

^sou + ONIBUS

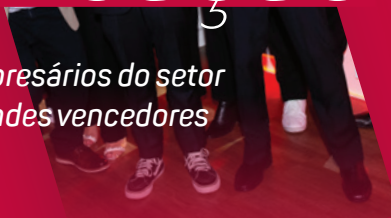
REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES
DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANO 2024 - EDIÇÃO 45



Cerimônia marca entrega do 1º Prêmio FETPESP de Comunicação

Comunicadores, dirigentes e empresários do setor
participaram do anúncio dos grandes vencedores



BIODIESEL: O DILEMA NO AUMENTO DA MISTURA


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

ENTREVISTA

Ruben Bisi, presidente da
FABUS, falou sobre o mercado
e da situação no RS

MOBILIDADE E TECNOLOGIA

Os eventos PMU e Frotas Conectadas
discutem as melhorias do ir e vir



**ClickBus,
sempre ao
seu lado para
acelerar
seu negócio!**

Unindo tecnologia, liderança no mercado e o mais completo portfólio do Brasil, nossa **Plataforma de soluções** **impulsiona** sua empresa no digital e oferece suas rotas para novos perfis de viajantes.

Utilizamos dos **dados para conhecer os consumidores** e a nossa referência de mais de uma década em **inovação e digitalização** para oferecer soluções **personalizadas** e **completas** para seus novos desafios.

CLICKBUS

Viajar muda a gente.

O Click de confiança que seu negócio precisa para acelerar as vendas!

CLICK OFERTA

O produto ideal para aumentar suas vendas online.

Com o selo exclusivo, os trechos ganham mais destaque em nosso site e sua empresa aumenta a antecipação de vendas e taxa de ocupação.

Venda garantida sem preocupações

White Label

Venda online descomplicada e fácil. Desenvolvemos seu site, sem burocracia ou mensalidades. Da criação à tecnologia, integrações bancárias e segurança, tudo pronto em **menos de 30 dias** para sua empresa acelerar as vendas.

Linha de Crédito

Disponibilizamos uma linha de crédito com condições especiais para impulsionar nossos parceiros.

**Sujeito à análise de crédito*

O maior GDS do Brasil

Viabilizamos a venda de seu portfólio para os principais players do turismo brasileiro. Não se preocupe com o pagamento, nós garantimos sua receita.

Pagamento garantido

Por meio da nossa tecnologia, garantimos transações financeiras seguras e sem riscos de fraudes e inadimplência. Além disso, oferecemos a mais completa carteira de pagamento: PIX, cartão de crédito e TED.

CLICK BUS

Pronto para entrar nessa com a gente?

Escaneie o QR Code ou acesse: clickb.us/aumente-suas-vendas



1º Prêmio FETPESP de Comunicação valoriza trabalhos de profissionais e estudantes

Nesta edição, destacamos os vencedores da primeira edição do Prêmio FETPESP de Comunicação – Movendo Ideias, Celebrando Talentos! –, uma iniciativa louvável da entidade que é uma das protagonistas na defesa e na valorização do setor de transporte de passageiros no país.

Em uma noite memorável, conhecemos trabalhos de profissionais e estudantes que divulgam e acreditam em um novo transporte público, que seja sustentável, eficiente, tecnológico e principalmente humano, tudo o que esperamos de um serviço essencial ao desenvolvimento do Brasil.

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) demonstra sensibilidade e precisão, ao incluir os trabalhos não só de profissionais da comunicação, mas também dos colaboradores das empresas e principalmente dos estudantes, um movimento de aproximação e acolhida das futuras gerações, possibilitando que os novos comunicadores possam entender, divulgar e dialogar com o setor.

Que esse evento permaneça pelos anos vindouros no calendário de ações da FETPESP.

Os eventos Frotas Conectadas e Parque da Mobilidade Urbana, que contaram com o apoio da FETPESP, trouxeram importantes discussões na implementação de inovações tecnológicas a serviço também da mobilidade de passageiros, mas abrangendo a saúde das empresas, as novas matrizes energéticas, a implementação do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

A participação do presidente da FABUS, Ruben Bisi, deu um panorama do mercado da fabricação de ônibus e as perspectivas para o segundo semestre, com toda a luta do Rio Grande do Sul pela reconstrução, não só dos negócios, mas da vida das pessoas, mediante essa tragédia que assolou vários municípios deste importante estado brasileiro. Cabe aqui nossa total solidariedade, a exemplo do Sistema Transporte, que por intermédio do SEST SENAT, tem apoiado nossos irmãos do Sul.

O Programa Despoluir e as discussões sobre a mistura do biodiesel trazem a questão ambiental para nossas páginas.

Por fim, temos um “passeio” para o Rio de Janeiro com a vivência de uma operação regular desta viagem rodoviária, na editoria *Mix Cultural*, trazendo detalhes dos procedimentos da empresa Águia Branca, e a nossa série “Eu Uso Ônibus”, com a participação da jornalista Chantal Brissac, do site PRO COLETIVO.



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 Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL

TITULARES & SUPLENTE

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 Mauro Artur Herszkowicz e a avaliação do 1º Prêmio FETPESP de Comunicação

07 Opinião

Vice-presidente da FETPESP, Francisco Christovam, anuncia o Seminário Nacional NTU 2024 e a LAT.BUS Transpúblico

10 Destaque

Os detalhes da celebração dos grandes vencedores do 1º Prêmio FETPESP de Comunicação

Evento 14

Frotas Conectadas 2024 e as novas tecnologias para o transporte

Trânsito Seguro 16

Exame toxicológico: FETPESP realiza encontro *online* para debater dúvidas das empresas

PMU 2024 18

Parque da Mobilidade Urbana acontece em SP e aborda novo PAC, entre outros assuntos



FOTO: MARCELO VALLADÃO

FOTO: DIVULGAÇÃO FABUS



22 Mix Cultural

Pegamos carona na operação da Água Branca de SP ao RJ curtindo a paisagem

24 Sustentabilidade

Viação MIMO e a parceria com o Programa DESPOLUIR contribuem com o meio ambiente

26 Entrevista

Conversamos com o presidente da FABUS, Ruben Bisi

SEST/SENAT 30

O Sistema Transporte e a união para ajudar o Rio Grande do Sul

Em Foco 32

A opinião de especialistas sobre o aumento do biodiesel nas porcentagens propostas pelo governo

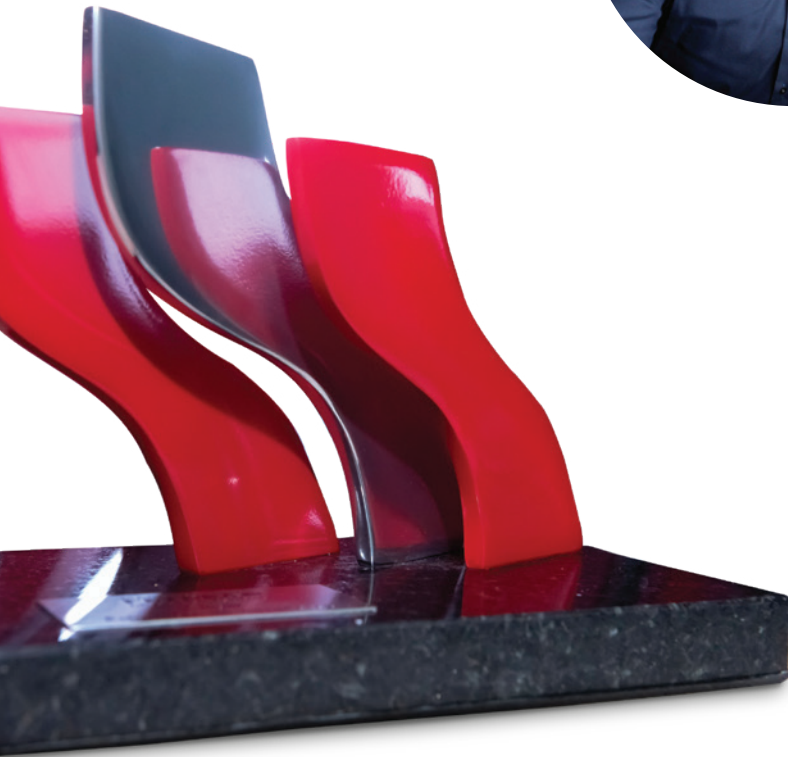
Eu Uso Ônibus 36

A jornalista fundadora do site PRO COLETIVO e sua opção pelo transporte público



FOTO: ARQUIVO PESSOAL





FETPESP festeja o sucesso do seu 1º Prêmio de Comunicação

Comemoramos o encerramento de uma das mais bem-sucedidas iniciativas da nossa entidade: o 1º Prêmio FETPESP de Comunicação, que também marca o início das festividades dos 10 anos da federação, constituída em dezembro de 2014.

