sou + ônibus

REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO

NOV/DEZ 2023 . EDIÇÃO 42

FETPESP lança Prêmio de Comunicação

Com o tema "Movendo Ideias, Celebrando Talentos" a iniciativa quer colaborar com o setor de transporte de passageiros e aproximá-lo ainda mais da sociedade

DESONERAÇÃO DA FOLHA

Após a derrubada do veto presidencial, setor comemora, mas vê com preocupação MP do Executivo

HOMENAGEM

Entidades do setor homenageiam Alcides Franciscato, importante líder e empresário

PASSAGEM VERDE

Projeto inovador promove união entre passageiros e empresas em favor do meio ambiente

Uma liderança incontestável no mercado nacional, fruto de um pioneirismo desenvolvendo soluções que integram os clientes do transporte coletivo a experiências inovadoras e tecnológicas.

PRODATA mobility Brasil

prodatamobility.com.br

CLICKBUS

Acesse:
clickbus.com.br

Crescemos. Mudamos. E continuamos a impulsionar seu negócio, num Click.

Unindo tecnologia ao nosso pioneirismo e protagonismo, evoluímos junto com o mercado e aperfeiçoamos nossa **plataforma de soluções para viajantes e parceiros.**

Com Click, a gente
transforma o jeito de viajar!

Sempre seu melhor parceiro digital.

ClickBus, viajar muda a gente.

Setor se fortalece em 2023 com foco em melhorar sempre

A última edição do ano apresenta o cenário de transformação drástica que vive o setor, sobretudo, pelas inúmeras questões não solucionadas ao longo de 2023 e que ainda destina ao novo ano algumas incertezas, apesar disso, nos dá a convicção de que a luta das entidades como a FETPESP continuará sendo fundamental para que os desafios possam ser superados.

Um destes desafios, a proposta de prorrogação da desoneração da folha, após a aprovação no Legislativo, ainda passa por diversas batalhas nas esferas do governo federal, mas que, por hora, foi vencida.

Traremos ainda um dos painéis da Arena ANTP 2023, cujas discussões pertinentes não puderam ser totalmente esgotadas e nem serão aqui, pois o nível dos debates tem sido cada vez mais elevado, o que nos mostra claramente: estamos no caminho certo.

Esse caminho passa pelo Fórum Transporte Sustentável que por sua vez, trouxe novamente o compromisso do setor no equilíbrio entre a eficiência e a modernidade, pois queremos ter operações viáveis do ponto de vista econômico, social e ambiental.

Para isso, precisamos estudar e avaliar as matrizes energéticas disponíveis, sem desprezar qualquer uma das fontes limpas, só assim poderemos definir qual o melhor caminho a se tomar, e, ainda, se existe mais de um caminho que pode ser feito, até mesmo de forma simultânea.

Nosso grande destaque de capa, o Prêmio FETPESP de Comunicação – "Movendo Ideias, Celebrando Talentos!", que continuaremos a divulgar ao longo do primeiro semestre de 2024, é uma importante iniciativa em defesa do setor e que servirá tanto para premiar trabalhos e profissionais diversos, na área da comunicação, que contribuem para divulgar o trabalho das nossas empresas, como para aproximar cada vez mais o transporte de passageiros da sociedade.

A merecida e justa homenagem ao empresário Alcides Franciscato, do Grupo Expresso de Prata, com seu nome eternizado na sede da FETPESP e do SETPESP, está devidamente registrada nesta edição.

Por fim, outro destaque importante é o Projeto Passagem Verde que, além de inovador, possibilita de maneira prática e sustentável, unir empresas e clientes da melhor forma possível, uma parceria em que todos ganham, empresas, passageiros e o meio ambiente.

FETPESP
Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo

Órgão de divulgação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

Avenida Paulista, 2.073, Horsa II,
13º andar, São Paulo (SP), 01311-940
Tel. (11) 3179-1077 *www.fetpesp.org.br*

Diretoria

PRESIDENTE
Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS
Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Gustavo Rodrigues
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS
João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS
Belarmino da Ascenção Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL

TITULARES & SUPLENTES
Gentil Zanovello Affonso (titular)
Antonio João Pinto dos Santos (titular)
João Carlos Camilo de Souza (titular)
Roberto Cancian (suplente)
Cesar Arduin Saraiva (suplente)
Júlio Luiz Marques (suplente)

SOU + ÔNIBUS

EDITOR RESPONSÁVEL
Marcelo Valladão de Sousa (Mtb 31.840)

COLABORAÇÃO
Antônio Ferro
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Regina Helena Teixeira

CONSELHO EDITORIAL
Anderson Oliveira
Antônio Ferro
Francisco Hélio Ferreira da Silva
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Marcelo Valladão de Sousa
Regina Helena Teixeira

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO
DUO Design

CANAL DE COMUNICAÇÃO
Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviados para o e-mail *comunicacao@fetpesp.org.br*

A **Revista SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no *site https://soumaisonibus.com.br*. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados nem por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.

FOTO: DIVULGAÇÃO

06 Ponto de Vista
Presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz faz balanço do ano

08 Opinião
Vice-presidente da FETPESP, Francisco Christovam, escreve sobre a eletrificação de frotas com *cases* validados

11 FETPESP lança prêmio para valorizar o transporte de passageiros
"Prêmio FETPESP de Comunicação– Movendo Ideias, Celebrando Talentos!"

Reforma Tributária 13
Após aprovação no Legislativo Federal, setor acompanha votação das Leis Complementares

A transformação do Transporte na Arena ANTP 2023 18
Setor deixa de ser uma prestação de serviço à população para ser um serviço essencial à sociedade

O ESG em pauta 22
Fórum Transporte Sustentável fecha 2023 buscando o equilíbrio entre o negócio e as boas práticas

FOTO: LULA MARQUES/AGÊNCIA BRASIL

FOTO: MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL

23 Despoluir busca ampliar atuação em 2024
Programa consolidado ao longo dos anos faz balanço da atuação no ano e mira o futuro

27 Homenagem
Entidades do Transporte de passageiros rendem honraria ao empresário Alcides Franciscato

28 Entrevista - Passagem Verde
Projeto que beneficia o reflorestamento e a produção de água em SP tem a largada oficial

30 Desoneração da Folha
Executivo teve veto derrubado pelo Congresso e agora senta com Senado Federal para definir futuro da questão

Biometano 32
Uma das alternativas na busca de energia limpa, o Biometano, pode ser caminho viável

Confraternização 36
Entidades encerram 2023 reunindo empresários, associados e empresas parceiras para celebrar e reforçar a atuação conjunta em 2024

FOTO: THIAGO CASTRO FOTOGRAFIA

Balanço FETPESP 2023

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) encerra 2023 com muitas ações e avanços em prol da sustentabilidade das empresas operadoras e da mobilidade da população, consolidando seu papel na representação do setor.

Marcamos o ano de 2023 com significativas discussões sobre problemas e necessidades das empresas de transporte coletivo, particularmente sobre a definição de um marco regulatório que permita estabelecer normas e leis que regulem a prestação dos serviços pelas operadoras. Nesse sentido, a FETPESP realizou, em março de 2023, encontros com representantes do Ministério das Cidades, em que, além do marco legal, foram debatidos assuntos como o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos (PNAMI), Reforma Tributária e projeto do Sistema Único de Mobilidade (SUM).

A iniciativa de reunir técnicos, especialistas em transporte e empresários originou um documento entregue ao Ministério das Cidades, em meados de 2023, com propostas para um novo programa nacional de mobilidade, com políticas públicas que favoreçam o transporte sustentável no País e atendam, de forma satisfatória, a órgãos públicos, empresas e população.

Ainda em 2023, depois de uma bem-sucedida campanha de esclarecimento sobre os riscos da utilização do serviço de mototáxi, "Sua Segurança não pode ser passageira. Vá de ônibus!", desenvolvida pela FETPESP em 2022, prefeituras como a de São Paulo e do Rio de Janeiro proibiram essa modalidade de transporte pelos altos índices de acidentes registrados nessas capitais.

> *AINDA EM 2023, **PREFEITURAS COMO A DE SÃO PAULO E DO RIO DE JANEIRO PROIBIRAM ESSA MODALIDADE DE TRANSPORTE (MOTOTÁXI)** PELOS ALTOS ÍNDICES DE ACIDENTES REGISTRADOS NESSAS CAPITAIS, PELA **BEM-SUCEDIDA CAMPANHA "SUA SEGURANÇA NÃO PODE SER PASSAGEIRA. VÁ DE ÔNIBUS!"**, DESENVOLVIDA PELA FETPESP EM 2022*

FOTO: MARCELO VALLADÃO

FOTO: SHUTTERSTOCK

Comemoramos, também nos primeiros meses de 2023, o primeiro ano da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiros (COMJOVEM), iniciativa da FETPESP de capacitar futuros líderes para a gestão de seus negócios e que, a cada reunião, possibilita aos participantes uma produtiva troca de ideias e experiências.

Continuamos, ao longo de 2023, certificando com o Selo Cidade Verde as boas práticas de empresas operadoras e prefeituras em benefício de um meio ambiente saudável, com significativa redução dos níveis de poluentes e, assim, com a melhoria da qualidade do ar e da saúde da população. O Selo Cidade Verde é uma ação do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir, gerenciado pela FETPESP, em parceria com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e com o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT).

Além de a FETPESP marcar presença em grandes fóruns de debates das questões dos transportes de passageiros, como o Seminário da Associação Nacional dos Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a Arena ANTP e o Fórum Transporte Sustentável, a entidade vem orientando seus sindicatos filiados sobre a obrigatoriedade do exame toxicológico dos motoristas profissionais, com o objetivo de garantir a segurança no trânsito.

*COMEMORAMOS EM 2023 **O PRIMEIRO ANO** DA COMISSÃO DE JOVENS EMPRESÁRIOS E EXECUTIVOS DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (COMJOVEM), **INICIATIVA DA FETPESP DE CAPACITAR FUTUROS LÍDERES** PARA A GESTÃO DE SEUS NEGÓCIOS*

Encerramos 2023 com o lançamento da primeira edição do Prêmio FETPESP de Comunicação, “Movendo ideias, celebrando talentos”, que visa reconhecer os profissionais dos meios de comunicação que abordem temas relevantes para o setor de transportes de passageiros, um serviço essencial para a mobilidade da população. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ
Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

Modelos de contrato para a eletrificação das frotas

A 26ª Busworld Europe reuniu, em Bruxelas, na Bélgica, no período de 7 a 12 de outubro, grandes empresas fabricantes de veículos, além de fornecedores de peças e equipamentos para ônibus. A feira ocupou uma área de cerca de 80 mil metros quadrados, contou com mais de 500 expositores e, segundo os organizadores, foi visitada por cerca de 40 mil pessoas.

