

# Estudo aponta mudanças na mobilidade urbana pós-pandemia

A pandemia continua refletindo e transformando os hábitos em vários setores da sociedade, entre eles o de mobilidade urbana

Segundo o estudo *Mobility Futures 2021: 'The Next Normal'*, lançado pela Kantar, em maio, o volume de viagens para trabalho, lazer ou chegar a alguma instituição de ensino caiu 30% entre 2019 e 2020 globalmente.

Em São Paulo, as viagens em geral foram reduzidas em 29% e os deslocamentos por conta de trabalho em 32%, mesmo número de Munique, na Alemanha. O transporte público foi a modalidade que mais sofreu impacto e teve redução global de 5,6% em volume de viagens. A necessidade de trabalhar e, em alguns casos, estudar remotamente é a maior responsável pelas mudanças de mobilidade nas metrópoles.

Entre as 9.500 pessoas entrevistadas em 13 capitais em fevereiro deste ano, 65% trabalham em regime home office e metade pretende continuar nessa dinâmica mesmo com a possibilidade de voltar aos escritórios em curto e médio prazos.

Em São Paulo, 69% têm a chance de trabalhar em seus lares, 3º maior número das capitais avaliadas, e 52% planejam continuar assim.

Mumbai, na Índia, é a cidade com porcentagem mais alta de profissio-



Em São Paulo, 69% têm a chance de trabalhar em seus lares e 52% planejam continuar assim.

nais trabalhando de casa (84%), seguida de Nova York (70%). Nesses locais, 57% e 46% da população, respectivamente, planejam continuar neste regime no futuro. Pequim, na China, e Berlim e Munique, são as cidades com menor número de pessoas trabalhando em casa: 45%, 56% e 59%, respectivamente. Por conta dessas mudanças na rotina, a boa notícia é o crescimento do uso de meios de transporte saudáveis e sustentáveis.

Caminhar lidera o ranking das modalidades que mais ganhou popularidade com a pandemia em todas as capitais e, junto das opções como bicicletas e patinetes, cresceu 3%. Na Europa,

este número é ainda maior: 4,8%. Os Estados Unidos registram o menor impacto de meios de transporte saudáveis, com incremento de apenas 0,6%. Além de fazer bem para o corpo, outro efeito paralelo das novas escolhas é a redução da poluição, que, em alguns lugares, caiu a níveis pré-industriais.

Outra tendência positiva apontada pelo estudo é uma maior adesão ao "localismo", ou seja, pessoas que escolhem se deslocar distâncias mais curtas usando meios saudáveis. Em média, 15 minutos do raio de suas casas são suficientes para realizar atividades básicas, como compras de mercado. Paralelamente o

maior desafio em relação à mobilidade é o aumento da preferência ao uso de carros e as cidades precisam se atentar à infraestrutura, seja no controle de tráfego intenso ou quanto à emissão de poluentes.

As medidas restritivas de distanciamento social e risco de contágio estão no centro dessa motivação. Mas, as longas distâncias e uma cultura que tem o carro como principal meio de transporte também têm seu papel. Globalmente, a escolha do carro para fazer as viagens diárias cresceu 3,8%, ao mesmo tempo em que as iniciativas de compartilhamento de veículos, que vinham subindo gradativamente nos últimos anos, diminuíram 2,2%. Na Europa, o uso do carro, geralmente levando apenas o motorista, aumentou 10% e a busca por transporte compartilhado caiu 14%.

No entanto, mesmo com os veículos particulares sendo eleitos mais vezes, a intenção de comprar um novo caiu de 29% para 25% devido à reavaliação dos gastos das famílias. Por outro lado, aumentou o número de pessoas que planejam adquirir um bem elétrico. Fonte: (www.kantar.com.br).