Em maio passado, foram anunciados os finalistas dessa primeira edição do Prêmio. No último dia 27 de junho, conhecemos os três primeiros colocados de cada uma das categorias dessa premiação, que contou com mais de 150 trabalhos inscritos, enviados por profissionais da imprensa, da publicidade, de entidades e de conteúdo para redes sociais e estudantes universitários.

Com o tema “*Movendo Ideias, Celebrando Talentos!*”, o Prêmio FETPESP de Comunicação, lançado em janeiro deste ano, buscou reconhecer e prestigiar as melhores produções sobre os desafios e avanços dos transportes de passageiros no Estado de São Paulo, veiculadas em diferentes meios de comunicação.

A premiação foi idealizada porque a FETPESP valoriza e acredita no poder da informação consistente e esclarecedora como forma de melhorar a compreensão e o debate sobre a atuação das empresas operadoras, que lidam com o transporte de passageiros, seja ele urbano, metropolitano ou rodoviário.

Tenho certeza de que essa iniciativa inédita da FETPESP inspirará e incentivará as melhores discussões sobre o serviço de transportes de passageiros, essencial e estratégico para toda a sociedade. Nas próximas edições do Prêmio FETPESP continuaremos a buscar o reconhecimento dos profissionais da Comunicação e a incentivar a formação de novos talentos. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

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

A reconquista do passageiro é tema do Seminário Nacional NTU 2024

Por Francisco Christovam



A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) realiza entre os dias 06 e 08 de agosto próximo, em São Paulo, a 37ª edição do seu Seminário Nacional, com o tema “A revitalização do transporte público e a reconquista do passageiro”. No mesmo local onde serão realizados os painéis de discussão, acontecerá, também, a *LAT.BUS Transpúblico*, feira latino-americana de transporte, que já se tornou o maior evento em mobilidade urbana da América Latina. Uma oportunidade para todos os segmentos do transporte coletivo urbano, rodoviário e de fretamento conhecerem as inovações tecnológicas e os lançamentos da indústria e, principalmente, debater realidades e perspectivas para o setor.

Como 2024 é ano de eleições municipais, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) lançará, durante o evento, um documento intitulado “Como ganhar eleições: transporte público de qualidade para o cidadão”, com o propósito de orientar candidato(a)s ao cargo de prefeito(a)s e suas equipes técnicas sobre como elaborar propostas — realistas e factíveis — de projetos e de planos de ação, no campo dos transportes coletivos urbanos.

Também durante o Seminário, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentará os resultados da nova Pesquisa Mobilidade da População Urbana, que contou com o apoio técnico da NTU.

O setor de transportes de passageiros passa, atualmente, por grandes mudanças, seja no âmbito institucional e jurídico-legal, seja nos aspectos tecnológicos, econômico-financeiros e operacionais. Há um conjunto de propostas em andamento, como o projeto de lei substitutivo ao PL Nº 3.278/2021, que cria o marco regulatório para os transportes urbanos; a regulamentação da reforma tributária; a reoneração da folha de pagamento das empresas operadoras e a eventual criação de um Sistema Único de Mobilidade (SUM), conforme PEC Nº 25/2023, já apresentada ao Congresso Nacional, que serão abordadas em painéis de discussão durante o Seminário.

Também estará na pauta dos debates a adoção de novos modelos de negócio, considerando o investimento em frota sob responsabilidade de terceiros, seja para a aquisição de ônibus diesel ou de ônibus com tração elétrica, com aportes financeiros por parte do poder público ou de fundos privados de investimento, para a operação pelas empresas privadas. Esse tema será abordado em dois painéis; o primeiro tratando de modelos adotados no Brasil e o segundo, de modelos adotados em outros países da América Latina e da Europa.

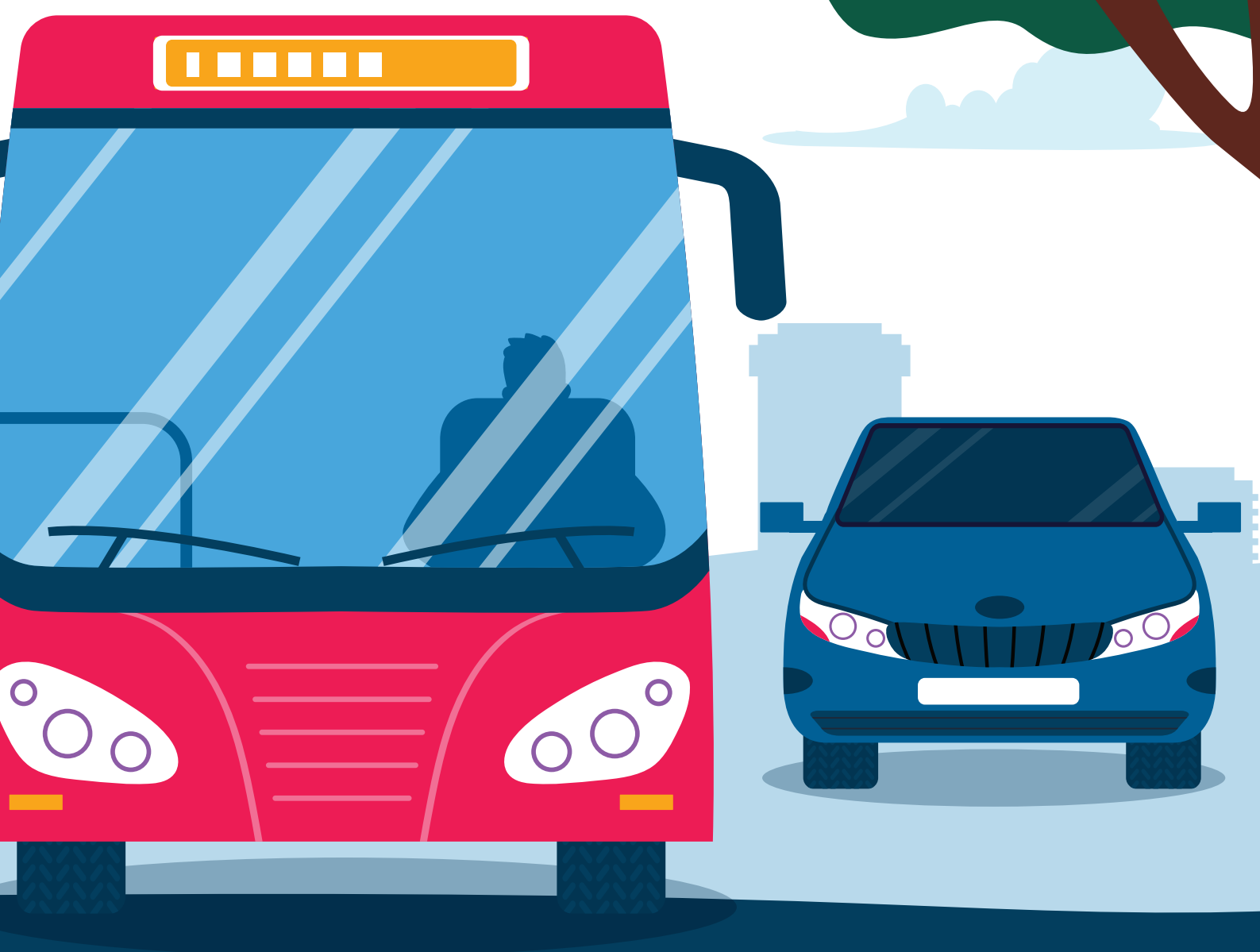
A viabilização de programas de descarbonização das frotas de ônibus, utilizando veículos movidos a tração elétrica ou com motores a combustão, bem como a adoção de subsídio público aos serviços em mais de 250 cidades e a implantação de tarifa zero em quase 130 cidades também farão parte dos assuntos a serem debatidos nos dois dias de Seminário.



