

EXPANSÃO DOS PROGRAMAS DE PEDÁGIO ELETRÔNICO NAS RODOVIAS DE SÃO PAULO (BRASIL): INSERÇÃO DE BANCOS DIGITAIS E GRUPOS FINANCEIROS

Fernando Guilherme Silveira Manocchio 

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP)

fernando.manocchio@unesp.br

Fabricio Gallo 

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP)

fabricio.gallo@unesp.br

Expansão dos programas de pedágio eletrônico nas rodovias de São Paulo (Brasil): Inserção de bancos digitais e grupos financeiros (Resumo)

Tendo em vista a expansão dos programas de pedágio eletrônico nas rodovias concessionadas do estado de São Paulo (Brasil), objetivamos analisar a atuação das principais empresas desse ramo -Sem Parar, ConectCar, Veloe e Taggy-, em conjunto com grandes agentes financeiros, de caráter nacional e internacional, presente em suas respectivas estruturas acionárias. Para tal, tendo como noção de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico, sinônimo de território usado, direcionamos nossa análise aos processos de popularização desse modo automático e digital de pagamento, que necessita apenas de uma etiqueta presente no para-brisa dos veículos. A partir dos resultados, nota-se uma dinamização da esfera financeira, concomitantemente ao surgimento de novas formas de circulação do dinheiro pelo território. Os grupos financeiros trabalhados nesse artigo se mostram interessados na evolução e massificação das formas inovadoras de pagamento e a tendência é que as disputas nesse setor sejam cada vez mais acirradas, sendo os bancos digitais cada vez mais presentes no segmento. Contudo, essas novas formas de circulação financeira exigem um território cada vez mais informatizado e denso em materialidades.

Palavras-chave: Agentes financeiros; Fluidez; Pedágio automático.

Expansión de los programas de telepeaje en las autopistas de São Paulo (Brasil): Inserción de bancos digitales y grupos financieros (Resumen)

En vista de la expansión de los programas de telepeaje en las carreteras del estado de São Paulo (Brasil), buscamos analizar el desempeño de las cinco principales empresas de este sector -Sem Parar, ConectCar, Veloe y Taggy-, junto con los principales agentes financieros, de carácter nacional e internacional, presentes en sus respectivas estructuras accionarias. Considerando que el objeto de estudio de la geografía es el espacio geográfico, sinónimo de territorio utilizado, dirigimos nuestro análisis a los procesos de popularización de este método de pago automático y electrónico, que solo necesita un TAG presente en el parabrisas de los vehículos. A partir de los resultados, se observa un dinamismo en el

Recepción: 15 de noviembre de 2021

Aceptación: 4 de mayo de 2022



Este trabajo se publica bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial 4.0 Internacional
© Copyright: Fernando Guilherme Silveira Manocchio, Fabricio Gallo, 2022

ámbito financiero, al mismo tiempo que aparecen nuevas formas de circulación de dinero por el territorio. Los agentes financieros estudiados en esta investigación están interesados en la evolución y masificación de formas innovadoras de pago y la tendencia es que las disputas en este sector sean cada vez más intensas, con énfasis en los bancos digitales. Sin embargo, estas nuevas formas de circulación financiera requieren un territorio cada vez más informatizado y denso materialmente.

Palabras clave: Agentes financieros; Fluidez; Peaje automático.

Expansió dels programes de telepeatge a les autopistes de São Paulo (Brasil): Inserció de bancs digitals i grups financers (Resum)

En vista de l'expansió dels programes de telepeatge a les carreteres de l'estat de São Paulo (Brasil), busquem analitzar l'exercici de les cinc principals empreses d'aquest sector -Sem Parar, ConectCar, Veloe i Taggy-, juntament amb els principals agents financers, de caràcter nacional i internacional, presents a les seves respectives estructures accionaries. Considerant que l'objecte d'estudi de la geografia és l'espai geogràfic, sinònim de territori utilitzat, dirigim la nostra anàlisi als processos de popularització d'aquest mètode de pagament automàtic i electrònic, que només necessita un TAG present al parabrisa dels vehicles. A partir dels resultats, s'observa un dinamisme a l'àmbit financer, alhora que apareixen noves formes de circulació de diners pel territori. Els agents financers estudiats en aquesta investigació estan interessats en l'evolució i la massificació de formes innovadores de pagament i la tendència és que les disputes en aquest sector siguin cada vegada més intenses, amb èmfasi en els bancs digitals. No obstant això, aquestes noves formes de circulació financera requereixen un territori cada cop més informatitzat i dens materialment.

Paraules clau: Agents financers; Fluïdesa; Peatge automàtic.

Expansion of electronic toll programs on the highways of São Paulo (Brazil): Insertion of digital banks and financial groups (Abstract)

In view of the expansion of electronic toll programs on highways in the state of São Paulo (Brazil), we analyze the performance of the five main companies in this sector -Sem Parar, ConectCar, Veloe and Taggy- together with the major financial agents, national and international, present in their respective shareholding structures. Having as a notion that the object of study of geography is the geographical space, synonymous with the territory used, we direct our analysis to the popularization processes of this automatic and electronic payment method. From the results, there is a dynamism in the financial sphere, at the same time that new forms of money circulation around the territory appear. The financial agents worked on in this research are interested in the evolution and massification of innovative forms of payment and the tendency is that disputes in this sector are increasingly fierce among these actors, with focus on digital banks. However, these new forms of financial circulation demand an increasingly computerized and material-dense territory.

Keywords: Financial agents; Traffic flow; Automatic toll.

Introdução

O ato de cobrança pelo deslocamento dos meios de transporte em determinado ponto ou região não é prática recente. Ao longo de toda a história, são muitos os registros dessa dinâmica, exemplo disso é o caso da Grã-Bretanha, que no século XVII, mais precisamente no ano de 1611, validou o conceito de pedágio na travessia de alguns locais predeterminados¹. Estas condutas não cessaram com o passar do tempo, mas sofreram alterações e se sofisticaram. Atualmente, as concessões de rodovias são um fator essencial para a fluidez territorial, sobretudo no que tange às infraestruturas rodoviárias – modal mais utilizado no Brasil.

Sendo a fluidez um pilar fundamental do modelo econômico atual, as concessões rodoviárias se apresentam como uma das formas de desobstrução e homogeneização do espaço².

¹ Senna, Michel, 2006.

² Oliveira, 2016 <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/138935>>.