A grande novidade desse ano foram os ônibus elétricos – puros ou híbridos – dos mais variados tamanhos, com designs futuristas ou conservadores, com diferentes tipos de bateria, com autonomia também bastante variada, para uso no transporte urbano ou no transporte rodoviário de média distância.

É importante destacar que a substituição de ônibus a diesel por veículos menos poluentes é um movimento mundial, com ênfase na utilização da eletricidade ou do hidrogênio como fontes de energia para alimentar os motores elétricos de tração.

Independentemente do porte dos fabricantes e da nacionalidade das montadoras, para os ônibus elétricos, já é possível verificar uma tendência na utilização de baterias menores, mais leves e mais eficientes, na diminuição no tempo necessário para o reabastecimento dos veículos, no uso de motores de tração junto às rodas e de sistemas especiais de arrefecimento ou refrigeração.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Há, também, uma significativa variação no preço de aquisição dos veículos. Para ônibus urbanos de doze metros, o preço na origem (FOB), quando produzidos na China, pode variar de 350 a 450 mil euros. Para o mesmo tipo de veículo, fabricado na Europa, o preço atinge de 500 a 600 mil euros, dependendo da configuração, do material utilizado nas carrocerias e da autonomia dos modelos.

É importante ressaltar que a eletrificação de uma frota é muito mais do que uma simples substituição de veículos movidos a combustíveis fósseis por outros menos poluentes e exige a elaboração de um projeto detalhado, incluindo a definição da tecnologia a ser utilizada, a obtenção de recursos financeiros para a aquisição da frota, o detalhamento do procedimento de carga e recarga das baterias e até a definição do modelo de negócio a ser praticado.

As cidades de São Paulo, São José dos Campos, Salvador, Vitória, Brasília e Manaus estão realizando suas primeiras experiências com os ônibus elétricos. Além disso, Curitiba e Goiânia também trabalham na definição das condicionantes da eletrificação de parte de suas frotas de ônibus urbanos.

Como os investimentos são muito altos e as operações financeiras bem diferentes daquelas conhecidas e utilizadas para a aquisição de ônibus a diesel, algumas cidades estão criando legislação específica, para cada caso, com a definição de papéis, obrigações, responsabilidades e salvaguardas, tanto para o Poder Concedente, como para os demais agentes de financiamento, na aquisição e na operação das novas frotas de veículos elétricos.

Tradicionalmente, as empresas operadoras de transporte por ônibus são remuneradas pelo investimento em frota, equipamentos e instalações fixas (Capital Expenditure – CAPEX) e, também, pela realização das despesas operacionais (Operacional Expenditure – OPEX). No caso da aquisição de veículos por terceiros – públicos ou privados –, a remuneração do capital (CAPEX), obviamente, caberá a quem investir.

Em função da Lei Municipal nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, as empresas concessionárias dos serviços de transporte urbano, em São Paulo, vêm discutindo diferentes modelos de contratação para substituir milhares de ônibus a diesel por elétricos. Depois de meses de discussão, as empresas operadoras, em sua totalidade, ainda não definiram o melhor modelo de negócio para a realidade paulistana.

Com base nos modelos adotados pelo Red Metropolitana de Movilidad, em Santiago, no Chile, e pelo Transmilênio, em Bogotá, na Colômbia, num primeiro momento, houve a discussão do financiamento e/ou da aquisição dos veículos elétricos pela concessionária de energia, ficando as empresas operadoras na condição de arrendatárias e a Prefeitura de São Paulo como agente garantidor do empréstimo. Esse modelo ainda não foi totalmente descartado, mas gerou um grande debate sobre o modo como tratar a propriedade da frota e a operação de veículos de terceiros, dentro das regras contratuais existentes.

FOTO: DIVULGAÇÃO/SETPESP

A ELETRIFICAÇÃO DE UMA FROTA ***É MUITO MAIS DO QUE UMA SIMPLES SUBSTITUIÇÃO*** *DE VEÍCULOS MOVIDOS A COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS POR OUTROS MENOS POLUENTES* ***E EXIGE A ELABORAÇÃO DE UM PROJETO DETALHADO***

Uma outra possibilidade em discussão é a empresa operadora investir o valor correspondente à aquisição de um ônibus a diesel, como se estivesse renovando um veículo da sua frota atual, devendo a Prefeitura aportar a diferença do preço de aquisição do ônibus elétrico. Como o preço de um ônibus elétrico é cerca de três vezes superior ao valor de um ônibus a diesel, de porte equivalente, a concessionária deverá investir 1/3 do valor de compra, e a Prefeitura se responsabiliza pelo investimento da parte restante, ou seja, 2/3 do valor de aquisição. Nesse caso, a empresa operadora será remunerada somente pela parcela do investimento sob sua responsabilidade.

Um outro modelo que também vem sendo praticado em algumas cidades considera a simples aquisição dos veículos elétricos com recursos públicos por órgãos governamentais e sua cessão para a operação pelas empresas privadas. São José dos Campos está utilizando esse modelo para a operação de doze ônibus elétricos articulados e acaba de publicar um edital de licitação para o aluguel, por 15 anos, de quatrocentos novos ônibus elétricos.

Para a operação na Região Metropolitana de Salvador, o governo do estado da Bahia adquiriu vinte ônibus elétricos, que estão sendo operados por uma empresa privada local e assumiu a responsabilidade pela implantação dos pontos de carga e recarga das baterias. Na cidade de Salvador, a Prefeitura repassou recursos financeiros para as empresas operadoras, a título de reequilíbrio dos contratos de concessão, para a aquisição e operação de oito ônibus elétricos e construção do terminal de carga e recarga das baterias.

Em Vitória, os quatro ônibus elétricos foram adquiridos pelas empresas operadoras, com recursos próprios, ficando o governo do estado responsável pela implantação da estação de carga e recarga das baterias e pelo fornecimento da energia de tração.

Os seis veículos elétricos que estão operando em Brasília e os dois que circulam em Manaus foram adquiridos pelas empresas operadoras locais, sem nenhum incentivo governamental. Como em ambas as cidades a tarifa técnica é diferente da tarifa pública, as empresas estão recebendo a remuneração do investimento (CAPEX) totalmente apartada da cobertura das despesas operacionais (OPEX).

Para a aquisição e operação de uma frota de cerca de setenta ônibus elétricos, a Prefeitura de Curitiba, com a participação do CWBUS Inovação, está estudando a celebração de um contrato com as empresas operadoras, que será respaldado por uma lei municipal. O aporte financeiro necessário para suportar essa operação será por meio de subvenção às empresas operadoras ou pela assinatura de um contrato de mútuo. Nos termos do art. 586 do Código Civil brasileiro, o contrato de mútuo é aquele que trata da transferência de bens fungíveis, móveis, que podem ser substituídos por outros da mesma espécie, qualidade e quantidade.

No caso de Goiânia, com vistas ao projeto de renovação de toda a frota de ônibus do sistema, a começar pela aquisição e operação de 65 veículos elétricos articulados, o governo do estado de Goiás aprovou a Lei Complementar nº 187, de 6 de outubro de 2023, que, entre outras inovações institucionais, aprovou a criação de uma Câmara de Liquidação e Custódia, por meio da qual será implantado um modelo de gestão centralizada dos fluxos de recursos financeiros da rede de transportes, baseado nos princípios e conceitos praticados em contratos de fidúcia.

Esses contratos, ainda sem previsão legal específica no ordenamento jurídico brasileiro, são conhecidos e cotidianamente utilizados em países como Inglaterra e Estados Unidos, lá conhecidos pela expressão “Trust”. De forma geral, o contrato fiduciário tem o objetivo de constituir um administrador para atuar como intermediário na liquidação de transações financeiras, para garantir e atestar, nas operações de recebimentos e pagamentos de valores, a segurança e a integridade das transações, atuando como agente central para todas as partes interessadas, na prática, minimizando os riscos de inadimplência e aumentando a eficiência e a transparência da gestão dos recursos do sistema.

As cidades de Fortaleza, Bauru, Diadema, Guarujá, Maringá, Mauá, São Bernardo do Campo, Santos, Sorocaba e Volta Redonda também estão estudando a adoção de ônibus elétricos, num total de quarenta e dois veículos. Como não há um padrão a ser seguido, cada cidade vem discutindo um modelo de negócio e um modelo de contrato, considerando sua capacidade de gestão e de investimento, bem como seu conhecimento sobre as diferentes possibilidades jurídicas, econômico-financeiras e operacionais, para a eletrificação de suas frotas de ônibus urbanos. ●

FRANCISCO CHRISTOVAM
Diretor-executivo (CEO) da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), bem como membro do Conselho Diretor da Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

FOTO: SHUTTERSTOCK

1º Prêmio FETPESP de Comunicação oferece R$ 180 mil aos vencedores

Inscrições estão abertas para profissionais e estudantes de Comunicação com trabalhos que tenham o transporte de passageiros como pauta

2024
1º PRÊMIO
FETPESP
DE COMUNICAÇÃO

Categorias

- Jornalismo
- Estudante de Jornalismo
- Campanha publicitária
- Ação Institucional
- Internet
- Podcast

Inscrições abertas!

premiofetpesp.org.br

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), com o objetivo de incentivar as iniciativas de comunicação que promovam o setor de transporte de passageiros, abriu as inscrições da primeira edição do "*Prêmio FETPESP de Comunicação– Movendo Ideias, Celebrando Talentos!*".

O Prêmio de Comunicação da FETPESP almeja contribuir para o aprimoramento do setor de transporte de passageiros, promovendo valores como inovação, acessibilidade, sustentabilidade e senso de comunidade. A entidade entende que a comunicação assume um papel essencial para a sociedade, ao enriquecer a compreensão e conectar pessoas, no papel de motor por trás do processo de compartilhar o conhecimento.

Dentro do dinâmico universo da mídia, o Prêmio de Comunicação da FETPESP será um estímulo às histórias que impulsionam essa missão.

Em sua estreia, a FETPESP busca premiar mentes criativas que, por meio de palavras, imagens e sons, disseminam informações sobre desafios e conquistas do transporte de passageiros.

Os trabalhos poderão ser enviados diretamente para o site do prêmio (www.premiofetpesp.org.br), divididos em seis categorias:

Jornalismo – trabalho textual e audiovisual, publicado em veículo. Podem concorrer ao prêmio jornalistas profissionais com Registro Profissional MBT válidos. Os trabalhos jornalísticos inscritos devem ter sido veiculados em meios de comunicação, como jornais, revistas, emissoras de rádio ou televisão, portais de notícias on-line, nos quais os assuntos devem ser relacionados exclusivamente com a mobilidade no estado de São Paulo.