A 37ª edição do Seminário Nacional NTU é uma oportunidade para se enxergar os transportes coletivos urbanos de passageiros sob uma nova ótica. As mudanças em curso poderão possibilitar a prestação de um serviço de melhor qualidade, que satisfaça os clientes, além de propiciar o desenvolvimento de novos mercados para os fabricantes e fornecedores, garantir o cumprimento do papel institucional dos poderes concedentes como entes responsáveis pelo cumprimento de um direito social e, não menos importante, assegurar a sustentabilidade e o crescimento das empresas operadoras. ●

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).





Milton Jung conduziu a cerimônia



Milton Jung e o presidente Mauro Herszkowicz

1º Prêmio FETPESP de Comunicação anuncia seus vencedores

Evento distribuiu R\$ 180 mil em premiações e reuniu empresários do setor, comunicadores e representantes de veículos de comunicação



A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) anuncia os ganhadores da primeira edição do “**Prêmio FETPESP de Comunicação – Movendo Ideias, Celebrando Talentos!**”, que prestigia e incentiva os trabalhos jornalísticos e de comunicação que contribuem significativamente para o avanço, a promoção e a valorização do setor de transportes de passageiros no estado de São Paulo. A cerimônia, que distribuiu R\$ 180 mil em prêmios, aconteceu dia 27 de junho, em São Paulo (SP), reunindo comunicadores e empresários.

“Com essa iniciativa, a FETPESP quer contribuir para o aprimoramento do setor, promovendo a inovação, a acessibilidade, a sustentabilidade e o senso de comunidade. Diante disso, ficamos felizes em celebrar os trabalhos realizados pelos comunicadores, que ajudam muito a transformar o setor de Transportes de Passageiros no estado de São Paulo”, afirma o presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz.

O jornalista, radialista e palestrante Milton Jung foi o cerimonialista, conduzindo a noite no JK Boulevard, onde empresários do setor de Transporte de Passageiros, além de comunicadores, representantes de veículos jornalísticos e estudantes de Jornalismo, se fizeram presentes. “Achei muito especial o prêmio olhar para os estudantes.

FOTOS: DIVULGAÇÃO/FETPESP

Geralmente, os prêmios não olham para eles. O [1º] Prêmio [FETPESP] já é especial por isso, além de alertar os comunicadores para que eles prestem mais atenção ao transporte”, disse Jung à Sou + Ônibus.

A primeira edição do Prêmio FETPESP de Comunicação teve como patrocinador o Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) e contou com o apoio institucional da Prodata Mobility Brasil, da CAIO e da Mercedes-Benz Brasil.

O jornalista Antonio Ferro, da revista AutoBus, figurou entre os finalistas da categoria Internet. Ele comentou sobre a sensação de estar entre o seleto grupo. “Na primeira edição de um prêmio tão importante, relativo à mobilidade, ser reconhecido é muito bom, uma satisfação muito grande que vem a coroar o meu trabalho. São 14 anos de revista AutoBus. Este é um tema tão importante quanto saúde, segurança... Sem o transporte, a sociedade não se desenvolve”, afirma.



JÚRI E PREMIAÇÕES

Os trabalhos inscritos foram avaliados por um júri composto por profissionais de reconhecida competência e *expertise* em Comunicação e Jornalismo na área de Transportes de Passageiros. Os jurados desta primeira edição do prêmio foram: Raissa Santos Cruz; Livia Cerezoli de Castro; Marli Cunha Gonçalves; Ulisses Lacava Bigaton; e o time de *marketing* da CAIO, Tânia Pires de Souza e Mônica Quemel.

“Esse é o caminho que o setor tem que traçar, porque a comunicação é um dos pilares do bom serviço que o transporte presta à população. Que venham outros prêmios para que possamos valorizar o que é feito dentro dos trabalhos de comunicação voltados ao transporte. Espero que seja a primeira edição de muitas”, afirma o jornalista Ulisses Lacava, especialista em Comunicação no setor.

A avaliação foi baseada nos critérios de relevância, qualidade jornalística ou comunicação, originalidade, abordagem, precisão das informações, impacto na sociedade e contribuição para o setor de transportes de passageiros.



Foram premiados os três primeiros colocados de cada categoria, conforme os seguintes critérios:



1º colocado:

Prêmio de R\$ 20.000,00, troféu e certificado.



2º colocado:

Prêmio de R\$ 10.000,00, troféu e certificado.



3º colocado:

Troféu e certificado.

VEJA A GALERIA DE IMAGENS:



O jornalista Adamo Bazani, finalista na categoria Internet, também enalteceu a iniciativa da FETPESP. “Um prêmio como esse mostra como é importante essa iniciativa para aproximar o setor dos jornalistas. Pra mim, foram dois prêmios esta noite, primeiro o prêmio em si, [e] o segundo prêmio que eu recebi hoje foi ter reencontrado o Milton Jung, que considero o pai do Diário do Transporte”, disse ele.

Ambos, Jung e Bazani, foram colegas na Rádio CBN e puderam se reencontrar. Bazani contou como Jung o ajudou a idealizar o *site* do qual hoje é editor e se tornou referência no transporte. “Tive um acidente de trânsito e o Milton me abriu espaço para contar essa história e me motivou a montar o *site* que falasse do setor, e deu certo”, finalizou Bazani.



GANHADORES

Confira a lista dos ganhadores de cada categoria:



CATEGORIA AÇÃO INSTITUCIONAL

1º lugar: Cilene Cabral – Campanha “Todos colaboram, todos viajam melhor” - SPTrans.

2º lugar: Rosemeire Zilio Sakamoto (EMTU) – Programa “Giralivro EMTU”.

3º lugar: Luciana Maria Lisboa Herszkowicz Harari (Paraty Mobilidade) – Campanha “Girobus – ônibus itinerante da Paraty Mobilidade”.



CATEGORIA CAMPANHA PUBLICITÁRIA

1º lugar: Roberto Sganzerla (PróUrbano e RPMobi) – Campanha “É coletivo, é para você – PróUrbano e RPMobi”.

2º lugar: Fernanda do Couto Araújo (Viação Cometa) – Campanha “Rebranding Viação Cometa”.

3º lugar: Murillo da Silva Fonseca - empresa RADIAL TRANSPORTE - Campanha: Mulheres na Radial Transporte e Marta de Lima Cavalcanti - empresa MOBIBRASIL - Campanha: Campanha do EPI Manoel Marinho



CATEGORIA JORNALISMO

1º lugar: Bruno Azevedo (TV Globo) – Matéria “Tecnologia e Mobilidade”.

2º lugar: Rone Fabio Carvalho Junior (Diário da Região) – Matéria “Pelo direito de ir e vir”.

3º lugar: Rone Fabio Carvalho Junior (Diário da Região) – Matéria “Em busca da mobilidade sustentável”.



CATEGORIA ESTUDANTE

1º lugar: Nicolas Souza Jacomelli (Faculdade Cásper Líbero) – Matéria “Mobilidade Urbana no pós-pandemia em SP”.