Paradoxalmente, como já exposto por Milton Santos (2002), a necessidade de dinamização dos fluxos por parte das empresas (nacionais e internacionais) implica em rigidez territorial, afinal, a produção de capital fixo sobre o território cresce exponencialmente, sendo estes cada vez mais técnicos e artificiais.

Atualmente, o programa paulista de concessões está em franca expansão, compreendendo mais de 11.200 km de rodovias concedidas à iniciativa privada e administradas por 20 empresas diferentes³. No dia 08 de janeiro de 2020 finalizou-se o mais recente leilão, vencido pela gestora Pátria Investimentos, que arrematou o lote Piracicaba-Panorama por R\$1,1 bi. Esta concessão, que conta com um corredor que cruza 62 municípios por cerca de 1.200 km de extensão, apresenta duas importantes novidades em seu edital, são elas: I) o desconto de 5% no valor do pedágio para os motoristas que optarem pelo pagamento automático⁴ e; II) o desconto progressivo no valor da tarifa para usuários frequentes que necessariamente utilizam as formas automáticas de pagamento de pedágios, sistema nomeado como Desconto do Usuário Frequente (DUF).

Deste modo, o estudo e a compreensão da popularização das novas formas de pagamento automático de pedágios e a relação cada vez mais próxima entre as empresas do ramo com grandes grupos financeiros nos parece um meio valioso para a possibilidade de compreensão crítica dos diferentes usos do território no Brasil. Como compromisso analítico para este artigo – e buscando interpretar as articulações entre os interesses dos entes federados subnacionais e do capital privado na viabilização de um *processo sistêmico de usos do território*⁵ – analisamos a expansão dos programas de pedágio eletrônico nas rodovias paulistas concedidas à iniciativa privada, posto que grandes grupos financeiros assumiram um papel central nessa questão ao longo dos últimos anos. Tendo em vista a necessidade constante de aceleração do fluxo de carros e mercadorias nas praças de pedágios, objetivamos apresentar e debater a relevância da expansão territorial deste novo tipo automático de pagamento (representado pelas empresas Sem Parar, Conectar, Veloe e Taggy), porque para funcionar há uma demanda de recursos técnicos e tecnológicos, incorporando ao território aquilo que Santos (2002) denominou de *densidade técnica territorial*.

Ainda, ao destacar a presença de grandes grupos financeiros nas estruturas acionárias das empresas de pagamento eletrônico de pedágios, notou-se que o segmento tem sido palco de disputas não apenas entre as diferentes empresas que ofertam o mesmo serviço, mas também entre bancos tradicionais e bancos digitais, cuja principal diferença se dá pela distinção dos canais de atendimento: enquanto os bancos tradicionais se utilizam predominantemente dos serviços presenciais nas agências, os bancos digitais ofertam serviços e produtos de modo totalmente online, via plataformas digitais, sites e aplicativos. Se por um lado nenhum banco digital consta na estrutura acionária destas empresas, por outro eles concorrem com os bancos tradicionais nas formas de oferta dos produtos. É o caso do banco digital Inter que assumiu o posto de principal parceiro comercial do Taggy, substituindo o C6Bank. Este, por sua vez, tem costurado novos acordos com a empresa Veloe, para incorporar não apenas o pagamento de pedágios, mas também o pagamento de estacionamentos urbanos.

³Informações disponíveis em <<http://www.artesp.sp.gov.br/Style%20Library/extranet/rodovias/programa-de-concessoes.aspx>>.

⁴ Hirata, Fuchima, 2020 <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/08/gestora-patria-oferece-outorga-de-r-11-bi-e-vence-concessao-de-pipa.ghtml>>.

⁵ Gallo, 2017 <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/119737>>.

Sobre o método norteador deste trabalho, partimos da noção de que o objeto de estudo da geografia é o espaço geográfico, podendo ser entendido como um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistema de objetos e sistema de ações, sendo também sinônimo de *território usado*⁶. Por sua vez, o *território usado* não é uma entidade pura, não é apenas político, cultural ou econômico, assim como também não é homogêneo, e por isso se constitui em um instrumento analítico importante⁷. Finalmente, a metodologia do presente trabalho consiste, basicamente, no levantamento e discussão de bibliografias e dados (quantitativos e qualitativos) referentes ao tema e ao método de trabalho.

O presente artigo está dividido em três seções, além da introdução e das considerações finais. A primeira discute sobre a transformação das finanças no período contemporâneo em conjunto com suas implicações territoriais. Em seguida, são apresentados novos agentes nas concessões rodoviárias, com foco nas empresas de pagamento automático de pedágios Sem Parar, Conectcar, Veloe e Taggy. Por fim, na terceira seção do trabalho, tratamos sobre a evolução dos bancos digitais e como estes se relacionam com o segmento de pedágios eletrônicos.

As finanças no período contemporâneo e suas implicações territoriais

De acordo com François Chesnais (2000), a mundialização financeira atual fundamenta-se tanto em aspectos políticos como econômicos. Por meio de medidas tomadas por figuras como Ronald Reagan, presidente dos EUA (1981-1985 e 1986-1989), e Margareth Thatcher, primeira-ministra britânica (1979-1990), os investidores financeiros alcançaram posições de destaque, com elevado grau de mobilidade internacional. Este processo, iniciado na década de 1970, contou com um conjunto de políticas fundamentais para a inserção de novos territórios nos fluxos internacionais de capital – dentre elas abertura comercial, privatização, desregulamentação e liberalização financeira dos mercados nacionais⁸.

Para Manuel Aalbers (2019), a ascensão do neoliberalismo demarca o início do fenômeno de financeirização. Segundo o autor, a financeirização da economia deve ser entendida como um processo em constante evolução, que tem seu início situado na década de 1970 e importantes desdobramentos políticos e econômicos nas décadas subsequentes. Segundo este autor, a financeirização é parte fundamental das transformações estruturais das economias mais avançadas e deve ser entendida como uma fase recorrente no desenvolvimento do sistema capitalista (como forma de resposta à superacumulação de capitais ocorrida em décadas anteriores).

Conforme pontua Giovanni Arrighi (2013) em sua análise sobre o capitalismo histórico como sistema mundial, e partindo da ideia de *longue durée* de Braudel, este movimento de expansão financeira pode ser lido como um sintoma de maturidade de determinado desenvolvimento capitalista. Para o autor, a história do capitalismo apresenta quatro ciclos sistêmicos de acumulação, são eles: o ciclo genovês (do século XV ao XVI), o holandês (fim do século XVI ao XVIII), o ciclo britânico (da segunda metade do século XVIII ao início do século XX) e o ciclo norte-americano (que data do fim do século XIX e vai até os dias atuais). A partir desta leitura, os eventos ocorridos ao longo das décadas de 1970 e 1980 podem ser entendidos como uma forma de reestruturação sistêmica na atual fase de expansão financeira.