## Trânsito IP é a chave para melhorar a qualidade da internet no Brasil

Célio Mello (\*)

Do seriado via streaming aos jogos online, a internet nos proporciona entretenimento ilimitado

É por meio dela que temos usufruído nossos momentos de trabalho, estudo, lazer, ainda mais intensamente por causa das medidas de distanciamento social necessárias para o combate à pandemia do Coronavírus. Com as nossas atividades cotidianas mais online do que nunca, a condição da internet tem determinado a qualidade das nossas experiências. Portanto, vale o questionamento: como anda a qualidade da internet no Brasil?

De acordo com os resultados de 2020 da 'Pesquisa de Satisfação e Qualidade Percebida' sobre a Banda Larga Fixa no Brasil, realizada pela Anatel, os serviços de internet prestados pelas operadoras têm deixado um pouco a desejar. A média da satisfação com esse serviço foi de 6,51, de um total de 10 pontos, uma nota levemente pior do que no ano anterior. Essa percepção condiz com a posição do país no cenário mundial.

Quando se fala em qualidade da internet, nosso ranking não é dos melhores em várias pesquisas, a exemplo do estudo 'Digital Quality of Life Index 2020' do Sufshark, onde estamos classificados em 58 de uma lista de 85 países. O Índice DQL 2020 analisa cinco pilares principais: acessibilidade da internet, qualidade da internet, infraestrutura eletrônica, segurança eletrônica e governo eletrônico. Na base desses pilares estão 12 indicadores inter-relacionados e funcionando juntos para fornecer uma medida geral da qualidade de vida digital.

Os indicadores que compõem o pilar de qualidade da internet são a velocidade de banda e a estabilidade da rede móvel e fixa. Para melhorar esses dois indicadores, os provedores devem investir em duas vias; infraestrutura de transporte de dados e trânsito IP de qualidade. É o serviço de trânsito IP que permite acesso diferenciado aos principais servidores de conteúdo espalhados pelo mundo. Com ele, o provedor de internet acessa com máxima eficiência os servidores de games, streaming, clouds e demais conteúdos, como Netflix, Youtube, Amazon AWS, Microsoft Azure, entre outros.

A qualidade desse serviço reflete na nossa ex-

periência online, principalmente nos populares jogos de multijogadores como Free Fire, League of Legends, Fortnite e tantos outros que dependem da latência da rede para proporcionar uma boa jogabilidade. Esse mercado, que já estava em crescimento, teve alta de 140% durante a pandemia, segundo pesquisa da Visa.

Portanto, melhorar o roteamento desse conteúdo é uma necessidade e não uma opção do provedor de internet. Para isso é necessário que os provedores invistam em trânsito IP de qualidade. Este deve fazer ponte direta com os principais servidores de conteúdo, alcançando de uma única vez destinos que necessitariam de dois ou mais provedores de trânsito para serem alcançados. Quanto menor o número de intermediários, menor o número de saltos e melhor a latência da rede.

A presença do provedor desse serviço nos pontos de presença e IX pelo mundo são um diferencial, além da diversidade de provedores de trânsito distribuídos ao longo da rede para garantir uma resiliência aprimorada. Todos esses aspectos oferecem um acesso irrestrito e ilimitado aos mais diversos conteúdos com baixas latências e alta disponibilidade.

Lembrando que a infraestrutura da rede deve permitir o tráfego tanto de prefixos IPv4 quanto IPv6, sem restrição ou dificuldades. Por fim, o serviço deve adotar estratégias de tratamento e a utilização de ferramentas de detecção de tráfegos maliciosos, com manobra de roteamento, bloqueando ataques, impedindo a propagação da anomalia e limitando o bloqueio e o prejuízo para os clientes.

Em 2021, o Brasil conta com 160 milhões de internautas, um aumento de 6,4% em relação ao ano anterior, segundo dados do We Are Social. Desses, 70% são usuários de redes sociais e seriam diretamente beneficiados por um melhor roteamento de tráfego e trânsito IP. Melhorar a qualidade da internet no Brasil é essencial para o nosso desenvolvimento humano e econômico e o trânsito IP é um fator que influencia bastante nessa nossa conexão e experiência online.

