Smart Cities e saiba + sobre o tema

A premiação deste ano do Ranking Connected Smart Cities, parceria da Necta com o Mobilidade Estadão, será realizada em outubro. Nos dias 4 e 5, presencial. No dia 6, digital. Para saber mais, acesse: evento.connectedsmartcities.com.br

CONHEÇA OS INDICADORES DO EIXO MEIO AMBIENTE

- Atendimento urbano de água
- Perda na distribuição de água
- Atendimento urbano de esgoto
- Tratamento de esgoto
- Recuperação de materiais recicláveis
- Coleta de resíduos sólidos
- Resíduos plásticos recuperados
- Monitoramento das áreas de risco
- Idade média da frota de veículos
- Outros modais de transporte (de massa)
- Porcentagem de veículos de baixa emissão
- Potência outorgada da energia (fotovoltaica, eólica ou biomassa)



Cobertura de serviços essenciais como água, esgoto e coleta de resíduos, indicadores da qualidade do ar, de energia e gerenciamento de áreas de risco são fatores que contribuem para a formação de cidades inteligentes. Todos eles fazem parte do eixo Meio Ambiente, do Ranking Connected Smart Cities, estudo feito anualmente e que avalia os níveis de desenvolvimento dos municípios brasileiros.

O objetivo dessa avaliação é contribuir para a qualidade de vida da população. "Indicadores como saneamento básico e distribuição de água não estão nas pesquisas de cidades inteligentes globais. Mas, por aqui, como ainda não atingimos a universalização desses serviços, temos uma realidade um pouco diferente", explica Willian Rigon, diretor comercial e de marketing da Urban Systems, responsável pelo Ranking Connected Smart Cities.

ODS E SMART CITIES

Luana Pretto, CEO do Instituto Trata Brasil, lembra que o serviço de saneamento básico se relaciona com diversos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODSs). "Universalização do saneamento é a base das cidades humanas e inteligentes para diminuir gastos com saúde, para que crianças possam ter um melhor aproveitamento escolar e com a qualidade de vida da população de maneira geral", diz.

No Brasil, temos 84,1% da população com acesso à água, o que quer dizer que há 35 milhões de pessoas que ainda não têm esse acesso. Apenas 50,8% do esgoto gerado é tratado, causando poluição e diversos problemas de saúde, e 40,1% da água perde-se antes de chegar às residências.

PARCERIA FORTALECE MUNICÍPIOS

O impacto na sociedade de eventos climáticos, como fortes chuvas, é um problema grave no Brasil e um dos aspectos que o estudo avalia. De acordo com Cátia Valente, head de projetos governamentais do ClimaTempo, a iniciativa pública pode contribuir com os gestores públicos.

"Dentro do que temos disponível no País, são várias maneiras de atuar para minimizar os impactos. Temos o que chamamos de Salas de Situação, muitas delas ligadas

às secretarias de Meio Ambiente dos municípios, que são áreas de monitoramento hidrometeorológico, que podem ajudar na tomada de decisão, na prevenção e nas respostas aos eventos críticos", diz Cátia.

Ela explica que a Sala de Situação da Bahia já foi responsável por 166 avisos de atenção e 97 alertas, desde 2019. A ClimaTempo também possui esses centros de gerenciamento no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Rio de Janeiro — estas duas últimas com perfil diferenciado e atuando em eventos na iminência de ocorrer. Outro exemplo de ações que têm dado bons resultados e poderiam ser implementadas nacionalmente é o Sistema de Monitoramento e Alerta da ClimaTempo (Smac), feito para prefeituras, que envia alertas, em tempo real, em mensagens aos smartphones dos gestores públicos.

ANÁLISE DOS DADOS

Leonardo Musumeci, pesquisador da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (FSP-USP) e professor do MBA Cidades e Inovações, ressalta a importância da participação pública e da governança na construção de indicadores municipais. Entre as necessidades apontadas pelo especialista está o uso de informações geoespaciais no campo da saúde pública, recurso pouco aplicado atualmente. Ele traz como exemplo um mapa de uma epidemia de cólera, em 1848, na Inglaterra, para demonstrar que a maioria dos casos se localizava próximo às fábricas, relacionando as questões ambientais da região com a pobreza e as precárias condições de saneamento básico.

"Traduzindo para nossa realidade e pensando principalmente nos municípios menores, que não possuem capacidade institucional para sistematizar dados como São Paulo, por exemplo, é fundamental olhar para os indicadores de saúde nas áreas de abrangência das Unidades Básicas de Saúde, que vão dizer muito sobre a nossa condição ambiental", diz Musumeci.