⁶ Santos, 2002.

⁷ Santos, 2002; Silveira, 2009; Ribeiro, 2003; Cataia, 2011.

⁸ Arroyo, 2006.

Desde então, o mundo das finanças se faz ao redor do crédito e todas as operações se caracterizam como operações de empréstimo. Segundo Paul Singer (2000, p. 29) “o papel das finanças na economia capitalista é o de antecipar as transações para ganhar tempo, ou seja, minimizar o tempo de imobilização estéril de valores”. Assim, as finanças aceleram os processos de acumulação ao “queimar” etapas de realização do lucro.

Com a globalização, o mercado se apresenta de forma cada vez mais concentrada de capital industrial e financeiro, acompanhado de um poder econômico crescente, em que a centralização do capital opera de modo irrestrito, com destaque para a atuação dos investidores institucionais – companhias de seguro, fundos de pensão e as sociedades financeiras de investimento coletivo, atores chaves desse processo. Nas palavras de Chesnais:

Corretamente designado pelo nome de investidores institucionais esses organismos (fundos de pensão, fundos coletivos de aplicação, sociedades de seguros, bancos que administram sociedades de investimento) fizeram da centralização dos lucros não reinvestidos das empresas e das rendas não consumidas das famílias, especialmente os planos de previdência privados e a poupança salarial, o trampolim de uma acumulação financeira de grande dimensão⁹.

De acordo com Santos (2001), a globalização atual, zênite do processo de expansão do sistema capitalista, se pauta em quatro pontos fundamentais, são eles: a unicidade da técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade extensiva e a necessidade de extração de mais-valia. Nota-se que os resultados deste fenômeno são diametralmente opostos aos discursos, afinal, a mundialização financeira tem intensificado as tendências de polarização e desigualdade, dado o alto grau de seletividade e volatilidade dos investimentos¹⁰.

É necessário ressaltar que não há dissociação entre o par dialético formado por Estado e mercado, são as políticas dos Estados que possibilitam a mundialização do capital financeiro, sendo a liberalização e a desregulamentação dos mercados nacionais pontos estratégicos. Assim, destaca-se a importância das medidas sistematizadas, chamadas convencionalmente de Consenso de Washington (1989), cujas premissas foram justamente a abertura econômica e comercial, a privatização de empresas estatais e a aplicação de uma economia de mercado, sobretudo para os países da América Latina. Destarte, a globalização das finanças só foi possível graças ao processo de desregulamentação dos mercados, ou ainda, graças ao novo formato de regulamentação. Na perspectiva de Mónica Arroyo (2006, p. 6) “Não se trata, então, de um Estado ausente, mas sim de um Estado que opta por acentuar a porosidade de suas fronteiras territoriais”.

Atualmente, as finanças, cada vez mais fluídas e atuantes em escala universal, exigem densas bases materiais e tecnológicas que dinamizem a velocidade de comunicação. Segundo Edemilson Paraná (2016), as tecnologias de informação e comunicação (TICs) exercem papéis essenciais na potencialização dos capitais. O autor destaca os esforços tecnológicos na busca de TICs que diminuam latência das negociações financeiras e, conseqüentemente, aumentem sua competitividade. Logo, a implementação de novas tecnologias e o rearranjo material de seletas porções do território caminham em consonância com a busca por redução do tempo de resposta nas conexões, que se tornou sinônimo de ganhos crescentes para agentes do mundo financeiro digitalizado. Segundo o autor

⁹ Chesnais, 2005, p. 35.

¹⁰ Chesnais, 2000.

Ao encurtar o tempo como forma de ampliar o número e o volume de operações nos mercados, ampliando seus ganhos de curto-prazo, o desenvolvimento das TICs aponta para um cenário mais favorável à manutenção e aprisionamento dos capitais na esfera financeira. Tal crescimento reforça [...] a tendência à concentração dos capitais¹¹.

As tecnologias da informação exercem um papel essencial nas dinâmicas espaciais. As finanças digitalizadas só podem se realizar plenamente pela existência de um sistema técnico e informacional globalmente padronizado. Assim, não podemos abandonar a dimensão territorial ao nos debruçarmos sobre a base infraestrutural e informacional difundidas com o progresso técnico vigente¹².

No *meio técnico-científico-informacional*, ao passo que a necessidade de capital fixo e infraestrutura ganha centralidade, eleva-se também a importância e a dinamização dos fluxos, dentre eles os financeiros¹³. Em um primeiro momento, ao tratar sobre a expansão dos programas de pedágio eletrônico, pode-se destacar a fluidez do tráfego rodoviário, contudo, a inserção de grupos financeiros e bancos digitais acrescentam novos debates, que vão além do escoamento nas praças de pedágio.

Entendemos que estes novos agentes financeiros presentes nas empresas pagamento eletrônico de pedágios, seja na forma de parceiro comercial ou presente na estrutura acionária da companhia, indicam diferentes formas nos usos do território. A partir de uma série de fatores, como viabilidade técnica para expansão dos produtos e mecânicas de incentivo por parte das empresas concessionárias, nota-se a aproximação do setor supracitado com empresas ligadas aos serviços financeiros digitalizados.

Nesse contexto, em que a digitalização financeira exige que a economia nos territórios seja cada vez mais fluída, a presença de eficientes sistemas técnicos e informacionais é necessária. Assim, o território usado pelas empresas como recurso é denso em técnicas e normas. Conforme demonstraremos nas próximas seções, a expansão das empresas de pagamento automático de pedágios, associadas a grupos financeiros e bancos digitais e tradicionais, não se dá apenas pela viabilidade técnica e comunicacional, mas também por incentivos presentes nos editais de concessão.

Novos agentes nas concessões rodoviárias e empresas de pagamento automático de pedágios

Conforme exposto na seção anterior, as finanças se tornaram autônomas e universais, passando a atuar em diversas frentes, sobretudo na forma dos fundos de investimento. Uma das formas de reprodução ampliada do capital tem sido por meio da participação destes grupos nas concessões de infraestrutura e serviços públicos no Brasil. Nesse sentido, Bruno Costa e Fabricio Gallo (2020) demonstram como as concessões rodoviárias têm funcionado como uma importante ferramenta de valorização financeira para fundos de pensão e investimento - inclusive pelo Fundo Pátria.