Estudante Universitário de Jornalismo – esta categoria considerará o trabalho de estudantes universitários de jornalismo matriculados em universidades do estado de São Paulo. Os participantes deverão apresentar trabalhos que demonstrem habilidades promissoras na área, com foco especial em temas sobre o contexto do transporte de passageiros no estado de São Paulo.

Campanha Publicitária – serão reconhecidas campanhas publicitárias exclusivas que se destacam pela criatividade, pelo impacto e pela eficácia, com ênfase em temas diretamente ligados ao transporte de passageiros no estado de São Paulo. As inscrições deverão incluir peças veiculadas em diferentes meios de comunicação, como televisão, rádio, Internet ou impressos.

Jornalistas, publicitários, estudantes podem participar e inscrever seus trabalhos

Ação Institucional – destinada à consideração de ações institucionais notáveis, esta categoria abrange iniciativas de organizações ou instituições que tenham impacto positivo na comunicação, especialmente aquelas ligadas ao estado de São Paulo.

Internet – engloba conteúdo on-line que se destaca pela qualidade, relevância e inovação, com ênfase em temas sobre mobilidade no estado de São Paulo. Podem concorrer projetos veiculados em plataformas digitais, como sites, blogs, redes sociais, entre outros, demonstrando a capacidade de comprometimento *on-line* e a utilização dos recursos disponíveis na Internet, especialmente no contexto paulista.

Podcast – reconhecendo a crescente importância desses programas de áudio, esta categoria destina-se a produções que se destaquem em termos de conteúdo, produção e impacto. Os participantes deverão apresentar episódios que demonstrem criatividade, qualidade técnica e relevância temática, com um foco especial em assuntos pertinentes ao estado de São Paulo.

Os trabalhos podem abranger temas sobre os diversos aspectos do setor de transportes de passageiros no estado de São Paulo, tais como: infraestrutura, mobilidade urbana, legislação, tecnologia, segurança, sustentabilidade, legalidade. São elegíveis trabalhos publicados ou veiculados em TVs, jornais, revistas, rádios, sites, blogs, serviços de streaming e plataformas de áudio no período compreendido entre 1° de abril de 2023 e 31 de março de 2024.

Os interessados em concorrer ao prêmio devem realizar a inscrição, gratuitamente, por meio do preenchimento de um formulário on-line disponibilizado no site oficial do prêmio até o dia 10 de abril de 2024. No ato da inscrição, os participantes devem fornecer informações pessoais, incluindo nome, endereço, telefone, e-mail, além de dados sobre a veiculação do trabalho jornalístico ou de comunicação, como o veículo de comunicação, a data de publicação ou veiculação, e o link ou arquivo do trabalho. Cada participante pode inscrever até dois trabalhos por categoria e participar de até três categorias distintas.

A FETPESP segue as regras e diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).

Os trabalhos inscritos serão avaliados por um júri composto de profissionais de reconhecida competência e expertise em comunicação e jornalismo na área de transportes de passageiros. A avaliação será baseada nos critérios de relevância, qualidade jornalística ou de comunicação, originalidade, abordagem, precisão das informações, impacto na sociedade e contribuição para o setor de transportes de passageiros.

Serão premiados os três primeiros colocados de cada categoria, conforme os seguintes critérios: Primeiro colocado: prêmio de R$ 20.000,00, troféu e certificado. Segundo colocado: prêmio de R$ 10.000,00, troféu e certificado. Terceiro colocado: troféu e certificado.

A cerimônia de premiação será realizada pela FETPESP em junho de 2024. ●

FOTO: DIVULGAÇÃO/FETPESP - FREEPIK

ACESSE AS INFORMAÇÕES SOBRE O 1º PRÊMIO FETPESP DE COMUNICAÇÃO

Sessão solene do Congresso Nacional para promulgar a Emenda Constitucional nº 132 de 2023, que muda o sistema tributário brasileiro

FOTO: LULA MARQUES/AGÊNCIA BRASIL

Reforma Tributária é promulgada com benefícios para o transporte

Aprovação por deputados e senadores, em dezembro, ainda não é o último ato, agora a atenção se volta para as Leis Complementares

A reforma tributária, promulgada em dezembro pelo Congresso Nacional, por meio da Emenda Constitucional 132, estabelece algumas bases para uma longa transição de unificação de impostos sobre o consumo de estados e municípios.

Os defensores do projeto o classificam como passo importante para acabar com a guerra fiscal e, ainda, que ele pode dar maior transparência aos tributos pagos. No entanto, na prática, ainda há dezenas de pontos do texto aprovado para serem digeridos, regulamentados e discutidos pelos legisladores, para que se possa avaliar e perceber, de fato, se iremos avançar ou não para a diminuição do "manicômio tributário" como especialistas do direito tributário definem o País.

É interessante notar que a reforma tributária no Brasil tem sido um tema de discussão por um longo período, e as mudanças propostas, especialmente aquelas relacionadas com a simplificação do sistema tributário podem ter amplos impactos na economia e na sociedade.

Divergências à parte, o ponto positivo é que a atuação ativa de entidades como a CNT, NTU, e a própria FETPESP do transporte coletivo urbano de passageiros foi fundamental para garantir alguns benefícios.

Essa participação foi relevante para evitar um aumento potencial na carga tributária em comparação com a atual, o que beneficiaria passageiros, evitando onerações adicionais.

É importante acompanhar o modo como essas mudanças serão implementadas na prática e impactarão o cenário tributário e o setor de transporte coletivo no Brasil. Reformas desse tipo costumam ter implicações significativas na economia e na vida cotidiana dos cidadãos.

A situação descrita revela a complexidade e a relevância da reforma tributária em andamento no Brasil. A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019, que passou por tramitações na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, ainda suscita diversas incertezas e expectativas entre defensores e opositores.

O fato de a PEC ter retornado à Câmara após alterações no Senado indica a complexidade do processo legislativo e as diferentes visões sobre o tema. A expectativa sobre o modo como a reforma tributária impactará empresas, consumidores e a economia pode variar consideravelmente, e isso destaca a necessidade de um acompanhamento atento da situação.

A reforma proposta busca simplificar o sistema tributário brasileiro, substituindo cinco tributos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins) por três novos tributos: Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e Imposto Seletivo (IS). A transição para esse novo modelo está programada para acontecer entre os anos de 2026 e 2033.

Ainda há incertezas sobre a alíquota exata, e o cálculo divulgado pelo Ministério da Fazenda estima que ela deve ficar entre 25,45% e 27%. Esses detalhes e a aprovação final da proposta continuarão sendo pontos de atenção enquanto a reforma avança no processo legislativo. O autor de uma das propostas que tramitavam no Congresso Nacional, deputado federal Luiz Carlos Hauly, destaca a importância do fim da guerra fiscal, da redução da inadimplência e da diminuição dos custos burocráticos para justificar a diferença na alíquota proposta.

O CBS e o IBS, portanto, serão formas de Imposto sobre Valor Agregado (IVA). O IVA é um tipo de tributo que incide apenas sobre o valor agregado em cada etapa da produção de um bem ou serviço. Essa abordagem busca eliminar a tributação em cascata, em que os impostos são aplicados sobre o valor total do produto em cada etapa da cadeia produtiva, o que pode encarecer significativamente os produtos e serviços para o consumidor final.

RESUMO DAS CONQUISTAS PARA O TRANSPORTE:

- **REDUÇÃO DE ALÍQUOTA EM 60% E POSSIBILIDADE DE ISENÇÃO TOTAL DE ALÍQUOTA PARA O SETOR DE TRANSPORTE:** válidas para o transporte coletivo público de passageiros rodoviário e metroferroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual.
- **MANUTENÇÃO DA SISTEMÁTICA DO SIMPLES:** haverá recolhimento de IBS e de CBS de forma opcional, garantindo o repasse de crédito na proposição do montante recolhido.
- **GARANTIA DE ISENÇÃO DO IPVA PARA EMBARCAÇÕES E AERONAVES:** exclusiva para pessoas jurídicas que detenham outorga para prestar serviços de transporte aquaviário e para aeronaves agrícolas e de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros.
- **CONCESSÃO DE CRÉDITO AO CONTRIBUINTE ADQUIRENTE DE SERVIÇOS DE TRANSPORTADOR AUTÔNOMO:** válida para pessoas físicas que não sejam contribuintes do imposto, nos termos da respectiva lei complementar.
- **GARANTIA DO CRÉDITO NA COMPRA DO COMBUSTÍVEL:** importante para o setor, já que se trata do insumo mais consumido.
- **IVA DUAL:** mantém-se a unificação de cinco impostos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins) em apenas três: o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo.
- **REGIME DIFERENCIADO PARA PARTE DO SETOR:** mantido para evitar a oneração das empresas e dos usuários dos serviços.
- **FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO:** autorização para a utilização da Cide-Combustível no pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

No caso da CBS e do IBS, a geração de créditos tributários é mencionada como um mecanismo para evitar a tributação em cascata. Esse sistema permite que as empresas deduzam o valor dos impostos pagos em etapas anteriores, reduzindo assim o ônus tributário final. A ideia por trás disso é garantir que as empresas não carreguem resíduos de impostos ao longo da cadeia produtiva, promovendo uma tributação mais eficiente.

A promessa de crédito tributário financeiro e universal significa que as empresas poderão deduzir todos os valores de impostos pagos em etapas anteriores, proporcionando uma igualdade de condições e eliminando distorções no sistema tributário. Além disso, a automação do processo de recolhimento e pagamento de impostos no momento de cada compra, ligada aos CPFs e CNPJs, busca simplificar e agilizar a conformidade tributária para as empresas.

TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS DEVERÁ TER ALÍQUOTA DEFINIDA EM 2024

A discussão e a atuação representativa perante o Legislativo continuam sendo fundamentais, pois a implementação efetiva da reforma e seus impactos só serão conhecidos à medida que as definições forem tomadas e o processo de transição for iniciado. A reforma tributária é um processo dinâmico que exigirá monitoramento constante e adaptação à medida que evolui.

A maior parte dos avanços garantidos para o setor transportador foi mantida no texto. Apenas dois pontos ficaram de fora: a exclusão do trecho que tratava sobre o regime para investimento em infraestrutura do transporte, o que pode causar aumento da carga tributária; e a retirada do setor aéreo do regime específico, incluído pelos senadores.

O transporte público rodoviário, metroviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano, busca ter consolidada uma redução de sua carga tributária, gerada em suas operações.

Até o final de junho de 2024 o Congresso Nacional vai receber projetos para as leis complementares que responderão à pergunta: quais são os serviços de saúde e educação terão direito a até 40% de desconto na alíquota do imposto, e, claro, garantir que as reivindicações do transporte coletivo urbano de passageiros sejam implementadas, com as quais toda a sociedade irá se beneficiar.