Nesse sentido, o especialista reforçou, também, a atuação das agentes de saúde municipais, lideranças locais que, segundo ele, são as maiores conhecedoras das famílias e das realidades regionais, e capazes de engajar as populações nas melhorias do ambiente.



Foto: Getty Images

Importância das startups na criação das smart cities

Empresas desenvolvem inovações para promover outras formas de viver em comunidade

BRENO DAMASCENA

Segundo especialistas, cidades inteligentes são aquelas que conseguem utilizar todos os recursos disponíveis (técnicos, humanos e administrativos) para a construção de um lugar melhor



Leia a matéria na íntegra no portal:



A sociedade humana é uma obra em progresso. Fruto desse ambiente de constantes transformações e inovações tecnológicas, as cidades inteligentes são um caminho para espaços urbanos mais conectados, eficientes e sustentáveis. Impulsionadas pelo contexto, as startups se apresentam como atalhos para o tal futuro, mas o movimento ainda exige cautela.

O tema não é novo. Aliás, em meio a tantos debates em torno do conceito, é até difícil encontrar unanimidades e certezas. O mais próximo disso é o substantivo eficiência. “Cidades inteligentes são as que conseguem utilizar todos os recursos disponíveis, sejam eles técnicos, sejam humanos, sejam administrativos, para a construção de um lugar melhor”, contextualiza Renato Cymbalista, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

AMBIENTE DE NEGÓCIOS

Tanto quanto uma questão de política pública, as cidades inteligentes se tornaram, então, uma oportunidade de fazer negócios. Em uma espécie de corrida para surfar nesse oceano de possibilidades, nasceram startups de diversos formatos, segmentos e modelos de atuação. Desde mobilidade

e infraestrutura urbana, passando por saneamento, até gestão governamental, os empreendimentos se propõem a descomplicar práticas atuais.

Esse é o caso da Status4, startup que utiliza inteligência artificial e ferramentas de IoT (internet das coisas) para identificar vazamentos de água em encanamentos. Enquanto o procedimento tradicional depende de denúncias de moradores de bairros sofrendo com vazamentos, a ferramenta criou um dispositivo, que é acoplado aos hidrômetros, para coletar os ruídos.

COLETA E ANÁLISE DE DADOS

“Mapemos a cidade para entender a distribuição de água e calcular consumo e pressão com base nos sons que os hidrômetros fazem. Nossa ferramenta compara esse barulho com outros para entender se tem algo errado”, exemplifica Juliana Lara, coordenadora de vendas da empresa. “Atendemos companhias privadas de distribuição e governos, acelerando um processo que manualmente demoraria muito mais”, alega.

O levantamento Smart Cities Distrito Report, divulgado, em 2020, pelo *hub* de inovação Distrito, apontou 166 startups voltadas à mobilidade urbana no Brasil. Diante da velocidade de mudança do setor, é provável que o número seja bem maior atualmente, mas o estudo ajuda a ilustrar que o volume de investimentos nesse mercado tende a seguir uma linha progressiva de crescimento.

É isso que prevê Gustavo Araújo, CEO do Distrito. “Tudo o que impacta de maneira positiva a qualidade de vida das pessoas que vivem nas cidades deve ser destacado”, acredita. “O celular democratizou a conectividade. Pessoas, empresas e órgãos públicos estão constantemente conectados, e essas conexões geram dados que ajudam as startups a encontrar soluções. É um grande ecossistema para eliminar ineficiências”, acredita.

Os dados são importantes como ouro nessa era da hiperconectividade. Eles direcionam campanhas eleitorais, norteiam estratégias de empresas e, entre muitas outras coisas, definem políticas públicas. É dessa perspectiva que se alimenta a Bright Cities, uma startup especializada em consolidar dados para identificar melhorias de transformação nas cidades.

Na prática, a companhia reúne informações de diversas fontes oficiais e oferece diagnósticos consolidados às cidades. Tudo isso de forma automatizada. “Nosso objetivo é ajudar a direcionar os investimentos públicos em melhorias. Entendemos que a principal dor do gestor governamental é saber por onde começar”, afirma Raquel Cardamone, CEO da Bright Cities.

Apresentando-se como uma *govtech*, a companhia provém dados para que prefeituras, governos estaduais e federais possam definir gastos e melhorias nas cidades. “Nosso objetivo é melhorar a eficiência do setor público”, garante Raquel. “Por falta de cultura de inovação, ainda existem muitas burocracias e obstáculos para quem atua nesse segmento, mas estamos em um caminho de adaptação.”