Todavia, há a sombra de uma nova dinâmica no mercado dos fundos e empresas de investimento no Brasil com crescente participação na área de infraestrutura. Para Guilherme Lopes (2012, p.

¹¹ Paraná, 2016, p. 211.

¹² Steda, 2015. DOI: <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.2015.958756>.

¹³ Santos, 2002.

93), isso ocorre porque os fundos vêm se deparando com crescentes dificuldades em alocar seus recursos – daí a oportunidade representada pelos investimentos em exploração no setor de infraestrutura.

Se em outros trabalhos apresentamos a necessidade de uma expansão bifronte (que abarca tanto o mercado consumidor quanto às áreas de atuação) de algumas das empresas do segmento, com foco no Taggy e na Veloe¹⁴, agora discutiremos sobre os grupos financeiros inseridos nas estruturas acionárias destas empresas. Além disso, pretendemos explorar a presença de bancos digitais e bancos tradicionais no que tange aos pagamentos eletrônicos de pedágio e como este produto tem sido incorporado ao portfólio de diferentes bancos e serviços.

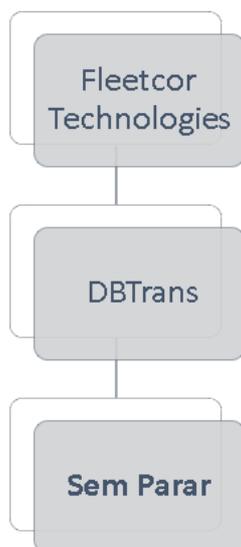
Ao apresentar cada uma das empresas do segmento de pedágios automáticos, explicitamos as relações entre elas e os agentes financeiros que constituem as estruturas acionárias das companhias do setor supracitado. Entendemos que este movimento é viabilizado por uma série de fatores técnicos, informacionais e normativos, dando sentido ao conceito de *densidade técnica territorial*. Destaca-se, ainda, o fato de que o ramo de pagamentos digitais nas praças de pedágio tem sido palco de embates entre as empresas, com diferentes estratégias de crescimento e expansão, mas também entre diferentes *players*, como é o caso dos bancos tradicionais e digitais.

Sem Parar

A Fleetcor Technologies, empresa norte-americana líder de soluções em pagamentos empresariais, iniciou suas operações no Brasil em 2012, com a compra do CTF (Controle Total de Frotas) e no ano seguinte fez a aquisição das empresas VB Serviços e DBTrans. Em março de 2016, a gigante norte-americana comprou 100% das ações da empresa Sem Parar, fundada em 2004, pelo valor de R\$ 4 bilhões, constituindo o principal sistema eletrônico de pagamento de pedágios no Brasil (Figura 1).

É prática comum que as marcas apresentem diferentes planos aos clientes. A Sem Parar trabalha com planos de distintos valores e prioridades, que variam entre uso urbano e uso em rodovias concessionadas, além de servir como forma de pagamento em estacionamentos, *shoppings centers*, postos de combustíveis, lava-rápidos e restaurantes com *drive-thru*. Desse modo, pelo fato de a empresa contar com a maior fatia de clientes no mercado brasileiro e cobrir praticamente 100% das rodovias concessionadas do Brasil, a presença nos serviços urbanos foi a maneira criada pela companhia para expandir sua área de abrangência.

¹⁴ Manocchio, Rosalin, Costa (2021). <<https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/77730>>.

Figura 1. Estrutura de controle do sistema Sem Parar

Fonte: SEM PARAR, 2021.

Conforme explicitado pela figura 1, a Fleetcor gerencia a empresa de pagamento eletrônico de pedágios por meio da DBTrans. Assim, a empresa norte-americana de soluções em pagamentos atua no Brasil a partir da administradora de meios de pagamentos, adquirida pela Fleetcor no ano de 2013.

ConectCar

Na estrutura acionária da ConectCar constata-se a presença de importantes agentes do sistema bancário-financeiro nacional. No mês de outubro de 2015, a ConectCar teve 50% do seu controle adquirido pelo grupo Itaú Unibanco por R\$ 170 milhões, sendo o restante controlado pelo grupo Ultrapar – que também possui a rede postos Ipiranga e tem no ConectCar uma ferramenta para ampliar o tráfego em seus postos, já que a etiqueta presente no para-brisa permite o pagamento automático de combustível por parte dos consumidores. Além disso, o grupo Ultrapar, um dos principais grupos empresariais do país, controla não só a rede de postos já citada, como também as marcas Ultragaz, Ultracargo, Oxiteno e a rede de farmácias Extrafarma.

No dia 1 de setembro de 2021, o grupo Itaú Unibanco anunciou o lançamento da Tag Itaú, ferramenta de pagamento automático de pedágios, em parceria com a empresa ConectCar. De acordo com as informações disponibilizadas até o presente momento, todos os correntistas do banco terão isenção de mensalidades para adquirir a ferramenta de pagamentos, que contará com plano completo, cobrindo o pagamento em pedágios, estacionamentos urbanos, shoppings, postos de combustíveis e aeroportos. Para o grupo Itaú, o lançamento de uma TAG própria

reforça as estratégias de oferecer serviços que vão além daqueles usos estritamente rodoviários, se inserindo em um novo segmento, o das soluções em mobilidade urbana¹⁵.

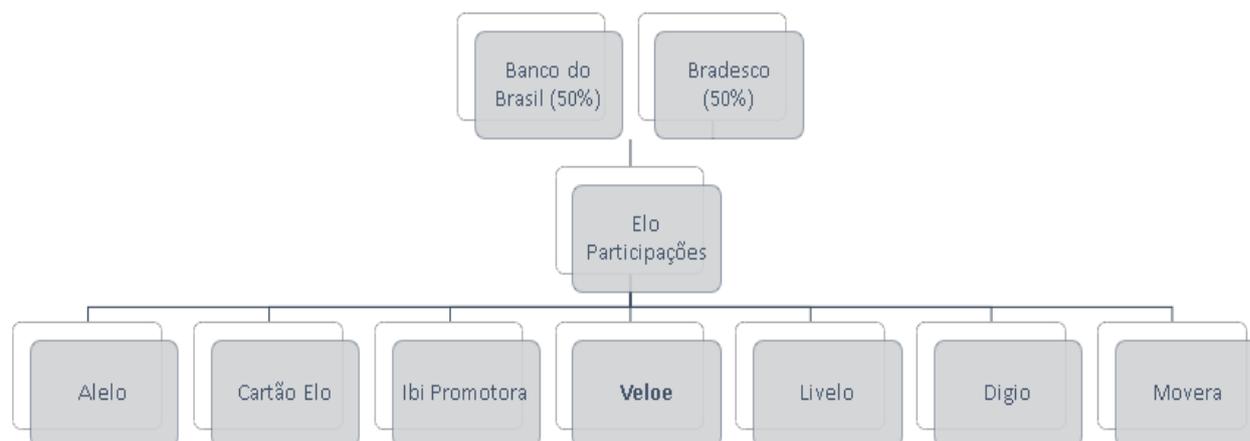
Veloe

Conforme exposto anteriormente, as empresas trabalhadas neste artigo apresentam crescentes níveis de relação com grandes grupos financeiros. A Veloe é um exemplo dessa discussão, já que a companhia é administrada pela Elo Participações S.A. – *holding* que pertence ao Banco do Brasil e ao Bradesco.

