Ficheiro de áudio

[Entrevista\_Frederico\_Venâncio.mp3](https://fcshunlpt-my.sharepoint.com/personal/adorean_ec_campus_fcsh_unl_pt/Documents/Ficheiros%20Transcritos/Interviu_Frederico_Venancio.mp3)

Transcrição

Cristian Adorean:

A.. pronto, agradeço a tua disponibilidade, antes de mais. E, se quiseres, então podemos começar, com a primeira pergunta neste caso.

Frederico Venâncio:

Claro que sim.

Cristian Adorean:

Porque é que a Bolt (barulho) aposta na micromobilidade elétrica?

Frederico Venâncio:

A... bem, eu acho que essa é uma resposta simples, ou seja, é o futuro, e nós temos que caminhar para um… para um mundo, para um país completamente descarbonizado. A... hoje em dia é cada vez mais complicado e é mais frustrante viver nas cidades e também nas grandes metrópoles com a poluição, com a quantidade de veículos que existem, com o barulho que existe... a... e obviamente que a solução terá de passar por... por mobilidade muito mais sustentável, a... muito mais ecológica a... e daí a Bolt apostar na micromobilidade elétrica, e não a combustão que há outras soluções, mas claramente não... para nós não fazem sentido.

Cristian Adorean:

A Bolt teve apoio financeiro privado com fundos públicos para o desenvolvimento da estratégia de implementação e expansão?

Frederico Venâncio:

Houve... houve várias rondas de financiamento privadas que a Bolt teve ao longo dos seus 10 anos. É informação pública, pode... pode ser facilmente consultada... a... não me recordo sinceramente agora quantas rondas tivemos. Se não me engano, tivemos 3-4 rondas de financiamento. A... mas é um, é um procedimento normal a... nestas variables. Não é uma startup, eu diria que já é uma scaleup. Mas... numa startup quando inicia é normal haver este tipo de investimento, e essencialmente em áreas e eu trabalho há muitos anos nessa área da mobilidade, e essencialmente em verticais de mobilidade, não só a nível de (inaudível), mas também micromobilidade em verticais mais do rentals, quando onde todas as startups por onde eu passei e as conheço, não há nenhuma que não tenha tido algum tipo de... de financiamento privado, o que faz... faz parte e... e... é o caminho natural.

Cristian Adorean:

Existe um público-alvo específico de clientes bem definido para as operações de implementação e desenvolvimento da Bolt? Aqui estamos a falar... já estamos a falar sobre a cidade de Lisboa em específico.

Frederico Venâncio:

Sim em Lisboa, a... na verdade, não. A... eu acredito que a micromobilidade tem todo o potencial e nós... eu acredito na verdade que nós devemos democratizar a mobilidade em si, ou seja, limitar tipos de veículos de micromobilidade a qualquer tipo de pessoas, nós estamos um bocadinho a limitar essa democratização, e este… e esta… e esta facilidade com que qualquer utilizador pode aceder a uma e-bike, a uma trotinete. Claro que sabemos que há aqui algumas... a... algumas contingências, obviamente pessoas mais velhas a... terão alguma dificuldade ou terão mais ou poderão ter alguma dificuldade em andar nos nossos veículos e... na verdade há uma limitação que nós colocamos nos termos e condições... A... apenas permitimos utilizadores maiores de 18 anos. Poderá ser o único... limitação... a única limitação que temos. De qualquer forma, não, não fazemos atima... ativamente nenhum dos focos especifico em nenhum tipo de utilizadores. Claro que temos um tipo de utilizador específico com uma idade específica, com um género específico... a... mas não nos focamos... Achamos que conseguimos chegar a toda a gente e que toda a gente a... tem necessidades de mobilidade, a... de micromobilidade e pode usar qualquer um dos nossos veículos. Portanto, não, não limitamos.

Cristian Adorean:

Quais são os principais impulsionadores e obstáculos no desenvolvimento da micromobilidade elétrica onde a Bolt atua na cidade de Lisboa?