2º lugar: Caio Innocencio Cornachini (Faculdade Cásper Líbero) – Matéria “Tarifa zero nos ônibus de São Paulo para pessoas de baixa renda”.

3º lugar: Nahaly Cristini da Silva Santos (FAPCOM) – Matéria “Os desafios do TDAH: existo, mas não sou visto”.



CATEGORIA INTERNET

1º lugar: João Kerr Guimarães Bidetti (Global ESG) – Matéria “Corrupção e planejamento falho são obstáculos à mobilidade sustentável”.

2º lugar: Adamo Alonso Bazani (Diário do Transporte) – Entrevista “Não existe protocolo para combater incêndio em ônibus elétricos e Bombeiros de SP se preocupam com aumento de frota”.

3º lugar: Antonio Ferro (Revista Autobus) – Matéria “BRT, a velocidade que o ônibus urbano precisa”.



CATEGORIA PODCAST

1º lugar: Luiz Henrique Gonçalves Romagnoli (Podcast do Transporte) – Programa “Mulheres do Transporte no Podcast do Transporte”.

2º lugar: Luiz Henrique Gonçalves Romagnoli (Podcast do Transporte) – Programa “Podcast do transporte: série de matérias sobre eletrificação, com ênfase em São Paulo, capital”.

3º lugar: Rogério Furlan de Souza (Rádio Gazeta Online) – Programa especial “Mobilidade urbana: um assunto que vai além do ir e vir de uma população!”.

Frotas Conectadas 2024 discute as inovações tecnológicas no transporte



Anderson Oliveira durante a apresentação da EasyESG (Reprodução)

O Frotas Conectadas 2024 reuniu os maiores especialistas e dirigentes dos setores de logística, transporte e tecnologia para discutir os temas mais relevantes e inovadores para o futuro das frotas comerciais.

Os temas debatidos foram diversos, como gerenciamento de frotas por meio da inteligência artificial (IA) e da *machine learning*, internet das coisas (IoT) em veículos comerciais, veículos autônomos e o futuro da logística, sustentabilidade e eficiência energética, *big data* e análise preditiva na gestão de frotas, segurança cibernética em veículos conectados, eletromobidade, veículos elétricos comerciais, novos modelos de negócios para operações de logística e transporte mais *asset light*, realidade aumentada e virtual na manutenção de veículos, inovação no abastecimento de frotas 5G e comunicação entre veículos, entre outros assuntos.

O evento aconteceu nos dias 21 e 22 de maio, em São Paulo, reunindo mais de 1,8 mil pessoas, contando ainda com 40 patrocinadores e apoio das principais entidades que representam as empresas do setor. Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, foi o organizador do encontro.

REVOLUCIONANDO A INFRAESTRUTURA PARA ABASTECIMENTO DAS FROTAS

O abastecimento das frotas elétricas foi debatido no painel realizado no segundo dia do **Frotas Conectadas 2024**. Zeno Nadal, engenheiro elétrico da CTO Otsmah – Recursos Energéticos Sustentáveis, falou sobre o exemplo de Bogotá, na

Colômbia, que implementou diferentes modelos de garagens para ônibus elétricos.

“Aqui no Brasil, é necessário melhorar a distribuição de energia. Temos energia, mas falta estrutura”, disse ele, alertando para esse grande desafio para a eletrificação das frotas no país. “O cuidado na construção dessa garagem começa no piso, por conta do peso dos ônibus. Todas as ligações são subterrâneas e não há preocupação em se ter uma frota reserva. São 381 pontos de carregamento (dispensadores) de 150 kW cada um. Nós temos em São Paulo pouquíssimos pontos equivalentes a esses”, diz ele.

São mais de 400 veículos nesse caso em Bogotá. Os ônibus são carregados durante a madrugada, cujo custo é menor. No Brasil, ele aponta que não há essa diferenciação dinâmica da tarifa. Nadal afirma que a autonomia dos ônibus chega a 250 km.

“Temos alguns programas do governo, como o [...] Mover, a Integração com Energias Renováveis, a Frente Parlamentar para a Eletrificação no Senado Federal, para podermos avançar”, afirma o engenheiro elétrico.

Felipe Martins, da WEG, lembrou a importância da conectividade para o abastecimento de veículos elétricos. “O sucesso do negócio passa pela digitalização. O carregador tem que ser conectado à internet para controlar se há sobrecarga ou qualquer outra situação”, disse ele, o que é fundamental para a segurança e a eficiência do abastecimento.

“O avanço da eletrificação das frotas no Brasil está, como falamos, ‘pé embaixo’, está acelerado,” afirma. Principalmente no setor de entregas, ele acredita que, quando se faz as contas,



TEMOS OS ÔNIBUS, TEMOS A ENERGIA, MAS NÃO TEMOS A INFRAESTRUTURA „

Zeno Nadal, engenheiro elétrico da CTO Otsmah
– Recursos Energéticos Sustentáveis.

não dá para comparar com o carro a combustão. Essa realidade, porém, é diferente no setor do transporte urbano de passageiros.

Outro palestrante foi Wilson de Moraes, da ABB Eletrificação, que destacou que todo novo modelo de negócios tem sua curva de aprendizado. “Precisamos pensar em novas soluções”, diz ele. Moraes alerta, porém, que, para frotas de veículos maiores, a conta pode mudar um pouco; nem sempre vale a pena no momento.

“Quando você vai comprar um transformador de distribuição é uma coisa, mas quando você vai montar uma infraestrutura para atender a uma frota de ônibus, por exemplo, esses equipamentos vão demorar para ser entregues. Além disso, vai haver a necessidade, no local, de uma nova subestação. Determinados processos para compra de terrenos para esse fim, dependendo da concessionária, podem demorar cinco anos. Então, minha recomendação é para as empresas de energia correrem para dar tempo, porque temos os ônibus, temos a energia, mas não temos a infraestrutura”, sentencia Nadal.

Felipe Martins lembra que, à noite, o consumo de energia é menor. “Algumas turbinas de Itaipu são desligadas à noite. Então, se o veículo for abastecido nesse horário, você consegue trazer até mais estabilidade, a água vai descer de qualquer forma... é só ver se aproveitou a energia ou não. Precisamos mesmo de mais rede de infraestrutura, para atender às frotas de ônibus e de caminhões”, afirma.

De fato, o planejamento é o ponto-chave para conseguir viabilizar a reestruturação para poder fazer a transição visando ao abastecimento dos veículos elétricos.

Moraes ainda levantou outro ponto sobre a modernização dos carregadores e do sistema como um todo. “Essas novas tecnologias são todas conectadas à internet. A gente não fala mais de um carregador se não estiver conectado à internet. O próprio carregamento de um ônibus... quando isso acontece, o veículo está passando todos os dados dele por telemetria. Você tem uma central de operação, mais ou menos como acontece no metrô”, explica ele.

Em uma garagem de ônibus elétrico, os dados são fundamentais, pois é em cima destes dados que as decisões são tomadas. “A decisão vai impactar diretamente o seu negócio. O sucesso do seu negócio está na digitalização. O carregador não é uma tomada, é um equipamento ultramoderno que tem um protocolo específico para conversar com o veículo elétrico, principalmente

visando à segurança do operador, pois verifica as condições da bateria, se ela está quente, se ela está fria”, diz.

São situações que não “aparecem” para um leigo. “Sei da polêmica aqui em São Paulo, em que o Corpo de Bombeiros está se pronunciando sobre [a] proibição ou não de carregadores em condomínios. Não adianta colocar um carregador que não está conectado à internet; ele não vai ter um controle da limitação da potência se chegar todo mundo para carregar ao mesmo tempo, o que vai acontecer e vai sobrecarregar a instalação.