Segundo o portal da Alelo¹⁶, a intenção desta empresa de pagamento automático de pedágio é se beneficiar da sinergia entre os bancos associados, fato que poderá impulsionar a venda das TAGs e aumentar a atratividade do produto. Isso poderia ser realizado a partir da integração da Veloe com outras ferramentas da *holding*, como o Livello (programa de fidelidade e pontuação de cartões de crédito mantidos pelos bancos). Assim, esta empresa, que entrou no segmento do pagamento automático de pedágios no ano de 2018, tem tentado fazer frente as duas principais companhias do setor, Sem Parar e ConectCar.

A Veloe, uma das apostas da *holding* EloPar, tem como objetivo incrementar as receitas com serviços de pagamentos móveis em mobilidade, sendo parte de um portfólio de produtos de meios eletrônicos de pagamento, em conjunto com o cartão Elo, o Alelo, (cartão de alimentação), o Livello (serviço de trocas de pontos para usuários de cartão de crédito) e o Digio (banco digital), todos do EloPar S.A. – cuja estrutura acionária é dividida por Banco do Brasil e Bradesco (Figura 2).

Figura 2. Estrutura de controle do sistema Veloe



Fonte: Veloe, 2021.

¹⁵ITAU, 2020 <<https://www.itaubr.com.br/relacoes-com-investidores/Show.aspx?IdMateria=2TULFWHmyKsV53qSLG9U2Q==&linguagem=pt>>.

¹⁶ Disponível em <<https://www.alelo.com.br/assessoria/autorizacao-artesp>>.

Recentemente, entre o final do ano de 2020 e o início de 2021, a Veloe e o banco digital C6Bank estabeleceram uma parceria. O banco de investimentos em questão, fundado por egressos do banco BTG Pactual, substituiu os serviços de pagamento de pedágios do Taggy pelos serviços da Veloe. Agora, os clientes do banco digital poderão utilizar a etiqueta de pedágio tanto para pagar as tarifas em rodovias pedagiadas como também em estacionamentos urbanos, ampliando a área de abrangência do serviço. O produto que antes era ofertado como C6Taggy agora leva o nome de C6Tag e todos os clientes que já possuíam o produto precisaram solicitar segunda via para atualizar a etiqueta. Por fim, vale pontuar que o banco não cobra taxas de adesão, mensalidades e anuidades, logo, cabe aos clientes apenas o pagamento das taxas utilizadas em pedágios e estacionamentos¹⁷.

Taggy

Em setembro de 2018, a ARTESP (Agência de Transporte do Estado de São Paulo) autorizou o início das atividades da empresa Taggy. Controlado pela empresa Greenpass (especializada em gestão de negócios), a estratégia operada pelo Taggy é oferecer formas de adesão simplificadas ao usuário, sempre em parceria com bancos digitais e aplicativos de pagamentos, sem a necessidade de cadastros e informações adicionais, logo, o Taggy se configura em um serviço *white label*.

Segundo a empresa, o Taggy funciona de modo integrado com contas e carteiras digitais, para que estas possam usufruir da ferramenta de pagamento de pedágios automáticos. Atualmente, a empresa possui os seguintes parceiros comerciais: Zul+ Digital; Eucard; e-FRETE; EcoTaggy; AsteroidePass; PlusFrota; MyPass; Sicredi; Repom, PagPedágio e o banco digital Inter.

Como já mencionado, a parceria entre Taggy e C6Bank foi desfeita entre 2020 e 2021. Se o banco formado por egressos do BTG Pactual costurou novos acordos com a Veloe, o Taggy, por sua vez, estabeleceu novos contratos comerciais com outro banco digital, o banco Inter. Com a ferramenta denominada InterPass, o banco em questão adentrou no segmento de pagamento automático de pedágios. Vale mencionar que este banco já oferecia o pagamento de estacionamentos por meio do Parkky, outro produto da empresa Greenpass.

O banco digital Inter se configura na mais nova instituição financeira a integrar o segmento de pagamento eletrônico de pedágios. Fundado em 1994, o Inter traçou uma longa trajetória até se constituir como primeiro banco totalmente digital do Brasil, alcançando o número de 10 milhões de clientes com conta corrente no ano de 2021¹⁸.

Não são apenas os grupos bancário-financeiros tradicionais que têm manifestado interesse nas disputas do segmento de pagamento digital de pedágios. Os casos representados pelas empresas Veloe e Taggy apresentam com destaque a inserção de outros agentes financeiros: os bancos digitais. O C6Bank e o Inter têm encontrado no produto ofertado pelas empresas supracitadas a possibilidade de incrementar seu portfólio, buscando oferecer não apenas comodidade, mas também diversificar as possibilidades de pagamentos móveis a partir da mesma carteira digital - a conta corrente do banco, administrada via aplicativo. Assim, é válido apontar o segmento de pagamento automático de pedágios como uma arena de disputa entre diferentes agentes

¹⁷ C6Bank, 2021 <<https://www.c6bank.com.br/c6-tag/>>.

¹⁸ Inter, 2021 <<https://www.bancointer.com.br/sustentabilidade/relatorio-anual/>>.

financeiros, como os bancos tradicionais e os bancos digitais, entendendo que este é um setor importante para a expansão dos serviços de pagamento digital.