Mesmo com alíquota zero na tributação nos serviços de transporte coletivo, este setor poderá ser impactado caso haja aumento da carga tributária de insumos como combustíveis quando da implantação da reforma tributária aprovada. O gasto com combustíveis e lubrificantes representa cerca de 33% dos custos do transporte.

Impacto da reforma tributária em cada tipo de empresa será diferente

FOTO: DIVULGAÇÃO/FETPESP - FREEPIK

Os estados isentam a aquisição do ICMS na aquisição do diesel pelas empresas concessionárias. Após a reforma, essa isenção acaba.

De acordo com estudo da NTU, o aumento da carga tributária dos insumos pode elevar os custos da operação das empresas de transporte coletivo em até 20%. Esse aumento nos custos de operação pode gerar a alta no preço das tarifas ou a uma redução da qualidade do serviço prestado.

Nunca é demais lembrar que após as manifestações de 2013, contra o reajuste das tarifas do transporte público, o setor foi beneficiado por desonerações tributárias nos diversos entes federativos. A reforma vai representar um novo arranjo de custos do setor.

A NTU também observou no estudo que, apesar dessa carga ser calculada em 32,3% do custo total das empresas, as práticas de desoneração e isenção fiscal implementadas pela União, por estados e municípios resultam em uma tributação média de aproximadamente 7,44% sobre o custo da produção dos serviços, sem considerar taxas e contribuições estaduais e municipais.

A análise destaca a complexidade do sistema tributário, incluindo impostos sobre instalações físicas, atividades empresariais, veículos, insumos e folha salarial. Esses elementos compõem uma parte significativa dos custos operacionais das empresas de transporte coletivo urbano.

O diretor-executivo da NTU, Francisco Christovam, enfatiza a impraticabilidade de repassar integralmente o custo total da prestação dos serviços aos passageiros. “É impraticável repassar o custo total dessa prestação aos passageiros”, afirma ele.

Isso demonstra a importância de considerar as atuais políticas de desoneração e isenção fiscal ao reformar a legislação tributária para o setor. Qualquer aumento na carga tributária poderia resultar em repasses de custos aos consumidores finais, levando a tarifas mais elevadas, ou a mais subsídios fornecidos por municípios ou estados, dependendo da escala do transporte público.

Essa observação ressalta a necessidade de uma abordagem equilibrada na reforma tributária para garantir a sustentabilidade financeira do setor de transporte coletivo e, ao mesmo tempo, evitar impactos negativos nos passageiros e nos entes federativos.

O governo aponta que o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) deve ficar entre 25 e 27%; se esse cenário se confirmar, o Brasil ainda estará entre os países com os impostos mais altos do mundo.

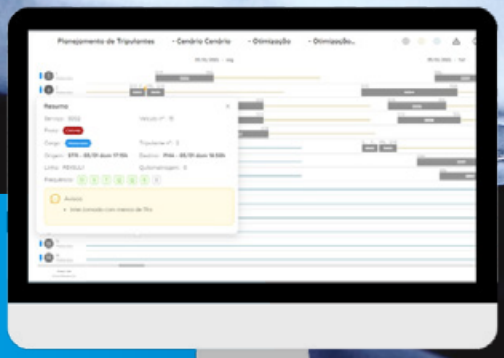
A conclusão, no momento, é que a reforma tributária, como está, terá vantagens e desvantagens; para o setor de transporte, dependendo das leis complementares, sinaliza trazer mudanças positivas. ●

FOTO: SHUTTERSTOCK

TRYVIA
SOLUÇÕES INTELIGENTES

TECNOLOGIA A FAVOR DA GERAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DE ESCALAS

PLANEJAMENTO, GERAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DE ESCALAS DE FROTA E MOTORISTAS DE FORMA RÁPIDA, SEGURA E AUTOMÁTICA



TEMOS SOLUÇÕES PARA ATENDER SUA OPERAÇÃO DE PONTA A PONTA

OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS

O **Opt+Z** é um sistema online integrado que visa a otimização dos recursos e a gestão eficiente das operações. Com um sistema totalmente Web, oferece uma visão global das informações operacionais em um único ambiente, trazendo mais agilidade no planejamento e eficiência na tomada de decisão.

SOLUÇÕES OPERACIONAIS

A linha de produtos **E-Trip** tem soluções e Apps relacionados ao acompanhamento da viagem, check-in, controle de bagagem, SAC digital, ranking de motoristas, venda de bilhete embarcado e controle de imagens.

MONITORAMENTO E TELEMETRIA

Com a telemetria, as empresas podem obter uma visão abrangente e atualizada do desempenho de sua frota, melhorando a segurança da operação, reduzindo custos com combustível e otimizando a gestão de recursos. Nossos principais diferenciais incluem o rotograma falado (caixa de som), atuando como um instrutor em tempo real, e o uso de BI para a gestão dos dados coletados.

TRYVIA
SOLUÇÕES INTELIGENTES

www.tryvia.com.br

O transporte público coletivo brasileiro está em transformação

A mudança de conceito do transporte, passando de uma simples prestação de serviço à população, para ser visto como um serviço essencial à sociedade, direito do cidadão, não tem mais volta

FOTO: MARCELO VALLADÃO

Os modelos de gestão, custeio e financiamento, entre outras questões que vislumbram serem contempladas pelo Marco Legal do Transporte Público, foram amplamente discutidas em 2023 e conquistaram espaço na agenda política.

O Congresso de Mobilidade Urbana Arena ANTP 2023, permeado de momentos em que essas discussões estiveram em pauta e pensadas pelos mais diversos stakeholders da área, marcou o retorno ao evento presencial após quatro anos, em razão da pandemia.

No momento em que a discussão do marco legal avança no País e propõe a revisão dos modelos de contratação, segurança jurídica dos contratos e exige mais transparência, percebemos a grande mudança no setor.

Arena ANTP 2023 - paineis contaram com boa participação

As mudanças legais caminham concomitantemente com as inovações tecnológicas de descarbonização da frota, e medidas para o equilíbrio dos contratos de prestação de serviço estão ganhando força e sinergia entre os atores partícipes.

Uma das grandes discussões durante o painel O momento da mudança no transporte público coletivo brasileiro, com a moderação de Ulisses Bigaton, assessor de Comunicação da NTU, teve como conferencistas dirigentes da entidade, que puderam discorrer sobre assuntos pertinentes a esse momento de transformação.

A diretora de Mobilidade Urbana da SEMOVE (RJ) e conselheira de Inovação da NTU, Richele Cabral, respondeu sobre as soluções para o financiamento dos sistemas de transporte. “Bom, barato e de boa qualidade. É isso que buscamos, mas ainda enfrentamos uma tarifa cara para quem paga e que não remunera quem precisa”, disse ela.

Também salientou a aceleração das mudanças efetivas no setor provocada pela pandemia, entre elas a separação da tarifa pública paga pelo passageiro, da tarifa que remunera a prestação do serviço pelos operadores, além dos subsídios públicos.

“BOM, BARATO E DE BOA QUALIDADE. É ISSO QUE BUSCAMOS, MAS AINDA ENFRENTAMOS UMA TARIFA CARA PARA QUEM PAGA E QUE NÃO REMUNERA QUEM PRECISA”

Richele Cabral, da NTU

“A pandemia escancarou as necessidades do nosso setor, como a nova forma de custeio do transporte, indo além da tarifa do passageiro pagante, que era um movimento que vinha amadurecendo e foi acelerado com a crise sanitária. À época, apenas oito cidades praticavam subsídios e hoje são mais de 200 cidades com tarifas mais baratas, e essa é uma forma eficaz de atrair novos passageiros e resgatar a confiança do consumidor brasileiro”, completou.

Richele também falou sobre a Tarifa Zero, modelo já adotado por quase 100 cidades brasileiras. “A tarifa zero tem muitas vantagens, mas é preciso cautela, porque ela pode ser efetiva em algumas localidades, mas é necessária uma análise criteriosa para uma execução efetiva e a implantação de um modelo realmente eficiente e consistente”, ou seja, cada re*alidade deve* ser estudada com cuidado.

Luis Alberto Lenz Cesar, presidente da CWBus de Curitiba (PR) e conselheiro de Inovação da NTU, tratou da questão energética e destacou a importância do planejamento como fundamental na implementação de novas frotas de ônibus elétricos, que exigem novos modelos de operação. “O cenário propõe investimentos em um transporte mais moderno e arrojado, mas é primordial que esse processo seja feito com responsabilidade e visão de longo prazo”, disse ele.

“Há vários componentes para termos a segurança ao executar e manter a operação desses coletivos. Nosso papel agora é observar todo o ciclo de vida dos veículos e estarmos atentos a isso, acompanhando de perto todo o comportamento dos ônibus para saber como será sua vida útil na realidade da demanda brasileira. Estamos aprendendo todos os dias.”

O presidente do Conselho de Inovação da NTU e conselheiro da NTU, Edmundo Pinheiro, comentou sobre o modo como os modelos de contratação implementados em outros países viraram vitrines no Brasil. “Temos exemplos positivos nas cidades de Bogotá, na Colômbia, e Santiago, do Chile, que implementaram novos modelos de contratos e influenciaram mudanças nos formatos dos negócios realizados aqui Brasil, introduzindo inovação na forma de contratar serviços no setor.”

Também foi a oportunidade de o executivo detalhar outro exemplo, desta vez apresentando ao público um caso de Goiânia (GO), onde atua como operador do transporte urbano.

Transição Energética, um dos desafios do setor

FOTO: MARCELO VALLADÃO

> *O PASSAGEIRO NÃO TEM CONDIÇÃO DE ARCAR SOZINHO COM O CUSTO DA PRODUÇÃO DO SERVIÇO: A TARIFA. O SUBSÍDIO VEM MUDANDO DE CONCEITO PARA A SOCIEDADE*

Marco Legal do Transporte sempre em pauta

FOTO: MARCELO VALLADÃO

"Em Goiás foi sancionada há pouco a lei que propõe a divisão entre provimento de frota e a operação. A intenção é viabilizar uma estrutura financeira para investimentos de mais de R$ 1,3 bilhão, recurso destinado à renovação de toda a frota, introdução de veículos elétricos e melhorias na infraestrutura regional, para superar a crise histórica que degradou dezenas de contratos.

TARIFA ZERO, DESCARBONIZAÇÃO E MARCO LEGAL

O painel foi concluído com a participação de Francisco Christovam, diretor-executivo da NTU e vice-presidente da FETPESP que, em sua fala, fez um resumo das ponderações anteriores e reforçou a necessidade de um novo marco legal para concretizar as mudanças necessárias, de acordo com os atuais paradigmas do transporte.