No ônibus é a mesma coisa. A diferença é que, em um negócio como a operação de ônibus, você calcula isso antes, já tem o tempo da recarga. Assim, dá para verificar a quantidade de carregadores, fazer uma programação, reduzir a potência instantânea da rede... Toda essa parte de engenharia depende das empresas certas para fazer o projeto. Tudo isso envolve atores diferentes, como as concessionárias, os fabricantes, as empresas que fazem a instalação, o operador. É um novo negócio que está sendo iniciado”, afirma ele.

EVENTO APRESENTOU STARTUPS “QUENTES” DO SETOR

Além dos painéis, também houve a apresentação de algumas startups com suas ideias inovadoras. Entre elas, a EasyESG, uma plataforma que ajuda as empresas a implementarem o conceito de sustentabilidade de forma simples.

“Quando falamos em ESG, é comum as empresas terem dificuldades para trabalhar essa questão. Nossa plataforma nasceu para iniciar e dar o apoio às empresas que querem o ESG como um pilar da gestão e da estratégia do negócio, em conformidade com a norma ABNT PR 2030”, explica o cofundador da plataforma, Anderson Oliveira.

A norma citada apresenta conceitos, diretrizes e modelos de avaliação e direcionamento para as organizações desenvolverem e incorporarem os princípios ambientais, sociais e de governança em suas operações. “Nós adaptamos esse modelo da ABNT, condizente com o mercado brasileiro, respeitando suas características, o que as outras plataformas não oferecem, pois são modelos europeus e norte-americanos. [A plataforma] também oferece comparativos com empresas concorrentes e permite medir a própria evolução da empresa”, afirma ele.

A ideia da plataforma nasceu no curso de pós-graduação em Gestão de Negócios da Fundação Dom Cabral (FDC), em 2023. Agora, ela foi aceita no programa START, de aceleração de startups, do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). Ela pode ser útil de três formas: Setorial (entidades e prefeituras); Gestão do negócio (gerenciando fornecedores) e Análise Interna (melhorar as metas da empresa). ●

SAIBA MAIS:
WWW.EASYESG.LOG.BR



Exame toxicológico: FETPESP realiza live para esclarecer dúvidas das empresas



A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) realizou uma videoconferência sobre o exame toxicológico para dirimir as dúvidas que surgiram com as novas regras e obrigações para empresas e motoristas. Foram convidados para responder às questões os especialistas Dr. Renato Campestrini, advogado especializado em trânsito e mobilidade, e Reinaldo Gomes e Leonardo de Medeiros, ambos representantes da Synvia (antiga Caeptox). A reunião teve a moderação de Helio Silva, gerente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP).

Inicialmente, Reinaldo Gomes, que é diretor comercial da Synvia, explicou que o sistema para a eleição do motorista que vai ser examinado é randômico, ou seja, não é a empresa que determina, mas o próprio sistema, de forma aleatória, e, em seguida, a certificação dele será eletrônica, via eSocial, que deve começar a funcionar completamente em agosto, com a transição desses dados.

O que já se sabia até então é que as empresas terão grande responsabilidade em manter a conformidade desses exames, sendo também as responsáveis pelo custo dos exames para profissionais com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) das categorias C, D e E nas seguintes situações: antes da admissão, por ocasião do desligamento e periodicamente, no mínimo a cada 2 anos e 6 meses, por meio do já citado sistema de seleção randômica. O gerenciamento do corpo de colaboradores será feito via internet, como, por exemplo, no próprio sistema Synvia Tox ou similar.

As empresas já precisam estar adequadas e em conformidade com o sistema randômico, pois, a partir de agosto, os dados sobre os colaboradores deverão ser enviados para os órgãos reguladores.



FOTO: REPRODUÇÃO

Participantes do encontro virtual que esclareceu dúvidas sobre o exame toxicológico

A Revista Sou + Ônibus fez um compilado das principais dúvidas com as respostas condensadas dos especialistas:

Sou + Ônibus – Os motoristas que recebem a notificação da multa têm um prazo de defesa. Como isso funciona?

Toda autuação por desrespeito à legislação de trânsito permite ao condutor autuado apresentar defesa prévia e posterior recurso administrativo em duas instâncias. A primeira perante a Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI), e a segunda instância perante o Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN). A defesa ou os recursos apresentados precisam ser elaborados em relação aos termos da autuação aos quais o condutor autuado discorda e possui meios hábeis para contestar a autuação.

A notificação da autuação é encaminhada após a constatação da infração e lavratura do Auto de Infração de Trânsito (AIT). Isto posto, caso o condutor seja autuado em uma das situações previstas na legislação (arts. 165-B, 165-C ou 165-D do Código de Trânsito Brasileiro), deverá apresentar o exame toxicológico em dia para regularizar sua situação. O exame toxicológico em dia é obrigatório para o condutor habilitado nas categorias C, D ou E.



A LIVE PODE SER ACOMPANHADA AQUI



FOTO: SHUTTERSTOCK

Sou + Ônibus – O que acontece se o exame der positivo? Ele fica sujeito à multa ou à suspensão da carteira? Quando pode refazer?

O condutor será autuado e terá o direito de dirigir suspenso pelo período de até três meses, condicionado o levantamento da suspensão do direito de dirigir mediante a apresentação de exame toxicológico com resultado negativo (conforme orienta o art. 148-A do Código de Trânsito Brasileiro).

Sou + Ônibus – A partir de quando eu começo a contar o prazo de 2 anos e 6 meses?

A partir do momento em que o resultado negativo foi disponibilizado pelo laboratório para o Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH). Essa é a data para contagem.

Sou + Ônibus – Se a empresa não fez o exame em maio/2024, pode ser compensado em outros meses?

A obrigatoriedade de realização do exame toxicológico nos casos do art. 61 da Portaria MTE nº 612/2024 é desde a publicação da referida portaria, ou seja, 25 de abril de 2024, e não pode ser compensado nos outros meses. Apenas a escrituração no eSocial passará a ser exigida em 1º de agosto de 2024, contudo, deve ser lançado todo o histórico retroativo de exames desde o mês de maio de 2024.

Sou + Ônibus – Os exames periódicos só podem ser feitos de forma randômica? Posso fazer exames além dos que são exigidos, em espaços de tempo mais curtos?

A periodicidade mínima deve ser respeitada, mas se pode realizar mais sorteios dentro de um curto período, pois a lei não veda isto.

Sou + Ônibus – O candidato pagou o exame e está participando do processo seletivo. Se usarmos esse exame na admissão, devemos reembolsar o valor a ele?

Sim, se a empresa aproveitar o exame, deverá reembolsar o condutor.

Sou + Ônibus – O exame realizado no sistema randômico deve ser feito independentemente de o exame do condutor estar vencido ou não?

Sim, o exame randômico é feito a partir do sorteio entre todos os condutores empregados, não importando a data do último exame toxicológico dele.

Sou + Ônibus – O exame toxicológico é válido para renovação da CNH? Por quanto tempo? E para fins de CLT?

Sim. O exame toxicológico, para efeitos do cumprimento da legislação de trânsito, é válido pelo período de 90 dias, sendo possível ser utilizado posteriormente para outras finalidades.

Sou + Ônibus – O evento S-2221 (exame toxicológico) já está disponível no eSocial?

A partir de 1º de agosto, será possível transmitir as informações dos exames, inclusive os realizados retroativamente.

Sou + Ônibus – O art. 61, § 2º, incisos I e II da portaria prevê a inserção do toxicológico no ASO e estar vinculados a aptidão do empregado?

A Portaria MTE nº 612/2024 é expressa ao afirmar que o exame toxicológico não deve constar no Atestado de Saúde Ocupacional (ASO).

Art. 61. Os exames toxicológicos serão custeados pelo empregador e realizados:

§ 2º Os exames toxicológicos não devem

- I - constar de atestados de saúde ocupacional; e
- II - estar vinculados à definição de aptidão do trabalhador para admissão ou demissão.¹

1 BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Portaria MTE nº 612, de 25 de abril de 2024. Altera a Portaria MTP nº 672, de 8 de novembro de 2021, para regulamentar a aplicação dos exames toxicológicos por motoristas profissionais. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2024.