Por fim, outra característica importante no que diz respeito ao pagamento eletrônico de pedágios são os incentivos para a contratação das empresas de pagamento automático por meio da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP) nos novos modelos de concessões – previstos em normas nos editais e contratos mais recentes. De acordo com a ARTESP, no ano de 2021 foi implementada uma modalidade inédita de pagamento de pedágio: o Desconto do Usuário Frequente (DUF). Essa medida oferece descontos progressivos para os usuários que se utilizam da rodovia com maior constância. Para que os motoristas possam conseguir o menor valor da tarifa de pedágio (e conseqüentemente o máximo de descontos), devem passar pelo menos trinta vezes pela mesma praça de pedágio utilizando das *tags* de pagamento automático (de qualquer uma das empresas) em um intervalo de um mês. Segundo a agência de transportes, além de conferir maior fluidez ao tráfego rodoviário, este modelo de descontos progressivos pode garantir uma redução de até 90% do valor em relação à tarifa inicial¹⁹. Ainda, vale pontuar que desde o ano de 2020 os contratos de concessão já previam descontos de 5% para os usuários de pagamento automático, fato que também se insere nas medidas normativas previstas nos últimos contratos de concessões.

Pagamento de pedágios eletrônicos e bancos digitais

Em resumo, os bancos digitais se caracterizam como um grupo dentro da área compreendida pelas *fintechs* – empresas que aliam finanças e uso intensivo de inovações tecnológicas, constituindo-se em importantes representantes da financeirização atual em conjunto com o *meio técnico-científico-informacional* –. No ano de 2020, o Brasil contabilizou a presença de 17 bancos digitais: C6Bank, Banco Afro, Banco Original, Neon, Banco BS2, BanQi, Banco Sofisa Direto, AgiBank, LiftBank, Banco Digital Maré, Banco Digimais, Modalmais, Banco Inter, Banco Next, BTG Pactual Digital, Banco Pan e NuBank²⁰. Embora pouco numerosos quando comparados aos outros subgrupos das *fintechs* (empresas de pagamentos, gestão financeira, empréstimos e investimentos), os bancos digitais são aqueles que mais têm impactado no setor financeiro nacional. Se em trabalhos anteriores buscamos apresentar algumas discussões teóricas acerca das *fintechs* a partir de perspectivas geográficas²¹, nosso objetivo nessa seção é delinear características importantes acerca dos bancos digitais.

Cabe pontuar que existe pouco consenso no que diz respeito à definição de bancos digitais. As primeiras divergências surgem na própria origem do termo, afinal, é plausível argumentar que mesmo os bancos designados como tradicionais também se utilizam muito da tecnologia, ofertando diferentes plataformas digitais (tanto na *web* como em aplicativos), não somente para a comunicação entre instituição bancária e correntistas, mas também para a aquisição de produtos, atividades bancárias, pagamentos e transferências.

Logo, a adição do termo “digital” se caracteriza como uma forma de autodenominação por parte de alguns bancos – que atuam de forma totalmente remota, sem a necessidade de agências

¹⁹ São Paulo, 2020 <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/sp-assina-maior-contrato-de-concessao-de-rodovias-do-pais-entre-piracicaba-e-panorama/>>.

²⁰ Fintechlab, 2020 <<https://fintechlab.com.br/index.php/2020/08/25/edicao-2020-do-radar-fintechlab-detecta-270-novas-fintechs-em-um-ano/>>.

²¹ Manocchio, Barberio, Gallo, 2021 <<https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/46489>>.

presenciais para o atendimento do público. Nesse contexto, Fabio Contel (2020) argumenta que essa distinção se dá por medida de grau e não de gênero, tendo em vista que atualmente todas as instituições bancárias apresentam uso da tecnologia e digitalização de determinados serviços. Essa autodenominação pode ser compreendida como uma forma de diferenciar dos bancos tradicionais, criando uma estratégia que valoriza determinadas características, tais como contratação simplificada e desburocratização²².

De acordo com relatórios do banco BTG Pactual, os níveis de crescimento apresentado pelos bancos digitais acompanham o aumento do acesso à internet no Brasil. Segundo o relatório, o número de contas digitais no país cresceu 7,89% entre os anos de 2017 e 2018, enquanto a quantidade de *heavy users* das contas digitais (usuários que se utilizam do mesmo canal para realizar pelo menos 80% de suas atividades bancárias) cresceu 61,27% no mesmo recorte temporal²³. Ou seja, além de incorporar novos usuários, os bancos digitais conseguem suprir a ampla maioria das necessidades bancárias dos clientes por meio de canais remotos, apresentando números significativos de crescimento na taxa de *heavy users*.

Contudo, os agentes bancários tradicionais também apresentam soluções digitais e seguem investindo em tecnologia bancária. Prova disso é que o Bradesco buscou se inserir nesse mercado e concorrer com as *fintechs* por meio do banco Next, enquanto o Santander comprou, em maio de 2017, a ContaSuper e renomeou como Superdigital, oferecendo contas totalmente digitais. Além destes dois casos, pode-se destacar o Banco PAN, controlado pela Caixa Econômica e pelo Banco BTG Pactual, e a plataforma de pagamentos digitais e serviços financeiros Iti, do Banco Itaú²⁴.

A expansão dos bancos digitais ao longo dos últimos anos, e as disputas cada vez mais acirradas entre eles e as instituições bancárias tradicionais, se evidenciam quando o tema é transferência bancária. A *Transfeera*, *fintech* de gestão e processamento de pagamentos, validação de dados bancários e cobranças, divulgou que em três anos os bancos tradicionais tiveram queda de 43% no que tange ao número de transferências bancárias realizadas no Brasil. Se no ano de 2017 os cinco principais bancos do país (Banco do Brasil, Bradesco, Caixa Econômica, Itaú e Santander) contavam com 97% do total de transferências, no ano de 2021 os cinco grandes bancos mencionados foram responsáveis por 54% de todas as transferências. Em contrapartida, o Nubank contabilizou 20% e o Banco Inter 6% do total de transferências realizadas por bancos em agosto de 2021²⁵.

Finalmente, é necessário sublinhar que a crise sanitária causada pela pandemia de COVID-19 teve como efeito para o setor bancário a necessidade de ampliação e consolidação das plataformas digitais e do uso intensivo de tecnologia. Não só o Brasil, mas a América Latina como um todo, tem se apresentado como terreno fértil para o crescimento das *fintechs* e dos bancos digitais, pois apresentam elevados números de pessoas adultas sem conta bancária ativa. Tendo isso em vista, as empresas inovadoras que aliam tecnologia e finanças buscam preencher lacunas pouco exploradas e atingir contingentes de pessoas que os bancos tradicionais encontram dificuldades para angariar.

²² Banco Central do Brasil, 2020.

²³ BTGPactual, 2020 <<https://conteudo.btgpactualdigital.com/boostlab-bancos-digitais>>.