Ele concorda com a constatação de que o passageiro não tem condição de arcar sozinho com o custo da produção do serviço, a tarifa, e que o subsídio, antes visto com péssimos olhos pela sociedade, mudou de conceito, justo por conta da crise pandêmica. "O subsídio deixou de ser palavrão, antes da pandemia nós tínhamos três ou quatro cidades no Brasil com essa prática. São Paulo, sempre citada como exemplo, faz isso desde a década de 90, quando a lei da municipalização separou a tarifa pública da tarifa de remuneração. Eu não gosto muito dessa expressão 'tarifa' da remuneração em si. Brasília, que já fazia isso há algum tempo, e Curitiba são cidades sempre citadas. Hoje já estamos com quase 100 cidades subsidiando o sistema de transporte", disse.

Francisco Christovam também chamou a atenção sobre o processo de descarbonização, que não deve focar apenas na eletrificação, mas diversificar as soluções e, até, combiná-las de forma eficiente.

"Neste evento percebi um foco muito grande na questão da eletrificação. É preciso considerar as outras possibilidades. Quando falamos de descarbonização, falamos do hidrogênio, do gás, dos biocombustíveis. É óbvio que se a eletrificação ganhou o status que tem hoje não foi por acaso, mas porque houve um investimento maior e a tecnologia respondeu rapidamente às necessidades surgidas. Não podemos desconsiderar a combinação de tecnologias e veículos híbridos", explicou.

Fórum Transporte Sustentável 2023 debateu boas práticas de ESG

Reunindo representantes de todos os modais do transporte, o encontro proporcionou a troca de ideias sobre as rotas para equilibrar operação, meio ambiente e inovação tecnológica

As boas práticas em ESG como balizadores do desenvolvimento de negócios a nas indústrias, empresas de transportes de passageiros, cargas e logística, foram discutidas no Fórum Transporte Sustentável, no final de 2023, em São Paulo.

Durante o encontro, com um dia todo dedicado ao relacionamento entre profissionais do ecossistema de transporte, mobilidade e logística, em todos os modais estabelecidos, foi possível conhecer um pouco da visão de futuro dos empresários, que, necessariamente, passa pela preocupação ambiental, de governança e social.

A diretora-executiva adjunta da CNT, Fernanda Rezende, abriu o evento com o painel "Perspectivas do Setor de Transportes", e, na sequência "O Desafio de Zerar Emissões", com Gábor János Deák, diretor do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), e Henry Joseph Jr., diretor técnico da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Fernanda destacou alguns dos desafios do setor, sobretudo com relação às matrizes energéticas. Falou também da preocupação com o possível aumento da porcentagem de biodiesel no combustível.

"São diversos problemas apresentados como formação de borra no motor, entupimento de bicos, alguns relatos de veículos que param de repente por conta de problemas mecânicos. Então, uma medida que deveria ser benéfica ao meio ambiente acaba sendo contrária, porque temos muito mais manutenção, aumento da necessidade na troca de peças, entro outros fatores", alerta.

FOTO: MARCELO VALLADÃO

Quanto à eletrificação, ela aponta que o caminho também apresenta problemas. “Em relação aos desafios econômicos, temos altos preços das tecnologias, consequentemente alto custo dos veículos. Se pegarmos um veículo elétrico, por exemplo, a autonomia dele acaba sendo mais baixa, e o empresário questiona se vai adquirir um veículo elétrico agora ou esperar vir uma tecnologia com autonomia maior? São esses os paradigmas que temos.”

Outro ponto destacado por ela são os problemas de ordem social que uma eletrificação muito acelerada poderá causar, como o desemprego. “Se a empresa possui uma frota e deseja trocar os veículos a combustão para elétricos, além de ter um alto custo para isso, observamos que um veículo a combustão tem um número de componentes muito maior do que o elétrico, então isso vai alterar todo um mercado de componentes e, quando há uma redução drástica, resultará na redução de empregos nessa cadeia”, esclarece Fernanda, ressaltando a questão socioeconômica da modernização.

O diretor Gábor, do Sindipeças, provocou a plateia com alguns dados interessantes. “Quando nascemos, fazemos o exame do pezinho e voltamos ao médico regularmente, quando se compra um carro ou alguém o compra de nós, esse carro é usado até ele não conseguir rodar mais, e, com certeza, não teremos o cuidado de manter as condições originais dele, e isso significa o aumento na emissão de gases”, diz ele.

Ele apresentou alguns números em relação à indústria automobilística nacional e também reforçou a necessidade da inspeção técnica veicular de maneira regular, para controlar os níveis de emissão de gases e particulados.

“Nós levaríamos ainda 9 anos para substituir todos os veículos do Brasil por elétricos, se, a partir de agora, apenas fabricássemos esse tipo de veículo, ou seja, essa transição irá demorar muito tempo ainda. Não vamos nos iludir, nenhuma frota no mundo será substituída totalmente antes de 30 ou 40 anos, que é o tempo estimado de vida desses produtos que temos hoje”, disse ele.

Ele também chamou atenção ao dizer que o mercado brasileiro está abastecido com 85% de veículos “flex”, mas que apenas 30% utilizam unicamente o etanol, cujas emissões são drasticamente menores do que quando utilizada a gasolina.

“A descarbonização é algo que requer atenção, pois não iremos parar o transporte, então é preciso ter outras soluções. Algumas políticas estão sendo discutidas para solucionar isso, como, por exemplo, ter novas matrizes energéticas e não só a eletrificação para o transporte coletivo, mas há também o hidrogênio, entre outras”, ponderou Henry Joseph da Anfavea.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Cada componente dos veículos tem sua importância, não só na operação em si, mas também na eficiência e sustentabilidade, como ponderou Julio Ben, especialista de pesquisa e desenvolvimento da fabricante de pneus Vipal.

“Não podemos deixar de avaliar aspectos de todos os componentes que fazem parte dos veículos, como o pneu, por exemplo, em que é preciso considerar segurança, aderência ao piso e desgaste. Poderia utilizar uma dessas variáveis para chegar a um número eficiente no consumo de combustível, para não perder nas demais variáveis, e isso é um dos pontos a observar em relação aos elétricos e a outros veículos que vão surgir, pois sabemos que o desgaste do pneu no veículo elétrico é bastante acelerado”, afirma ele.

O evento demonstrou que há inúmeras soluções, tecnologias e ideias, porém, como a atividade empreendedora demonstra em todos os níveis, não existe “almoço grátis” e se faz necessário planejar cada decisão em curto, médio e longo prazos, a fim de atingirmos o ponto de equilíbrio entre a otimização do negócio transporte e as irreversíveis métricas de ESG. ●

Programa Despoluir realizou mais de 4 milhões de aferições

FETPESP tem papel importante em São Paulo no setor de transporte de passageiros, em favor do meio ambiente

Por Letícia Oliveira

ILUSTRAÇÃO: SHUTTERSTOCK

O Programa Ambiental do Transporte – Despoluir, criado há mais de 16 anos, consolidou sua relevância ao realizar, de acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), mais de 4,2 milhões de aferições e atender a mais de 27.000 empresas em todo o país. Com uma equipe de 108 técnicos distribuídos estrategicamente em todo o território nacional, alcançou a notável marca de 90,2% de aprovação em toda a frota aferida ao longo desses anos, assegurando que os veículos estejam em conformidade com os limites legais de emissão de poluentes.

No estado de São Paulo, especificamente no setor de transportes de passageiros, as aferições são medidas pela equipe da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP). Esses profissionais, distribuídos pela capital, região metropolitana e interior, fazem em média 80 aferições por dia, contribuindo significativamente para a melhoria da qualidade do ar nas localidades atendidas.

Além das aferições de emissões, os técnicos do programa também desempenham a análise da qualidade do diesel. Esse teste não apenas auxilia as empresas na garantia da qualidade do produto adquirido, mas também promove um desempenho aprimorado dos veículos, resultando em menor consumo e impacto ambiental. O Programa Despoluir, em sua essência, visa fomentar a consciência ambiental nas empresas e entre seus colaboradores, apoiando iniciativas que promovam a responsabilidade socioambiental.

Aferições regulares nas empresas de transporte de passageiros ajuda na ampliação do programa e conscientização ambiental

FOTO: ARQUIVO CNT

Em 2023, a equipe da FETPESP responsável pelo Programa Despoluir marcou presença em diversos eventos do setor, como a Bus Brasil Fest, o Parque da Mobilidade e a LAT.BUS, participou dos treinamentos regionais e também do Encontro Nacional do Despoluir que ocorre anualmente em Brasília, na sede do Sistema Transportes CNT/SEST SENAT e ITL e renovou a certificação de suas unidades operacionais perante a CETESB, garantindo sua permanência no Programa de Melhoria da Manutenção de Veículos a Diesel (PMMVD).

MOGI DAS CRUZES E PIRACICABA FORAM MUNICÍPIOS CERTIFICADOS PELO CIDADE VERDE

Durante o ano a equipe aferiu 18.100 veículos, em 73 municípios distintos com uma impressionante taxa de aprovação de 97,13% e promoveu o Movimento Cidade Verde em Piracicaba e Mogi das Cruzes, reconhecendo e certificando esses municípios com o trabalho desempenhado pelas empresas e por gestores municipais.

Para o ano de 2024, as perspectivas são otimistas, a equipe ampliará o número de veículos aferidos e, dessa forma, garantirá o aumento da visibilidade do programa. A presença da FETPESP em eventos do setor se manterá, e o Movimento Cidade Verde será reformulado para abordar mais profundamente as questões ecológicas, reforçando o compromisso da federação em preservar o meio ambiente.

Despoluir é o Programa Ambiental do Transporte, em favor da qualidade do ar

FOTO: ARQUIVO CNT

Reconhecimento a um Ícone do Transporte Paulista e Líder Empresarial

O Transporte Coletivo de Passageiros homenageia Alcides Franciscato, importante empresário do setor

Um dos líderes do transporte paulista, o empresário Alcides Franciscato, foi homenageado em dezembro 2023, dando seu nome a uma das salas nas sedes do SETPESP e da FETPESP, na capital de São Paulo.

Ele assumiu o Grupo Expresso de Prata em 1952, empresa fundada por sua família em 1927 que, durante sua trajetória, foi sempre marcada pela qualidade e excelência no atendimento. Foi ainda prefeito de Bauru e deputado federal por três mandatos consecutivos. Veio a falecer aos 94 anos, em novembro de 2023.

A "Expresso de Prata" sempre esteve à frente dos concorrentes mais próximos. Em 1958, por exemplo, seus ônibus foram os primeiros com toalete a bordo. A limpeza e o conforto dos veículos foram padrões que Franciscato fazia questão de manter.

A cerimônia de descerramento da placa, na sede da entidade, foi conduzida pelos presidentes do SETPESP e da FETPESP, Gentil Zanovello e Mauro Herszkowicz, respectivamente, com a presença da empresária e sucessora do Grupo Expresso de Prata, Sonia Franciscato. Também estiveram presentes empresários e diretores do setor.