Frederico Venâncio:

A... aqui, eu acho que podemos responder esta questão com... com 2 visões aqui. A parte dos impulsionadores, temos os impulsionadores de negócio, a... e que nós promovemos, e temos os impulsionadores externos. Em Lisboa, por exemplo, o impulsionador de negócio, a constante procura a... e... e... o constante acrescentar de novos utilizadores, para nós é um... é um boost brutal a... para... para o negócio em si, porque verificamos que há muito mais market-share para atingir, a... por outro lado, também o facto de Lisboa ser uma cidade com muitos turistas e reconhecendo que turistas também são uma... uma fatia importante dos nossos utilizadores a... estes são os boosts orgânicos, diria eu. Outro tipo de boosts, e que para mim são uma... uma... para mim é o mais importante e acho que o futuro tem que realmente passar por aí que ao mesmo tempo são impulsionadores e podem ao mesmo tempo ser obstáculos noutras cidades, a... que é, por exemplo, infraestruturas a... sempre que... que Lisboa disponibiliza uma nova ciclovia, a... novos... novos parking spots. (Os) parking spots são os lugares que nós temos disponíveis para os nossos veículos estarem parados. Recordo que Lisboa funciona toda em mandatory parking. Isto quer dizer que todos os veículos têm de parar obrigatori... obrigatoriamente num local específico que nós temos designado num... nas... em vários locais nós temos designado na... na... aplicação, a... e lá está. Sempre que vimos que há mais parking spots disponíveis, disparamos o número de viagens porque estamos a conseguir atingir mais pessoas, e ter um negócio com uma capilaridade muito maior, ou seja, num bairro específico - Alvalade - um exemplo, têm 2 parking spots. No número de viagens a iniciar e terminar nesse pa.. nessa zona vai ser muito mais limitado, porque há pessoas que vão ter de deixar o veículo a 150-200-300-400m do local para onde realmente querem ir. Portanto, esta disponibilidade de infraestruturas tanto impulsiona mutuamente o negócio como o oposto. Quando, na verdade, quando começámos este novo acordo que faz agora exatamente, que fez dia 9 de janeiro, um ano que foi assinado. Quando começámos com muito poucos parking spots, põe um bloqueio grande à operação porque as pessoas... era preferível fazer o caminho a pé do que pegar num veículo e parar 800m-600m do local para onde queriam ir. Portanto, eu diria que podemos ver aqui a parte de infraestruturas como um bom impulsionador externo, mas também um… um grande bloqueio às operações e ao desenvolvimento das operações a... e eu diria que um ponto muito importante que eu diria que o maior desafio que nós temos é a questão da regulamentação, ou seja, nós temos uma lei, a lei que... que pela qual a micromobilidade share... que é a lei do sharing, mas faz falta uma regulamentação própria para veículos de micromobilidade nomeadamente e-bikes e trotinetes a... onde... onde sejam definidos claramente como tipo de veículos e também categorizados, a... porque isto leva a outra... outra... outras conversas, mas só para adiantar, nós temos veículos certificados altamente controlados, a... com manutenções, a... e com… e com bloqueios. Ou seja, a nossa velocidade está limitada a 20 km/h, a... temos os safety checks diariamente, temos manutenção semanal e depois temos veículos e bikes ou trotinetes privadas, a... que não têm as mesmas certificações que... que atingem velocidades de 80-90-100 km/h e há que fazer a distinção do que é que é um veículo a... micromobilidade sharing com todas essas limitações, controlos e tecnologias que nós utilizamos para... para cada vez mais potenciar a segurança dos nossos utilizadores e também os privados. Ou seja, para resumir a... acho que a regulamentação pode ser... é um desafio muito grande que nós temos e pode ser ao mesmo tempo, um ótimo impulsionador a partir do momento em que tenhamos uma boa regulamentação para... para a área de micromobilidade.

Cristian Adorean:

Ok, então a penúltima pergunta: Como é que avalias o desenvolvimento atual da micromobilidade elétrica na cidade de Lisboa?

Frederico Venâncio:

Avalio… avalio muito bem. A… eu acho que a… o que temos feito em conjunto com o Município, tem sido bem feito, tem sido ponderado e pensado a… o que nos deixa seguros a operar na cidade. Achamos que podemos fazer muito mais a… para termos uma ideia a… este novo acordo celebrado com a Câmara de Lisboa limitou os operadores a um número… na minha opinião, a… muito pequeno de veículos, o que limita potenciarmos o negócio de um ponto de vista estritamente de negócio e ao mesmo tempo sabemos que há necessidade por parte dos utilizadores a… pro… poderá ser pertinente, e eu posso partilhar contigo Cristian. Nós… nós durante o ano passado, pela primeira vez, fomos a primeira empresa de micromobilidade a fazer. Fizemos um survey com mais de… com cerca de 7.000 respostas a… muitas de Lisboa, (porque) é o nosso… o nosso maior mercado, onde fizemos uma série de questões sobre como é que os utilizadores sentiam a micromobilidade, os maiores desafios, as maiores dificuldades, o que é que havia para melhorar? O que é que está muito bem, o que é que… o que é que não está tão bem, a… e efetivamente uma das… dois dos pontos mais mencionados, particularmente em Lisboa, foi a falta de veículos e a falta de estacionamentos de veículos. Ou seja, a… eu acho que nós estamos a construir um caminho muito sólido a… e que nos vai dar segurança para o futuro. Agora passo a passo, é preciso começar também a adaptar para as reais necessidades da cidade, porque a cidade a… tem… tem reais necessidades de… de micromobilidade e… e de operadores como a Bolt porque os transportes públicos não são suficientes, não… não funcionam da… da melhor maneira e nós claramente somos uma solução e uma solução também neste estudo partido, que não é só a… de last-mile… last- ou first-mile como conceito ideal de micromobilidade de 2 km. Nós vemos que mais de 67% das nossas viagens já vão de 2 a 10 km, portanto, há pessoas que já usam o nosso tipo de veículos para a deslocação da rotina, do dia a dia, o que só mostra que estamos a ter uma implementação sólida e segura, e que as pessoas se sentem mais… cada vez mais seguras e confortáveis a… a circular nestes… nestes veículos.

Cristian Adorean:

Então e a última pergunta: Que cenários de desenvolvimento a curto, médio e longo prazo prevês em relação ao ciclo de vida das bicicletas elétricas e das trotinetes elétricas?

Frederico Venâncio:

A… do ponto de vista de hardware, puramente, ou seja, do veículo em si, se bem entendi a questão.

Cristian Adorean:

Sim.

Frederico Venâncio:

A… eu acho que é bom, é… é… é… é pioneira em algumas das coisas que está a fazer relativamente ao veículo propriamente dito. A… focando-me aqui nas trotinetas, porque é um veículo que nós desenvolvemos e (inaudível), ou seja, nós é que desenhamos e construímos os nossos próprios veículos. A… nós lançamos o ano passado a… Dragon. A Bolt Dragon, o veículo que, tendo em conta todas as análises que fizemos e todos os estudos e todos os indicadores que temos, a… de um momento para o outro, passamos a ter um veículo que a bateria aguenta quase o dobro das viagens do que um veículo antigo, a… o que… o que não me obriga a fazer tantos carregamentos de baterias, tantas substituições de baterias, a… particularmente para Lisboa, que tem um problema grave de vandalismo, a… construímos um veículo muito mais robusto com outro tipo de materiais, até mais ecológicos, a… e com uma estrutura diferente e o vandalismo passou… reduziu-se muito, muito. A… neste veículo foi residual, contou-se pelos… pelo… como… com uma mão os veículos efetivamente analisados que tivemos em Lisboa a… e portanto, eu acho que claramente (o) desenvolvimento do… do… dos veículos, trotinetes e bicicletas vai passar por cada vez baterias mais otimizadas e com uma vida… uma vida útil muito maior por materiais muito mais robustos, para que o veículo (inaudível) muito mais tempo, a… e que seja… e que seja muito mais otimizado financeiramente para a empresa, a… e cada vez também mais adaptado àquilo que o utilizador quer, ou seja, quando nós desenhamos o nosso último veículo, a… tivemos muito foco naquilo que foi o feedback dos utilizadores e na ergonomia que o veículo tem… tem que ter, nomeadamente colocamos rodas muito maiores nesses mesmos veículos. O volante é muito mais escuro porque dá uma sensação e transmite muito mais confiança e segurança ao utilizador quando conduz o mesmo veículo, adicionamos piscas, questões de segurança, uma luz mais forte, portanto a… também tivemos em consideração pontos principais a… baterias mais longas e com maior duração, a… veículos cada vez mais robustos e cada vez mais adaptados àquilo que o utilizador quer.

Cristian Adorean:

Pronto, da minha parte é tudo. Não sei… mais alguma coisa que queiras acrescentar?

Frederico Venâncio:

Não. Acho… acho que está tudo. Cristian, alguma coisa que… que eu possa ajudar mais é só… é só… vamos falando, tens o meu e-mail e se for preciso…

Cristian Adorean:

Vou desligar então (a gravação). Muito obrigado.