²⁴ BTGPactual, 2020 <<https://conteudo.btgpactualdigital.com/boostlab-bancos-digitais>>.

²⁵ Transfeera, 2021 <<https://materiais.transfeera.com/teaser-paywall-lp-estudo-market-share-de-bancos-v2>>.

Considerações finais

Ao longo de todo o trabalho, objetivamos destacar a necessidade e a busca pelos imperativos de fluidez territorial²⁶. Se por um lado os leilões de concessões rodoviárias em diferentes localidades já são práticas consolidadas no estado de São Paulo, e no Brasil como um todo desde a década de 1990, por outro o lote de concessão do corredor rodoviário entre Piracicaba e Panorama, vencido pelo fundo Pátria Investimentos, apresenta importantes novidades. No lote supracitado, leiloado em janeiro de 2020, os motoristas que optarem pelo pagamento de pedágio por meio das empresas de pagamento automático terão dois grandes benefícios: o desconto de 5% no valor da tarifa e o Desconto do Usuário Frequente (DUF).

Compreendemos que a análise crítica da popularização das novas formas de pagamento automático de pedágios, incentivada pelo edital do corredor Piracicaba-Panorama, e a relação cada vez mais próxima entre as empresas do segmento com determinados agentes financeiros se apresenta como um importante objeto. Para a realização deste trabalho, concentramos nossos esforços em quatro empresas dentre as principais fornecedoras desse serviço: Sem Parar, ConectCar, Veloe e Taggy.

Antes de apresentar as características de cada empresa, o artigo se propôs ao debate acerca das finanças no período contemporâneo e a forma como este processo reverbera territorialmente. Assim, a partir de um entendimento de que com a financeirização da economia vigente, as finanças, e por via de consequência, os agentes institucionais, atuam de modo crescentemente autônomo e universal, destacamos a importância (e a exigência) das densas bases materiais e tecnológicas das TICs, pois estas exercem papéis fundamentais na potencialização dos capitais atualmente²⁷. Logo, conforme pontua Melissa Steda (2015), as finanças digitalizadas só se realizam em sua plenitude pela existência de um sistema informacional padronizado ao redor de todo o globo.

É pertinente correlacionar a atuação de diferentes agentes financeiros no segmento de pagamento automático de pedágios com novas formas de usos do território, crescentemente ligadas aos serviços financeiros digitalizados. De acordo com o que foi exposto anteriormente, o uso do território como recurso, corresponde às demandas de fluidez, tornando-o assim cada vez mais denso em técnicas e normas. Logo, se por um lado o processo de popularização das empresas de pagamento se torna viável pela existência de um sistema técnico e informacional em conjunto com o interesse dos agentes financeiros, por outro os incentivos normativos nos editais e contratos de concessão também são aspectos relevantes dessa discussão.

Sobre as principais empresas de pedágio eletrônico, evidenciou-se a presença de importantes agentes financeiros em suas respectivas estruturas acionárias, exemplo disso é a empresa internacional especializada em pagamento Fleetcor, que administra o Sem Parar por meio da DBTrans, e a Veloe, controlada pela Elo Participações – *holding* que pertence ao Banco do Brasil e ao Bradesco. Além destes dois casos, é importante ressaltar a atuação da ConectCar, que conta com a presença do Grupo Ultrapar e do Grupo Itaú Unibanco dividindo as ações de sua estrutura organizacional, além do Taggy, que rompeu seu acordo com o C6Bank e agora tem como principal parceiro comercial outro banco digital, o Inter.

²⁶ Santos, 2002.

²⁷ Paraná, 2016.

O ramo dos pagamentos digitais por meio de pedágio eletrônico tem sido palco de ações e disputas não somente entre as diferentes empresas do ramo, mas também entre bancos tradicionais e bancos digitais. A partir de uma discussão teórica acerca dos bancos digitais, apresentamos como estes têm demonstrado significativas taxas de crescimento ao longo dos últimos anos, tanto no que diz respeito ao número de clientes e correntistas, quanto nos números totais de *heavy users* e transferências realizadas.

Cabe pontuar que a crise sanitária causada pelo COVID-19 impactou os serviços financeiros de diversas formas, tendo como consequência fundamental para o setor a necessidade de ampliação e consolidação dos serviços informacionais e das plataformas digitais. No Brasil e na América Latina, não apenas os bancos digitais, mas as empresas que aliam finanças e tecnologias, as *fintechs* - representantes de excelência do capitalismo financeiro vigente em conjunto com o *meio técnico-científico-informacional* - como um todo, tem encontrado diversos fatores que favorecem sua expansão, tendo como principal exemplo o elevado índice de pessoas adultas que não possuem conta bancária ativa.

Conforme demonstramos, os bancos digitais têm crescido sobremaneira ao longo dos últimos anos e o processo de digitalização dos serviços financeiros se expandiu para além dos produtos bancários. O setor representado pelas companhias de pagamento automático de pedágios tem sido palco de disputas entre diferentes agentes financeiros, é comum que as empresas do ramo estejam presentes no portfólio de bancos digitais ou contem com bancos tradicionais na composição acionária. Em virtude dos fatos mencionados, pode-se argumentar que a expansão dos programas de pedágio eletrônico em conjunto com a inserção de bancos digitais e grupos financeiros cumprem os imperativos de fluidez e avançam, concomitantemente, em direção à dinamização dos fluxos de automóveis nas rodovias pedagiadas e dos fluxos financeiros, permitindo aos bancos, digitais e tradicionais, a expansão de seus serviços financeiros para um novo setor, pouco explorado até então. Por fim, acerca de perspectivas futuras, é lícito conjecturar o acirramento de disputas entre diferentes agentes no ramo pelos próximos anos - fato que não deve se dar sem novas formas de incentivo normativo para adoção destas ferramentas de pagamento.

Referências bibliográficas

AALBERS, M. B. Financialization. In: RICHARDSON, D.; CASTREE, N.; GOODCHILD, M. F.; KOBAYASHI, A. L.; MARSTON, R. (Orgs). *The International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment, and Technology*. 2 ed. Oxford: Wiley, 2019.

ARRIGHI, G. *O Longo Século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2013.

ARROYO, M. A vulnerabilidade dos territórios nacionais latino-americanos: o papel das finanças. *Anais...* São Paulo: CLACSO/Universidade de São Paulo, 2006. <<https://repositorio.usp.br/item/001700830>>.