Parque da Mobilidade Urbana reúne especialistas e premia iniciativas e soluções sustentáveis

por Marcelo Valladão


O Parque da Mobilidade Urbana, realizado nos dias 13 e 14 de junho, na ARCA, em São Paulo, foi um evento de grande importância, com 9.000 m² de área total, focado nas últimas tendências e nos desafios da mobilidade urbana.



FOTO: MARCELO VALLADÃO

Rádio Ônibus, parceira da revista, levou seu estúdio móvel

O evento incluiu uma série de palestras, exposições e experiências interativas que abordaram temas essenciais, como:

-  Transporte público.
-  Logística urbana inteligente.
-  Frotas conectadas.
-  Planejamento urbano.
-  Tecnologia e inovação.
-  Segurança no trânsito.
-  Inclusão.
-  Mobilidade ativa.
-  Mobilidade compartilhada.
-  Mobilidade aérea urbana e *drones*.

Destaques do evento

Ação “Ruas Completas”: promovida pelo World Resources Institute (WRI), esta iniciativa interativa visou sensibilizar os participantes sobre a importância de uma mobilidade urbana mais sustentável. Os participantes puderam vivenciar uma jornada multimodal, experimentando como diferentes meios de transporte facilitam o acesso às ruas da cidade.

Premiações

2ª edição do Prêmio PMU (13 de junho): em parceria com a Urucuia Mobilidade, premiou iniciativas públicas e privadas que promovem a mobilidade urbana sustentável, segura e inclusiva. Mais de 180 iniciativas foram inscritas.



CONHEÇA TODOS
OS VENCEDORES AQUI

Destaques Maio Amarelo 2024 (14 de junho): promovida pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, reconheceu ações realizadas durante o mês de maio que visam promover a segurança no trânsito.



CONHEÇA TODAS
AS AÇÕES RECONHECIDAS AQUI

Participantes do painel sobre o PAC



FOTOS: MARCELO VALLADÃO

Participação e programação

O evento contou com 3.231 visitantes, 35 painéis temáticos, 158 palestrantes e mais de 30 patrocinadores e expositores.

Os principais conteúdos para a transformação da mobilidade urbana foram discutidos, incluindo:

- Sistemas inteligentes para a mobilidade urbana.
- Transporte coletivo.
- Descarbonização.
- Segurança viária.
- Tarifa zero.
- Modelos de financiamento do setor e da indústria.
- Tecnologias aplicadas aos sistemas de transporte.
- Infraestrutura para eletrificação.
- REFROTA.
- Novo PAC.
- Pagamento digital.
- Planejamento urbano.
- Micromobilidade.



FETPESP e CNT presentes durante o PMU

MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: OS INVESTIMENTOS DO NOVO PAC NÃO PODEM REPETIR ERROS DO PASSADO

Um dos painéis que aconteceram no evento discutiu o que se espera do Novo PAC apresentado pelo governo no que diz respeito à mobilidade urbana, com a mediação de Sérgio Avelleda, ex-secretário de Transportes de São Paulo e sócio-fundador da Uruçuia – Inteligência em Mobilidade Urbana. O painel contou com a participação do diretor executivo da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU), Francisco Christovam, que também é vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).

O debate ainda teve a participação de Maria Carolina Noronha, assessora governamental da Confederação Nacional do Transporte (CNT), e de Fernando de Caires Barbosa, secretário de Transportes de Campinas. Entre as pautas, foi discutido como serão os investimentos e de que forma o programa induzirá inovações em gestão, regulação e tecnologias para o transporte urbano, bem como o uso de energias renováveis para a redução das emissões de CO2 e como será a seleção para que estados e municípios apresentem seus projetos prioritários.

“O Novo PAC representa uma injeção não só de recursos, mas de esperança. O governo federal está comprometido com uma agenda para mover a mobilidade urbana”, é assim que Sérgio Avelleda define o novo programa que deve injetar R\$ 1,7 trilhão em investimentos de diversas frentes, incluindo a mobilidade urbana. “Mas não faz sentido comprar um ônibus elétrico por R\$ 3 milhões e deixá-lo parado no engarrafamento”, ressalta. Por isso, a liberação dos recursos deve estar condicionada a projetos e obras eficientes.

Maria Carolina apresentou um panorama acerca de alguns pontos de reflexão sobre como se deu a aplicação do PAC anterior, levantando alguns problemas que ocorreram nas três versões, compreendidas entre 2007 e 2018. “De uma forma geral, tivemos 70% dos projetos executados, mas 30% das obras paralisadas. O TCU [Tribunal de Contas da União] fez, em 2019, uma auditoria sobre essas obras. De uma forma geral, faltavam estudos de viabilidade, faltavam projetos básicos... no meio do projeto você tinha que rever as tecnologias, os projetos, ou as empresas abandonavam os projetos. E o preço aumentava muito; basicamente os pontos técnicos, o abandono de empresas e a capacidade financeira e a governança prejudicaram a execução”, afirma ela.

Ela ressalta que é necessário um bom planejamento, um estudo profundo de viabilidade e um projeto básico consistente; boa parte do que vem depois é dirimido. “Agora, temos uma nova oportunidade de crescer, aprender e não cometer os mesmos erros do passado. Que tudo isso seja avaliado e sirva como aprendizado. A gente nunca teve tanto dinheiro sendo ofertado para melhorar estados e municípios”, disse a assessora.

O Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) está desenvolvendo um mapa de possibilidades de investimento em



*A GENTE NUNCA TEVE
TANTO DINHEIRO SENDO
OFERTADO PARA MELHORAR
ESTADOS E MUNICÍPIOS*”

Maria Carolina Noronha, assessora governamental da CNT.

infraestrutura de metrô, trens e VLTs em 21 cidades brasileiras com mais de 1 milhão de habitantes. O valor investido total será de R\$ 27,8 milhões, e o resultado deve ser o Estudo Nacional de Mobilidade Urbana.

Esse estudo norteará a Estratégia Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo concessões e parcerias público-privadas e ordenando os investimentos do Novo PAC. Em Campinas, por exemplo, o secretário Fernando Caires afirmou que há dúvidas. “Temos muitas dúvidas [sobre o Novo PAC]. Os sistemas do Brasil majoritariamente são operados por operadores privados, enquanto o PAC propõe uma frota pública. Isso é um desafio do governo inteiro.” A cidade terá verba para comprar 512 novos ônibus; destes, metade elétricos.

Francisco Christovam, especialista do setor, iniciou sua fala apresentando algumas preocupações. A primeira delas é que os recursos destinados para a renovação de frota serão encaminhados às prefeituras, mas estas não têm frota. “As prefeituras não têm frota. Publicamente, nós hoje temos apenas três empresas públicas operando no Brasil. Na prática, pela própria condição da operação, a empresa privada acaba sendo mais eficiente do que a empresa pública. Esse financiamento do setor público gera três situações: primeira, a prefeitura compra os ônibus e faz uma cessão para o operador local, que já está operando; segunda situação, a prefeitura faz a licitação de operação da frota pública; e, por fim, alguma prefeitura pode resolver constituir uma empresa pública.”

Christovam levantou essas questões, afirmando que devem ser debatidas no Ministério das Cidades. “As prefeituras que não têm órgão de gestão não estão preparadas para fazer essas licitações, não sabem as especificações técnicas [...]. Eu vejo isso como uma oportunidade incrível de o Ministério liderar esse movimento de termos uma família de veículos, de médio, pequeno e grande portes, feitos para situações especiais”, afirma.