Ao provedor de internet cabe escolher com cuidado essa tecnologia para manter a qualidade de seus serviços e estar apto a competir neste mercado cada vez mais competitivo.

(\*) - É gerente de Produto da Eletronet (www.eletronet.com).

## Os postos de gasolina precisarão ser reinventados

Vivaldo José Breternitz (\*)

Novas tecnologias impactam, para o bem ou para o mal, negócios próximos a elas. É o caso dos veículos elétricos, que vão afetar fortemente os negócios dos postos de gasolina, que são cerca de 45 mil no Brasil e 150 mil nos Estados Unidos. O Boston Consulting Group (BCG) estima que entre 25% e 80% destes deixarão de ser lucrativos até 2035 caso sigam adotando o modelo de negócio atual. As vendas de carros elétricos excederão às de veículos com motores de combustão em 2030.

A Volvo será uma marca exclusivamente elétrica em 2030 e a General Motors em 2035. Os estados da Califórnia e de Washington planejam proibir as vendas de novos carros com motor de combustão em 2030 e 2035, respectivamente; governadores de 12 estados assinaram uma carta

instando o presidente Biden a expandir essa proibição para todo o país e também a impedir a abertura de novos postos. Além disso, a consolidação do trabalho em casa tem reduzido significativamente os quilômetros rodados.

Esse cenário sombrio deve também ser válido para os postos brasileiros, mas o BCG traz sugestões para minorar o problema. A primeira delas, a princípio óbvia, é passar a prestar serviços de carregamento de baterias; mas há algumas dificuldades, como necessidades de infraestrutura e o tempo necessário ao carregamento, bem maior do que simplesmente encher o tanque com gasolina - estima-se que são necessários cerca de 30 minutos para dar 80% da carga a uma bateria.

A segunda dificuldade é proporcionar uma melhor experiência aos usuários, expressão em voga para inúmeras áreas. A ideia é ir além do reabastecimento

puro e simples, adicionando, por exemplo, restaurantes, um pouco melhores que as usuais lanchonetes simples e também lojas de conveniência com maior variedade de produtos - afinal, a recarga é demorada, e o cliente poderia aproveitar melhor seu tempo. Talvez a antiga expressão "service station", que designava os postos do passado, reflita melhor o que se sugere.

Uma opção que não deve se tornar realidade, ao menos tão cedo, é transformar os postos em locais de troca de baterias - a bateria vazia seria substituída rapidamente por uma totalmente carregada. Em tese, é uma ideia atraente, mas não há esforços dos fabricantes para adoção de baterias padronizadas, o que torna a ideia inviável.

(\*) - Doutor em Ciências pela USP, é professor da Faculdade de Computação e Informática da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

## Publicidade legal em jornal é obrigação. Tá legal?

Não pode haver dúvida a respeito: publicidade legal deve ser divulgada no Diário Oficial e em jornal de grande circulação editado na localidade em que está situada a sede da companhia. Continua valendo o que diz a lei 6404/76.

Empresas, contadores, administradores devem ficar atentos aos efeitos da perda de validade da Medida Provisória 892, que previa mudanças nestes procedimentos. A

MP caducou no início de dezembro passado e, portanto, volta a valer a legislação vigente.

Achamos importante dar este aviso porque muitos profissionais e empresários ainda não se deram conta desta mudança e podem incorrer nas punições previstas.

Traga sua publicidade legal para o jornal *Empresas e Negócios*, uma publicação com 17 anos de tradição, bons serviços e qualidade editorial.

Aproveite também a praticidade de transitar online seus anúncios. O E&N foi o pioneiro entre os jornais privados na certificação digital de suas páginas, seguindo a tendência aberta pelo Diário Oficial.

Fale conosco: 11 3043-4171 / 2369-7611

Empresas  
& Negócios