BCB. BANCO CENTRAL DO BRASIL. Fintechs de crédito e bancos digitais. *Estudo Especial*, n. 89, 2020. <https://www.bcb.gov.br/conteudo/relatorioinflacao/EstudosEspeciais/EE089_Fintechs_de_credito_e_bancos_digitais.pdf>.

BELLUZZO, L. G. *Ensaio sobre o capitalismo no século XX*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

BTGPACTUAL. *A Revolução dos Bancos Digitais 2020*. Elaborado por boostLAB e ACECortex, 2020. <<https://conteudo.btgpactualdigital.com/boostlab-bancos-digitais>>.

C6BANK. *Tag gratuito de pedágio e estacionamento com tecnologia Veloe*. <<https://www.c6bank.com.br/c6-tag/>>.

CATAIA, M. Território Político: fundamento e fundação do Estado. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, v. 23, n. 1, p. 115-125, 2011. <<https://seer.ufu.br/index.php/sociedadennatureza/article/view/11531>>.

CHESNAIS, F. Mundialização: o capital financeiro no comando. *Revista Outubro*. São Paulo, n. 5, p. 7-28, 2000. <<http://outubrorevista.com.br/wp-content/uploads/2015/02/Revista-Outubro-Edic%CC%A7a%CC%83o-5-Artigo-02.pdf>>.

CHESNAIS, F. O capital portador de juros: acumulação, internacionalização, efeitos econômicos e políticos. In: CHESNAIS, F. *A Finança Mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências*. São Paulo: Boitempo, 2005, cap. 1, p. 35-67.

CONTEL, F. B. Fintechs e bancos digitais no Brasil. In: GOMES, M. T. S.; TUNES, H.; OLIVEIRA, F. G. de (Orgs). *Geografia da Inovação: território, redes e finanças*. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2020. p. 469-488.

COSTA, B. M. R.; GALLO, F. Concessão rodoviária como plataforma de valorização financeira: expressão do uso corporativo do território. *Terra Livre*, v. 1, n. 54, 2020. <<https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/1814>>.

FINTECHLAB. *Radar Fintechlab*, 2020. <<https://fintechlab.com.br/index.php/2020/08/25/edicao-2020-do-radar-fintechlab-detecta-270-novas-fintechs-em-um-ano/>>.

GALLO, F. Usos do território e papel do Estado do Brasil: Notas sobre a atuação a Agência Desenvolve SP. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, v. 21, n. 2, 2017. <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/119737>>.

HARVEY, D. *O Neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Loyola, 2008.

HIRATA, T.; FUCUCHIMA, L. Gestora Pátria oferece R\$1,1 bilhão e vence concessão de 'Pipa'. *Valor Econômico*. 08 jan. de 2020. <<https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/01/08/gestora-patria-oferece-outorga-de-r-11-bi-e-vence-concessao-de-pipa.ghtml>>.

INTER. *Relatório Anual de 2020*. Belo Horizonte, 2021. <<https://www.bancointer.com.br/sustentabilidade/relatorio-anual/>>.

ITAÚ. *Com Tag Itaú, cliente do banco ficará isento de mensalidade na ConectCar*. <<https://www.itaubank.com.br/relacoes-com-investidores/Show.aspx?IdMateria=2TULFWWhmyKsV53qSLG9U2Q==&linguagem=pt>>.

LOPES, G. N. *Serviços de infraestrutura como investimentos para os fundos de pensão brasileiros*. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012. <http://bdtd.ibict.br/vufind/Record/CAMP_482064162eb89e71bd6d856545f029d4>.

MANOCCHIO, F. G. S.; BARBERIO, L. Di G.; GALLO, F. Estacionamentos rotativos, expansão dos serviços financeiros e fintechs: ação da empresa Estapar e novos usos do território. *GeoTextos*, v. 17, n. 2, 2021. <<https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/46489>>.

MANOCCHIO, F. G. S.; ROSALIN, J. P.; COSTA, B. M. R. Hipercapilaridade das finanças e usos do território: aproximações entre o serviço financeiro e o pagamento automático de pedágios no Brasil. *Anais do XIV Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia*. Campina Grande: Realize Editora, 2021. <<https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/77730>>.

OLIVEIRA, C. A. de. *O papel das concessões de rodovias na normatização do território brasileiro e suas relações com a circulação*. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2016. <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/138935>>.

PARANÁ, E. *A Finança Digitalizada: o capitalismo financeiro e a revolução informacional*. Florianópolis: Insular, 2016.

RIBEIRO, A. C. T. Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço: território usado, território praticado. In: SOUZA, M. A. A. de (Org.). *Território Brasileiro Usos e Abusos*. Campinas: Edição Territorial, 2003.

SÃO PAULO. São Paulo assina maior contrato de concessão de rodovias do país, entre Piracicaba e Panorama. 2020. <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/sp-assina-maior-contrato-de-concessao-de-rodovias-do-pais-entre-piracicaba-e-panorama/>>.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 6 ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2002.

SEM PARAR. *Sem Parar: Quem somos*. <<https://www.semeparar.com.br/quem-somos>>.

SENNA, L. A. S.; MICHEL, F. D. *Rodovias auto-sustentadas: o desafio do século XXI*. São Paulo: Editora CLA, 2006.

SILVEIRA, M. L. Ao território usado a palavra: pensando princípios de solidariedade socioespacial. In: VIANA, A. L. d'A.; IBÁÑEZ, N.; ELIAS, P. E. M. (Org.). *Saúde, Desenvolvimento e Território*. São Paulo: Aderaldo e Rotschild, 2009.

SINGER, P. *Para entender o mundo financeiro*. São Paulo: Contexto, 2000.

STEDA, M. M. V. *Tecnologias da Informação e Território: políticas para o setor de softwares no Brasil*. Dissertação (Mestrado) – Curso de Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2015. DOI: <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.2015.958756>.

TRANSFEERA. *Estudo Market Share de Bancos 2021: como a descentralização e a digitalização impactam bancos tradicionais*. <<https://materiais.transfeera.com/teaser-paywall-lp-estudo-market-share-de-bancos-v2>>.

VELOE. *Sobre Nós*. <<https://veloe.com.br/sobre/>>.

Ficha bibliográfica:

MANOCCHIO, Fernando Guilherme Silveira; GALLO, Fabricio. Expansão dos programas de pedágio eletrônico nas rodovias de São Paulo (Brasil): Inserção de bancos digitais e grupos financeiros. *Ar@cne. Revista Electrónica de Recursos de Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de junio de 2022, vol. XXVI, nº 267. DOI: <http://doi.org/10.1344/ara2022.267.37210>