Cada uma das 67 cidades poderá sofrer diversas pressões, inclusive externas, de vários mercados, que podem afetar o mercado interno brasileiro. “Temos veículos produzidos no Brasil que podem competir com qualquer veículo internacional. E sabemos que, muitas vezes, o menor preço significa menor qualidade”, diz ele.

“Nós nunca tratamos o transporte coletivo urbano de passageiros, serviço essencial, com esse nível de discussão. Estamos saindo do empirismo e indo para o profissionalismo”, finalizou Christovam. ●

32
anos
de história

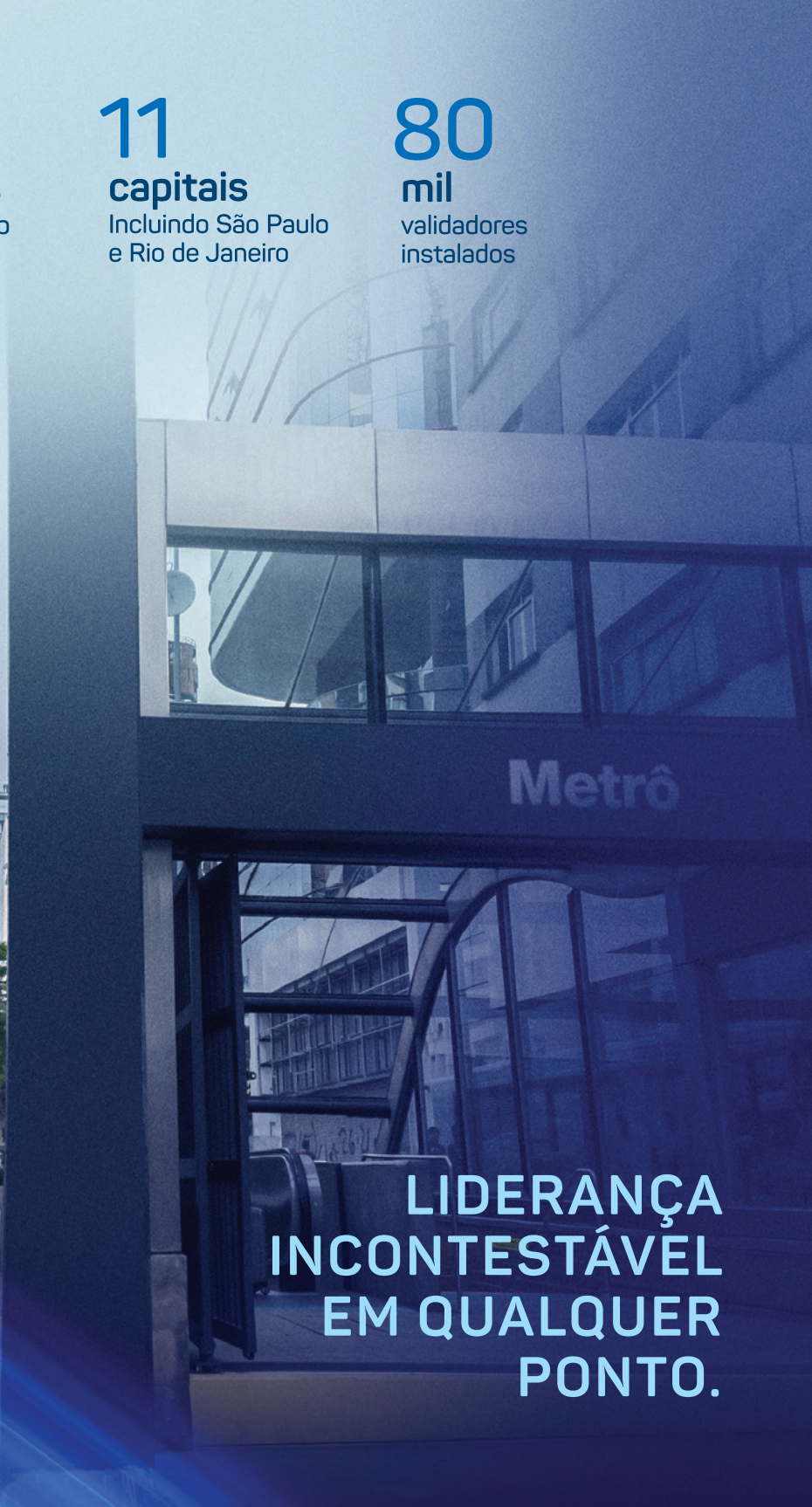
400
mil usuários
cadastrados no App
Prodata em mais
de 10 cidades

11
capitais
Incluindo São Paulo
e Rio de Janeiro

80
mil
validadores
instalados

+de
110
projetos
ativos

+de
200
cidades
Líder no mercado
brasileiro



**LIDERANÇA
INCONTESTÁVEL
EM QUALQUER
PONTO.**

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

De São Paulo ao Rio, com segurança e conforto

Em tempos de passagens aéreas com preços exorbitantes, o modal rodoviário é uma excelente opção para quem precisa viajar

Rio de Janeiro

Por Antonio Ferro

Distantes pouco mais de 400 quilômetros, as capitais paulista e fluminense podem ser conectadas por duas formas – por ar ou por terra –, dependendo do bolso ou da pressa de quem viaja para chegar às duas metrópoles. Pelo avião, o interessado se desloca em 40 minutos (tempo de voo), mas pode ter que desembolsar uma boa quantia, dependendo da hora e da disposição.

Já por vias terrestres, as duas cidades são ligadas por grandes empresas de ônibus, que oferecem vários tipos de serviços, preços (muito mais baratos em relação ao avião) e conforto, além da segurança de uma frota sempre atualizada. A desvantagem? O tempo de deslocamento. Mas isso é compensado pela bonita paisagem que circunda a Rodovia Dutra (se você preferir viajar de dia) ou por uma boa noite de sono em uma das confortáveis poltronas oferecidas.

Entre as companhias que são regulares nessa rota, a Viação Águia Branca se destaca por disponibilizar 302 horários semanais (com saídas de São Paulo e do Rio de Janeiro) no que foi e é considerado um importante eixo rodoviário (por referência, o mais antigo do Brasil), passando por importantes polos econômicos.

Foi nessa rota que a revista *Sou + Ônibus* teve uma experiência operacional, conhecendo de perto como é o serviço oferecido, junto ao atendimento qualificado, que é disponibilizado aos clientes da operadora. Mas, antes, este editorial foi conhecer um pouco do cotidiano da empresa, em sua base localizada no bairro paulistano da Vila Guilherme.

A base conta uma estrutura própria para atender à sua operação, com alojamentos para os motoristas, oficina mecânica, além de áreas administrativas, salas de tráfego e de alimentação. A base de São Paulo acomoda 200 profissionais do volante, em um total de 1.100 que a transportadora tem. E o item segurança é fundamental, ao passo que todos os motoristas passam por um rigoroso processo de seleção e treinamentos para se alcançar a segura condução.

A cultura da segurança é um aspecto muito bem ressaltado: as condições físicas e psíquicas dos motoristas merecem um tratamento atencioso, em um ambiente de trabalho equilibrado, que gera resultados positivos e práticos. Nessa linha estratégica de operação, a empresa conta com o seu programa Medicina do Sono, iniciativa presente há mais de 24 anos em sua estrutura, com atividades de capacitação e acompanhamento individual dos motoristas, tendo, também, salas de estimulação do alerta, localizadas em pontos estratégicos para a manutenção do nível ideal de atenção ao dirigir e prevenção à sonolência.

A Viação Águia Branca tem origem no Espírito Santo, há 77 anos, de onde cresceu e atua em mais de 700 localidades de oito estados: Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Alagoas, Sergipe e Pernambuco.