Com esse gesto, o setor presta o reconhecimento ao homem, empresário, prefeito, deputado e grande líder dos empresários que desenvolveram o transporte coletivo no estado de São Paulo, a sala Alcides Franciscato mantém a história viva da construção de um estado à frente de seu País. ●

Descerramento da placa em homenagem ao empresário

Empresários e líderes do setor reunidos durante a homenagem

Sônia Franciscato representou o Grupo Expresso de Prata

FOTOS: THIAGO CASTRO FOTOGRAFIA

Passageiros promovem reflorestamento por meio do Projeto Passagem Verde

ANTONIO LASKOS

Diretor-Executivo do SETPESP
Matemático, Estatístico, Pós-Graduado em Gestão Sindical, Especialista em Compliance e ESG.

Iniciativa visa compensar a emissão de gases de efeito estufa (GEE) na atmosfera

Por Marcelo Valladão, colaboração de Henrique Estrada

O Projeto Passagem Verde foi lançado oficialmente pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) e faz parte de um conjunto de ações de ESG propostas pela entidade para as empresas associadas e também participantes da campanha Busão Legal. O grande objetivo é a compensação ambiental da emissão de gases, sobretudo de carbono e particulados na atmosfera.

Para sabermos mais sobre o Passagem Verde, conversamos com o diretor-executivo do SETPESP, Antonio Laskos, que explicou essa ideia de unir forças para promover o meio ambiente, com a participação do sindicato, das empresas, das entidades não governamentais, chegando ao próprio passageiro.

Como nasceu o Projeto Passagem Verde?

A. Laskos – O Passagem Verde nasceu entre vários projetos de ESG que a gente estava planejando com as empresas. Uma das verticais é a compensação da emissão de carbono e particulados, entre outras, e, então, surgiu uma ideia inovadora que foi criar diretamente e sob a nossa responsabilidade a gestão da área de compensação.

Mundialmente e também aqui no Brasil, há uma experiência no Sul com a possibilidade de o passageiro participar, só que a diferença é destinar a doação da muda, para uma região que nem sempre é na localidade próxima, ou seja, essa compensação acaba indo para áreas distantes, na Amazônia, por exemplo. No resto do mundo também se transfere essa doação para lugares longínquos, por isso tivemos essa ideia de realizar a compensação no próprio estado de São Paulo. Se os nossos ônibus rodam em São Paulo, faz todo sentido realizar essa compensação aqui.

E como é executada a gestão da compensação?

A. Laskos – O segundo ponto inovador do projeto é justamente este, nós termos a gestão da área de plantio, conhecimento técnico, a possibilidade de visitas, escolha da área, para isso contratamos uma consultoria chamada Neutraliza Carbon. Essa consultoria pesquisou instituições que já tivessem iniciado um plantio, reflorestamento, e localizamos uma, assim, na bacia do rio Atibaia. É uma fundação que já está instituída, inclusive já preparando a documentação para ter verificado e auditado o plantio para que realmente o certificado emitido por nós quando o passageiro compensa tenha o real valor do crédito de carbono*, mas essa é a última etapa.

* Por padrão, uma tonelada de dióxido de carbono (CO_2) equivale a um crédito de carbono, que pode ser transacionado no mercado internacional. A redução das emissões de outros gases, igualmente responsáveis pelo efeito estufa, pode ser convertida em créditos de carbono utilizando o conceito de Carbono Equivalente (equivalência em dióxido de carbono).

Adquirir créditos de carbono no mercado é essencialmente a obtenção de uma permissão para emitir gases de efeito estufa (GEE). O preço dessa permissão, negociada no mercado, deve ser necessariamente inferior à multa que o emissor teria que pagar ao poder público por emitir GEE. Portanto, para o emissor, adquirir créditos de carbono no mercado significa, na prática, obter um desconto sobre a multa devida.

FOTO: THIAGO CASTO FOTOGRAFIA

Além desses dois aspectos já inovadores, compensação próxima e gestão própria da área, o que mais é novidade no Passagem Verde?

A. Laskos – Tenho um outro "pulo do gato" para contar. Nos outros modelos, você só compensa quando viaja, compra a passagem e, então, tem a opção de compensar. Nós pensamos o seguinte: uma vez cadastrado no sistema e tendo comprado as cotas, por que não poder comprar mais cotas? Então abrimos essa possibilidade, o sujeito pode estar em casa acordando e decidir comprar mais cotas, e ele não precisa necessariamente adquirir uma passagem para ajudar o meio ambiente.

E só podem participar do programa pessoas físicas?

A. Laskos – A plataforma permite inclusive que pessoas jurídicas comprem cotas, além de pessoas físicas que viajem. A grande patrocinadora e motivadora do projeto é a viagem de ônibus, mas, uma vez que a pessoa entra no sistema, ela pode se tornar amiga do projeto.

Como vocês estipularam esse valor de R$ 2,20 para cada cota?

A. Laskos – Escolhemos fazer esse processo por meio de cotas porque quem diz que mensura o carbono emitido numa viagem está correto, mas isso só é possível após a viagem. Ou seja, essa mensuração exata depende de outros fatores, basicamente do número de passageiros a bordo, do carro utilizado na viagem, se for um carro Euro 3 ou Euro 4, é uma coisa, se for um Euro 6 ou Euro 7, é outra. O trajeto também é importante, um trajeto de serra ou não, as condições do trânsito, se é véspera de feriado, uma viagem para a praia antes de feriado prolongado, tudo isso influi. Então, por meio de estudos, chegamos ao valor de cotas, para melhorar esse cálculo, independentemente do tipo de viagem.

E como funciona o processo de compra das cotas pelo site Passagem Verde?

A. Laskos – A pessoa entra no site (www.passagemverde.com.br), escolhe quantas cotas quiser, cada cota tem um valor de investimento de R$ 2,20, e quando ela adquire vinte cotas, atinge a meta para o plantio de uma muda. Há um outro dado interessante também no sistema, que é um mapinha e o número da árvore e, por geolocalização, a pessoa sabe exatamente onde a árvore dela foi plantada. Então, ela pode ir ao local e visitar sua árvore, nenhum sistema tem isso.

E para quem adquire uma passagem, como é o processo de compra das cotas?

A. Laskos – Existe essa possibilidade no site Busão Legal e também na nossa parceira, a ClickBus, para todo o estado de São Paulo. O passageiro pode, ao adquirir a passagem, indicar que deseja participar do Projeto Passagem Verde e adquirir quantas cotas quiser. Fazendo isso, ele receberá em seguida um email de boas-vindas no site Passagem Verde, e, a partir desse momento, acompanhar o processo de aquisição de sua muda.

Por enquanto apenas o estado de São Paulo participa?

A. Laskos – Sim, neste primeiro momento, mas a ClickBus está começando a migrar, ou seja, em breve vai ser possível em todo o Brasil, e, para as áreas de compensação, a ideia é termos parceiros em outras localidades, funcionando de forma semelhante à inicial.

E como funciona isso de "dar cotas de presente"?

A. Laskos – Isso é muito interessante! As pessoas físicas, ou mesmo jurídicas, podem oferecer cotas de presente sim. Você pode entrar na plataforma, adquirir o número de cotas desejado e encaminhar para alguém de quem você indique o email, e essa pessoa pode dar continuidade ao processo do plantio. É, sem dúvida, um presente muito bacana.

FOTO: MARCELO VALLADÃO

As 60 companhias de ônibus associadas ao movimento Busão Legal já ajudaram a promover o plantio dessas 500 mudas, em região da Mata Atlântica em Campinas, em parceria com a Associação de Projeto Ambiental Jaguatibaia, classificada como unidade de conservação de Uso Sustentável e que contempla as bacias dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí.

Presente na ação, José Carlos Perdigão, presidente da associação Jaguatibaia enalteceu a iniciativa. "É muito importante para o abastecimento hídrico, tanto da nossa Região Metropolitana de Campinas, mas tem a ver muito com a água que chega a São Paulo", afirmou.

Damáris Padilha, engenheira ambiental da Neutraliza Carbon (empresa gestora do projeto), lembrou que, além da questão do reflorestamento, a ação ajudará na manutenção da bacia hidrográfica. "Hoje o dia traz muita alegria para todas as empresas que estão empenhadas na ação, porque ela não só faz questão da compensação e da proteção do solo aqui da região de Campinas, mas também ressalta a importância hídrica para a região também de São Paulo, então é um conjunto muito especial de benefícios."

ADQUIRA SUA PASSAGEM E PARTICIPE DO PROGRAMA PASSAGEM VERDE

BUSÃO LEGAL
https://busaolegal.com.br

CLICK BUS
https://www.clickbus.com.br

Desoneração da Folha ainda é pauta entre Executivo e Legislativo

Prorrogada até 2027 pelo Legislativo, a medida agora poderá ser alterada por MP do Executivo

Por Marcelo Valladão

Após várias reviravoltas, a desoneração da folha de pagamentos para 17 setores-chave da economia, incluindo o transporte rodoviário coletivo, foi prorrogada até 31 de dezembro de 2027. Essa medida, implementada para o setor em 2013, vinha sendo estendida consecutivamente e estava inicialmente programada para expirar em 31 de dezembro de 2023.

No final de outubro, o Senado aprovou o Projeto de Lei nº 334/2023, que prolongava a desoneração por mais quatro anos. Apesar do veto integral do presidente Lula, alegando inconstitucionalidade, o Congresso derrubou o veto em 14 de dezembro, com uma expressiva votação de 60 votos contra o veto e 13 a favor no Senado, e 378 pela rejeição e 78 votos a favor na Câmara.

A manutenção da desoneração era considerada crucial para as empresas de transportes urbanos, visando evitar o aumento dos custos operacionais, o que teria reflexos nos preços das tarifas. A folha de pagamentos representa 43,88% do custo total, e, sem a desoneração, haveria uma incidência de 36,8% de encargos sociais sobre a folha, dos quais 20% destinados ao INSS.

FOTO: SHUTTERSTOCK

Esses encargos representam 16,15% dos custos totais das empresas. O impacto mais significativo recairia sobre os passageiros, com um potencial aumento de 6,78% no custo final do serviço, equivalente a uma média de R$ 0,31 no preço da tarifa, conforme cálculos da NTU.

Com a derrubada do veto, os 20% sobre a folha de pagamentos destinados à Previdência Social serão substituídos pelo pagamento de 1% sobre o faturamento bruto de cada empresa, especificamente para o setor de transporte público.

EXECUTIVO EDITA MP PARA TRAZER DE VOLTA ONERAÇÃO, DE FORMA GRADUAL

O Palácio do Planalto não aceitou bem a derrubada do veto presidencial imposta pelo Congresso ao projeto da desoneração da folha e editou uma Medida Provisória, elaborada pelo Ministério da Fazenda, nos últimos dias de 2023.