Foto: Getty Images

Alguns problemas que startups buscam resolver para construir smart cities

- Mobilidade
- Infraestrutura
- Meio ambiente
- Operações municipais
- Logística de transporte
- Gestão de resíduos
- Planejamento e gestão de políticas
- Comunicação ineficiente com a população
- Serviços urbanos





Startups de uso compartilhado de bikes são importantes ferramentas para coletar e analisar informações sobre as cidades

Para reduzir barreiras

Tecnologia é utilizada pelas startups como ferramenta de transformação



Leia a matéria na íntegra no portal:



Democratizar acessos, facilitar práticas e impulsionar mudanças são movimentos típicos das startups. Tão naturalizadas no cotidiano, elas, hoje, fazem parte da rotina dos brasileiros que usam redes sociais, pedem comida por delivery ou utilizam aplicativos de transporte. É natural, portanto, que busquem participar do movimento de cidades inteligentes, e o uso da tecnologia é fundamental nesse processo.

“A tecnologia tem o potencial de aproximar pessoas e de aproximar o governo das pessoas. Ela possibilita que a gente consiga reconhecer e transformar nossos próprios recursos”, pontua Renato Cymbalista, professor da FAU-USP. “Entre outras vantagens, os moradores usam grupos online para organizar ações ou denunciar o recapeamento malfeito no bairro. Certamente a cidade ficaria pior sem esses recursos”, exemplifica.

RISCO DE UMA DISTOPIA

Para ele, no entanto, a tecnologia também apresenta riscos e existe um equívoco quando se pensa que as cidades inteligentes são aquelas que tentam resolver tudo por aplicativos. “Sem cuidado, as inovações podem transformar a cidade numa distopia. O uso descontrolado de câmeras de reconhecimento facial como estratégia de controle, por exemplo, pode diminuir nossa liberdade”, alerta Cymbalista.

O saldo do professor sobre as startups é que elas não podem ser utilizadas apenas para enriquecer os empreendedores e investidores. “Os benefícios têm

que chegar à sociedade, de fato”, aconselha, antes de apontar o que considera a melhor qualidade desse ecossistema. “São pessoas dispostas a correr riscos para desenvolver soluções inovadoras. Para o Estado, esse tipo de risco é praticamente impossível”, arremata.

TESTES PARA GESTORES

É nesse viés de tomar riscos que o empreendedor Carlos Castro, CEO do Apepê, se apoia para tentar transformar a relação das pessoas com seus condomínios residenciais. A startup utiliza recursos tecnológicos para simplificar atividades comuns. Um mural de avisos digital, armários inteligentes que automatizam o recebimento de encomendas e supermercados sem funcionários são algumas das funcionalidades disponíveis.

Ela explica que uma das estratégias da marca é oferecer um período de teste para os gestores dos empreendimentos avaliarem os benefícios. “O mercado condominial é burocrático. Se formos pelo método tradicional, não vamos conseguir entrar”, critica. “Por isso, apostamos na usabilidade e oferecemos uma amostra grátis. A gente assume os riscos; não tem outra alternativa”, aponta.

Para alcançar os resultados esperados, o empreendedor acredita que tem um trunfo nas mãos. “Você namora, escuta música e pede comida no meio digital, mas a relação com nossa casa ainda é analógica. A cidade inteligente é aquela em que o desenvolvimento urbano e as tecnologias estão integrados para gerar eficiência em todos os cantos”, conclui.

A VOLTA PARA CASA

Quem vive em metrópoles como São Paulo e trabalha longe de casa já se acostumou com os congestionamentos quilométricos que cortam várias regiões da cidade. O quadro é tão sintomático que motiva debates governamentais, alterações no Plano Diretor e, como era de se esperar, inovações de tecnologia. Tentar diminuir a dor de cabeça que o trânsito proporciona foi um dos motivos que provocaram o nascimento da Tembici.

A startup de bicicletas compartilhadas se propõe a melhorar o fluxo de pessoas na cidade por meio de rotas inteligentes, integração e infraestrutura. “A cada cinco viagens, uma começa ou termina em modais de ônibus e metrô. É uma prova da acessibilidade e da mobilidade inseridas na rotina das pessoas”, argumenta Gabriel Reginato, diretor de negócios da Tembici.

Com o uso de inteligência artificial, a companhia identifica padrões e reposiciona as bicicletas de acordo com a demanda. “Se tem, por exemplo, um grande engarrafamento na Faria Lima, a gente realoca mais bikes lá. Queremos estar no lugar certo, no horário certo e para as pessoas certas”, ilustra Gabriel Reginato. “Essa é uma das maiores vantagens das startups: elas são mais ágeis para implementar mudanças e criar experiências agradáveis aos cidadãos”, acredita o diretor de negócios da Tembici. (B.D.)



Foto: Getty Images