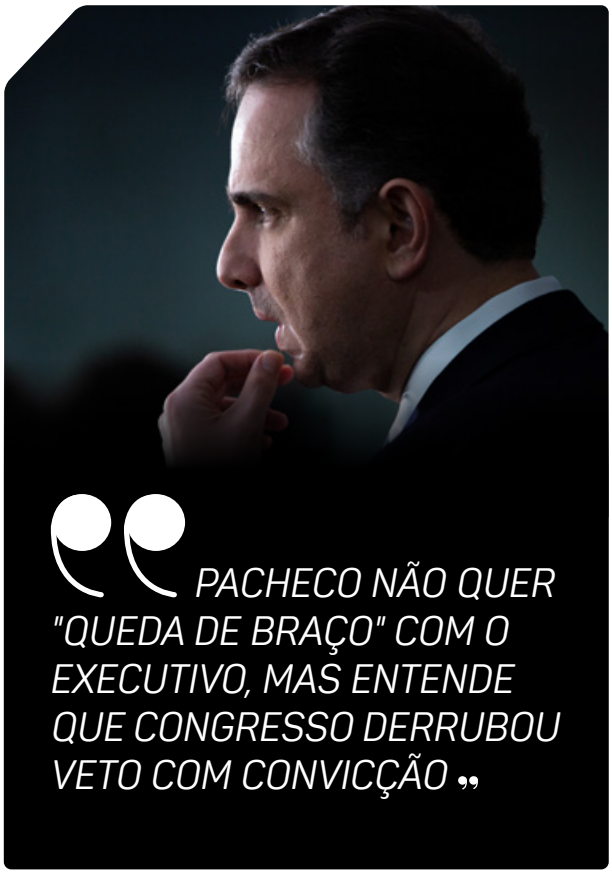
Nela o governo propõe o retorno da oneração da folha que aconteceria de forma gradual. Essa iniciativa foi criticada pelas entidades civis e também por parlamentares. O Movimento Desonera Brasil, que reúne representantes dos 17 setores empregadores de mais de 9 milhões de pessoas, pediu ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, que devolva a MP ao governo.

"Não tomarei uma decisão de devolução (da MP), integral ou parcial, sem conversar com o ministro Fernando Haddad. É muito importante haver esse diálogo entre o Legislativo e o Executivo, porque todos nós queremos dar a sustentação fiscal para aquilo que abraçamos, que é a busca do déficit zero", afirmou o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, em coletiva à imprensa.

Rodrigo Pacheco (em segundo plano) e Fernando Haddad devem conversar sobre MP que quer anular desoneração da folha

FOTOS: FÁBIO POZZEBOM E MARCELO CAMARGO/AGÊNCIA BRASIL

Presidente do Senado vai conversar com líderes e setores do governo sobre desoneração da folha



"PACHECO NÃO QUER "QUEDA DE BRAÇO" COM O EXECUTIVO, MAS ENTENDE QUE CONGRESSO DERRUBOU VETO COM CONVICÇÃO"

Ele salientou que é importante manter o equilíbrio entre gastos e arrecadação para obter esse objetivo de zerar o déficit. A sinalização do senador é de que ele deve buscar um meio-termo do Executivo, uma vez que afirmou que simplesmente ignorar a MP não será o caminho, mas construir uma solução em conjunto, inclusive ouvindo os líderes congressistas.

As compensações tributárias deverão ser implementadas para "proteger" a arrecadação. Ele salientou que a pauta da desoneração já vem sendo debatida há vários anos e que, assim como existe uma queda de arrecadação, existe também uma abertura para a geração e manutenção de milhões de empregos, o que deve ser considerado.

"Todos esses pontos eu quero levar ao ministro para que cheguemos a uma conclusão em conjunto", disse ele.

O senador ainda afirmou que é preciso um corte de gastos públicos para que tudo isso possa fazer sentido, uma diminuição do estado brasileiro e uma racionalidade maior em relação a essas questões.

A perspectiva é de que haja uma decisão ainda durante o recesso, para se ter estabilidade jurídica, ou seja, até o mês de fevereiro. ●

Biometano, uma alternativa ambiental para o Brasil

Por Antônio Ferro

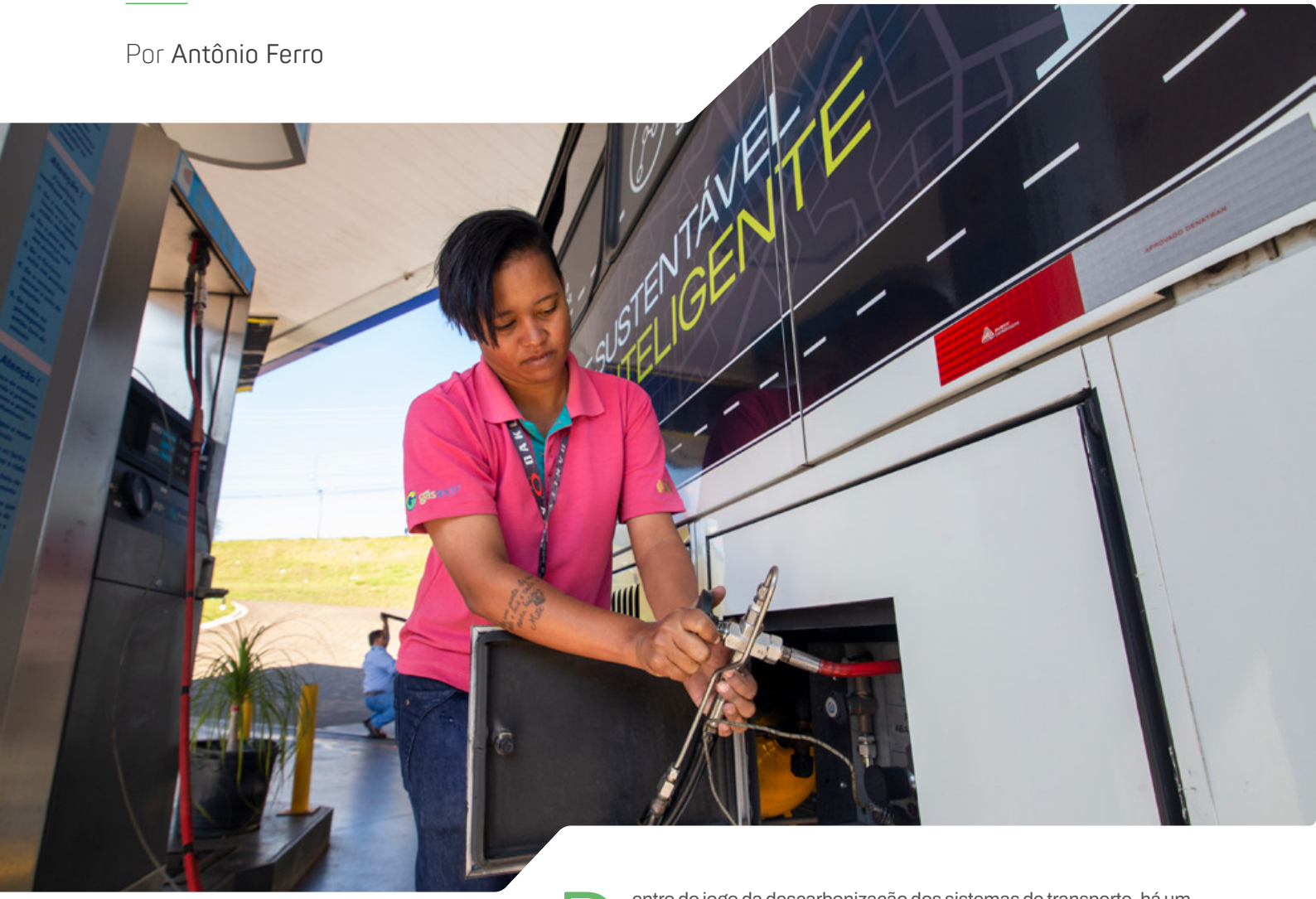


FOTO: DIVULGAÇÃO

Dentro do jogo da descarbonização dos sistemas de transporte, há um jogador que, ainda, não é aproveitado de maneira costumaz na matriz energética dos veículos automotores

O Brasil está sentado sobre uma vasta capacidade de produzir um biocombustível reconhecido por sua referência em transformar aquilo que seria um agente poluidor em propulsão limpa. Estamos falando do biometano, que, na visão da Associação Brasileira do Biogás (ABiogás), é a alternativa madura mais competitiva de alcançar os compromissos climáticos nos setores de maior dificuldade de descarbonização, como a indústria e o transporte, além de poder contribuir para a independência e autossuficiência energética no Brasil.

Ele, também, representa a oportunidade viável para a produção de hidrogênio renovável, por meio da reforma a vapor do metano, considerado outro combustível que marca a mitigação dos efeitos nocivos da poluição.

Como podemos ver, muito mais do que apostar em uma única solução de tração para os meios de transporte, o País pode ser o exemplo mundial em oferecer diferentes soluções ambientais para alcançar sua meta de redução das emissões poluentes. Em relação ao ônibus urbano, modal eleito pelos muitos formadores de opinião e especialistas da causa ambiental como vilão no processo que define os meios que mais poluem em nossa Terra, o maior uso desse biocombustível lhe proporcionaria um ganho ambiental eficiente e capaz de superar tal efeito negativo (se bem que, ao avaliarmos, de forma sensata, chegaremos à conclusão de que o ônibus é um indutor das melhores práticas ao meio ambiente e marcado, erroneamente, pela mancha poluidora).

Por que, então, não há no Brasil essa inserção do biometano na matriz energética do transporte coletivo? Afinal, se todo o resíduo disponível hoje no Brasil, segundo a Abiogás, fosse utilizado para sua produção, o setor sucroenergético poderia produzir 57,6 milhões de m^3 por dia, a proteína animal contribuiria com até 38,9 milhões de m^3 diariamente, enquanto os resíduos da produção agrícola teriam capacidade para produzir 18,2 milhões de m^3 por dia e o saneamento básico, por sua vez, teria a projeção de 6,1 milhões de m^3 ao dia. É muito combustível para abastecer um altíssimo volume de ônibus.

Renata Isfer, presidente-executiva da ABiogás, reconheceu que a tecnologia para a cadeia de biogás e biometano já se desenvolveu, e as autoridades e os governos reconheceram a importância fundamental dessas fontes na matriz energética brasileira, especialmente para a descarbonização de setores desafiadores e para a busca da independência e autossuficiência energética.

Perguntada sobre o porquê de o biocombustível ainda encontrar barreiras nos sistemas de transporte coletivo urbano brasileiro, Renata respondeu que as licitações não estão atualizadas para considerar novos combustíveis nem novos modelos de negócios. "É preciso que as autoridades competentes atualizem os critérios das licitações e dos contratos de modo que se inclua o biometano. Ele reduz em mais de 90% as emissões de gases de efeito estufa quando comparado com o diesel.

Para além dos benefícios ambientais de descarbonização e do fato de o biometano ser produzido de resíduos passivos ambientais, existe um espaço importante de redução de custos que precisa ser considerado", observou ela.

Biometano, uma alternativa de energia renovável

FOTO: WAGNER MENEZES

> *BIOMETANO REDUZ EM MAIS DE 90% AS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA QUANDO COMPARADO COM O DIESEL*

A falta de políticas públicas de incentivo e financiamento tem sido uma constante para que operadores e gestores públicos municipais se interessem mais pela opção ambiental. A presidente da Abiogás comentou que os gestores públicos devem buscar a solução mais barata e eficiente para a sociedade, e, para isso, as licitações necessitam, no mínimo, permitir a competição entre todas as soluções.

"O processo licitatório precisa ser o mais amplo possível, permitindo a inovação em termos de modelos de negócio, de modo que aquela solução mais barata e eficiente ganhe, mas sem que haja uma limitação ou escolha de tecnologia. As políticas públicas são essenciais para promover novas soluções, e a sociedade pode se beneficiar muito com o biometano no transporte público, inclusive em termos de redução de custos", explicou Renata.

Quanto ao processo que visa à adoção de novas tecnologias limpas no setor do transporte, ela, ainda, ressaltou que temos diversas soluções de descarbonização e cada uma vai se aplicar melhor a algum caso. "Defendemos a adoção da neutralidade tecnológica nas licitações e compras públicas, permitindo cada tecnologia apresentar sua solução e vencer a que for mais vantajosa naquela aplicação. O biometano é produzido de resíduos, como os resíduos sólidos municipais, que vão para aterros e impactam de forma expressiva o nosso meio ambiente. Nada mais inteligente do que aproveitar a capacidade energética desses resíduos para abastecer a frota urbana, promovendo a economia circular e evitando o uso de combustíveis fósseis que, além de poluentes, são importados e geram empregos e renda em outros países. Tudo isso precisa estar na conta no momento da seleção."

Questionada a respeito das emissões fugitivas do combustível em seu processo de produção e transporte, fator que pode ser usado contra o seu uso na mobilidade, Renata disse que há a defesa para que as tecnologias e combustíveis sejam analisados por meio da Avaliação de Ciclo de Vida, a metodologia que contabiliza todas as emissões associadas ao processo produtivo, desde a produção dos insumos até o descarte final. Com isso, é possível avaliar da forma mais correta o impacto ambiental e comparar as diferentes soluções.

O biometano é o combustível com menor pegada de carbono, comprovado pelos dados do RenovaBio, concluiu a executiva.

Em termos práticos, no Brasil há alguma esperança de que essa alternativa possa estar presente no transporte coletivo em maior escala, haja vista o interesse da fabricante de chassis Scania ter em seu portfólio um modelo movido por propulsão a gás natural ou a biometano.

A marca tem apresentado o seu produto em muitas cidades brasileiras como uma opção viável, técnica e econômica para a mitigação das emissões poluentes. Recentes testes realizados pela montadora em algumas cidades paranaenses mostraram resultados interessantes, com a redução de custos de operação em cerca de 10% e de emissão de poluentes na casa dos 20%, isso com o veículo sendo abastecido com gás natural. Se olharmos para o biometano, a redução de emissão de poluentes pode chegar a 95%.

FOTO: CONSÓRCIO VERDE BRASIL

totalBUS

A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL É A SUA NOVA ESTRADA.

O **totalBUS** é a mais completa e dinâmica plataforma de vendas de passagens rodoviárias do mercado.

Faça toda a sua gestão de Payment de maneira fácil e segura em um único ambiente.

Realize sua operação com preços dinâmicos adequando oferta à demanda, garantindo assim maior produtividade.

Fidelize seus clientes através de uma melhor experiência.

RJ CONSULTORES by TOTVS

Líder mundial em software de venda de passagens rodoviárias.

+55 31 2122.5232
www.rjconsultores.com.br

Fetpesp celebra 2023 com boas expectativas para 2024

Dificuldades e avanços aconteceram durante o ano que termina e o prognóstico segue positivo para o ano que se inicia

Presidente Mauro e Luciana Herszkowicz durante o evento

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) juntamente com o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) reuniram no mês de dezembro seus associados, amigos e parceiros, não só para se confraternizarem, mas também fazer um breve balanço do que aconteceu em 2023 para o setor.

Mauro Artur Herszkowicz, presidente da FETPESP, iniciou sua fala elencando alguns pontos vividos durante o ano. "O ano de 2023 foi realmente de algumas realizações e muitas dificuldades, mas com uma boa notícia: a derrubada do veto à desoneração, tem muita gente aqui fazendo as contas, depois desse fato positivo. É um momento de agradecermos mais um ano, em especial aos nossos amigos e parceiros aqui presentes", disse ele.

No evento foi oficialmente lançado pela coordenadora do COMJOVEM, Luciana Herszkowicz, o Prêmio FETPESP de Comunicação, com o objetivo de aproximar o setor da mídia em geral. "Este é um projeto lindo que será conduzido e liderado pela FETPESP. A entidade acredita no potencial do setor de transportes de passageiros para ser colocado e apresentado na mídia, mostrando tudo o que fazemos de uma maneira que a sociedade ainda não conhece", disse ela.

Luciana lembrou ainda o trabalho do COMJOVEM, que avançou mais um ano preparando os futuros gestores empresariais do transporte de passageiros.

O presidente do SETPESP, Gentil Zanovello, frisou que o setor vem conseguindo se recuperar paulatinamente, após os eventos da Covid-19. "O ano de 2023 foi melhor que 2022 e, com certeza 2024 será ainda melhor. Vencemos desafios e começamos a ver luzes no fim do túnel. Temos novos projetos para este novo ano", afirmou antes de apresentar o vídeo da nova campanha institucional que será difundida, com a liderança do FETPESP, sobre o combate ao mercado ilícito em geral no Brasil, compreendendo tráfico de crianças e adolescentes, roubo de carga, transporte clandestino, entre outros crimes.

"Essa nova campanha foi construída com a participação dos nossos conselheiros e iremos levá-la ao Ministério Público Federal e às polícias, além de trabalhar em todos os estados, também com a divulgação na imprensa", explicou o diretor-executivo do SETPESP, Antonio Laskos.

Os parceiros das entidades também presentes reafirmaram o compromisso de estarem unidos às demandas e aos projetos do transporte de passageiros em 2024.

Rebeca Leite, da MOBS2, agradeceu a parceria com as empresas do setor e disse que ajustou a empresa às necessidades que viu no mercado. "A MOBS2 mostrava problema com a telemetria, mas percebemos que nossos clientes precisavam também da solução, então temos que evoluir com o mercado", disse ela.

"A Mercedes Benz é parceira do FETPESP, estamos sempre juntos em diversos projetos, como o COMJOVEM, um trabalho muito importante na formação dos novos empresários, contem sempre conosco *ad eternum*", disse Walter Anversa Barbosa, diretor da Mercedes Benz.

Elbert Leonardo, VP comercial e financeiro da ClickBus, também reforçou a parceria. "Somos novinhos no mercado, completamos 10 anos, mas muito gratos a todas as viações regulares, estaremos juntos nas ações como o Congresso Jurídico e Passagem Verde", afirmou.

Paulo Miguel, da corretora PALUAMA, também marcou presença. "Atuamos especificamente no mercado com as empresas de transporte de passageiros, de forma que entendemos bem suas necessidades, só temos a agradecer por tudo e desejar um ótimo 2024 a todos."

Por fim, foi apresentado um vídeo mostrando o primeiro plantio de mudas do Projeto Passagem Verde, que está mais bem detalhado em entrevista nesta mesma edição, com o diretor-executivo do SETPESP, Antonio Laskos. ●

FOTO: THIAGO CASTRO FOTOGRAFIA

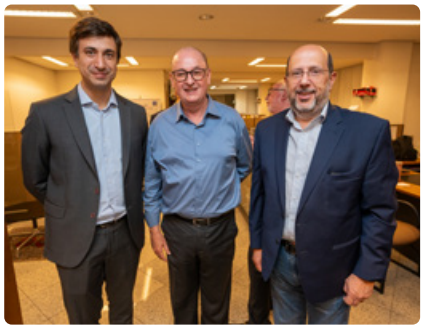
CONFIRA MAIS ALGUMAS IMAGENS DO ENCONTRO:

FETPESP e SETPESP recebem associados e amigos para fechar 2023

Apresentação do Prêmio de Comunicação FETPESP 2024, em sua primeira edição

Paulo Miguel (PALUAMA), Elbert Leonardo (ClickBus), Gentil Zanovello (SETPESP), Rebeca Leite (MOBS2), Mauro Herszkowicz (FETPESP) e Walter Anversa (Mercedes), unidos em favor do transporte de passageiros

Luciana Herszkowicz e Rebeca Leite visitam galeria com miniaturas na sede da FETPESP



FOTOS: THIAGO CASTRO FOTOGRAFIA

POR QUE A TOTVS TEM OS MELHORES SISTEMAS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE CONTÍNUO E EVENTUAL?

A resposta é simples: porque, com os nossos sistemas, você tem o monitoramento detalhado de veículos e motoristas, incluindo gerenciamento de frotas e gestão de escala.

ESCALA DE VEÍCULOS – tenha o controle completo dos veículos escalados para atender cada linha e horário oferecidos pela sua empresa.

FRETAMENTO E VENDA DE PACOTES TURÍSTICOS – gerencie a venda de pacotes turísticos com mais eficiência, controle a prospecção dos clientes e gere automaticamente as propostas comerciais.

ESCALA E JORNADA DE MOTORISTAS – realize a gestão de acordo com o período escolhido e monitore eventuais trocas.

Faça como os mais de 3.700 clientes no segmento que utilizam nossa tecnologia especializada!

Conheça nosso portfólio em:

totvs.com/transportes-de-passageiros/

TOTVS

Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

Quando encontrar um dos novos ônibus Mercedes-Benz nas ruas, saiba que ali está o melhor da inovação e da tecnologia. Para os passageiros, é muito mais conforto e segurança. Para empresas de transporte urbano, mais economia e durabilidade para rodar em diversas condições. É a Mercedes-Benz pensando no coletivo. Pensando no futuro.

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

mercedesbenzonibus @mercedesbenz_onibus

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Juntos salvamos vidas.

BUSÃO LEGAL
SAIBA MAIS
/busaolegal
Somos mais ônibus
@busaolegal
www.busaolegal.com.br