O gerente operacional da operadora, José Ramos, ressalta a grande preocupação em selecionar e manter um alto nível de condução por meio de motoristas descansados, bem alimentados e atentos às regras que são fundamentais para se alcançar os melhores

FOTOS: ANTONIO FERRO

serviços disponibilizados para os passageiros. “Nossos protocolos e procedimentos fazem com que as viagens sejam mais seguras: o motorista tem um perfil de condução pré-definido e que atende a determinados períodos dos serviços, sejam eles diurnos, sejam noturnos. Destaco, também, que, antes de cada motorista iniciar sua jornada, ele passa por um teste chamado Atento, com 36 questões de raciocínio rápido (com tempo de respostas entre 1m e 1m15s), que identifica possíveis sinais de desatenção. Além disso, há os testes de fadiga e do bafômetro. Sem isso, ele não sai da garagem com o ônibus”, explicou.

Lembrando que, hoje, 100% dos motoristas da empresa fazem os exames toxicológicos. A Águia Branca custeia os exames integralmente. Por conta de sua política de segurança, os motoristas são sensibilizados da importância do exame; por isso, periodicamente são realizados exames por amostragem com sorteios aleatórios. É feita uma análise de cabelo que determina a presença de vestígios de drogas localizadas no interior de seus fios. O processo analítico detecta drogas e metabólitos que foram absorvidos e permanecem fixos no cabelo meses após o consumo.

No escopo do programa Medicina do Sono, criado pelo Dr. Sérgio Barros, médico do Trabalho, há uma atuação direta e de forma preventiva para evitar acidentes relacionados à falta de descanso apropriado. Na empresa, o motorista tem que dormir, no mínimo, 8 horas. Isso é fundamental.



Ônibus Águia Branca posicionados para manutenção

Salas de estimulação de alerta (equipadas com lâmpadas que totalizam mais de 5 mil lux de iluminação), que ficam localizadas em pontos estratégicos de paradas dos ônibus, fazem a manutenção do nível ideal de atenção, com a prevenção à sonolência por meio de estímulo luminoso. Assim que chegam a esses referidos locais, os profissionais têm 30 minutos para uma alimentação balanceada e prática de atividades específicas de exercício físico de curta duração, além de receber todo o efeito da iluminação citada acima. Ao todo, são 30 salas espalhadas em diferentes pontos de parada pelo Brasil.

Outro detalhe é que a empresa dispõe do indicador de risco em que mostra a todos os seus profissionais do volante as suas ocorrências, alertando-o para que não venham a cometer erros que comprometam a segurança nas viagens. Para se ter uma ideia, em abril deste ano houve apenas uma ocorrência de excesso de velocidade em 1.343.000 quilômetros percorridos. Em 2023, não foi registrado acidente provocado pelos motoristas da operadora.

Outrossim, os motoristas são reconhecidos e valorizados com benefícios e bônus financeiros junto ao vale-alimentação concedido aos profissionais e outras premiações relacionadas aos aspectos de aparência, educação, condução econômica e não ocorrências negativas na operação. “A cultura da empresa é sempre ter programações específicas que valorizem os nossos profissionais, com qualificação, junto com a participação da família como incentivadores à melhor condução”, disse José Ramos.

EXPERIÊNCIA OPERACIONAL

Após conhecer a estrutura de suporte da Águia Branca, foi a vez de embarcar em um de seus modernos ônibus Double Decker em direção ao Rio de Janeiro. Como foi em um dia de antevéspera do show da cantora norte-americana Madonna, que aconteceu na praia de Copacabana, a procura pelos seus serviços já estava em franco crescimento.

O ponto de partida foi o Terminal Rodoviário do Tietê, e, às 14h15, o ônibus mencionado iniciou sua jornada, deslizando pelas rodovias Ayrton Senna/Carvalho Pinto até a rodovia Presidente Dutra, na altura da cidade de Taubaté. Pouco tempo depois, o Paradiso 1800 DD G8 encosta na parada em Guaratinguetá, onde o grupo de jornalistas que acompanhou essa experiência pôde conhecer a sala de estímulo, espaço em que os motoristas que realizam os serviços entre 18h00 e 1h45 devem entrar e cumprir com o que é determinado pela política de segurança da transportadora para alcançar seu bem-estar.

Às 21h15, o ônibus mencionado chega à rodoviária do Rio de Janeiro. Foram 7 horas de viagem, com paradas de 30 minutos para o lanche e quase 40 minutos no alto da Serra das Araras, onde houve uma operação da Polícia Rodoviária Federal para revistar todos os ônibus que iam em direção à Cidade Maravilhosa. Afinal, Madonna aguardava o seu público, e o ônibus foi o grande meio transportador das pessoas até lá. ●

Programa Despoluir e o exemplo da Viação MIMO

FOTO: REPRODUÇÃO



Veículo recebe selo de aprovação



Empresa possui diversos tipos de operação



A busca contínua por alternativas sustentáveis para o seu crescimento faz parte do setor de transporte, atividade fundamental para desenvolvimento do Brasil, que assume sua responsabilidade em favor da qualidade de vida e do meio ambiente.

Para aprimorar sua atuação ambiental e também cuidar da saúde das pessoas, as empresas contam com o auxílio do Programa Ambiental do Transporte - Despoluir, uma importante parceria da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), entidade que é a responsável por liderar o programa no estado.

Os técnicos da FETPESP realizam de maneira ininterrupta a visitação às empresas associadas para ajudar na aplicação e manutenção do Despoluir, um exemplo de sucesso, é o trabalho realizado junto à Viação MIMO.

O grupo foi fundado em 1989 e iniciou suas atividades no interior de São Paulo. Hoje, está presente em mais de 25 cidades, possuindo uma frota diversificada, atendendo várias modalidades no fretamento executivo e também no transporte público.

“O programa Despoluir é uma importante parceria firmada entre a CNT e a FETPESP, E e faz regularmente a medição da emissão dos poluentes da nossa frota e é mais uma iniciativa de comprometimento do grupo MIMO com a sustentabilidade no transporte”, explica o Matheus Moreira Filho, diretor da empresa.

“Sem dúvida, esse é um trabalho muito bacana que tem contribuído muito com o nosso segmento”, completa Moreira.

Em recente visita, na qual demonstrou como é feita a aferição dos veículos do grupo, o coordenador técnico operacional do programa, João Carlos Sanches confirmou o comprometimento dos empresários para seguir à risca o programa, a fim de melhorar a qualidade do ar por meio da minimização nas quantidades de poluentes emitidos na operação.

“É o terceiro ano da parceria com a Viação MIMO, com um resultado sempre muito importante. Começamos durante a pandemia, com um grau de dificuldade muito grande e, de lá para cá, houve uma evolução fantástica com a renovação da frota, cada ano obtendo resultados positivos de aprovação”, explica Sanches.

O coordenador do programa explica ainda que a empresa, neste último ano, implementou a renovação de sua frota para a classificação Euro 6, reforçando a responsabilidade socioambiental da empresa.

“Para se ter uma ideia, apenas em um período de uma semana, foram aferidos mais de 100 carros e todos eles com aprovação”, explica.

A empresa também é parceira da certificação “Cidade Verde”, ou seja, os seus veículos têm o selo do programa no painel dianteiro do veículo, demonstrando que toda a frota está dentro do sistema de aprovação da legislação ambiental.

A empresa também produziu um vídeo institucional em que mostra os procedimentos padronizados de uma inspeção veicular ambiental, a aferição, a entrevista com o motorista e o seu modo de condução, bem como a aprovação final com a colagem do selo de aprovação. ●



Matheus Moreira, ao lado de João Carlos Sanches, falam do programa Despoluir em vídeo

FOTO: REPRODUÇÃO

Fabricantes nacionais de ônibus prontos para a demanda pela descarbonização

Em relação ao início de 2023, exportações aumentaram 30%. Abrindo novos mercados, setor já atende 120 países, além do mercado interno. Entrevistamos o presidente da FABUS, Ruben Bisi, que falou entre outros assuntos de eletrificação, desoneração e Reforma Tributária, mas antes de tudo, da reconstrução pela qual o Rio Grande do Sul passa

Por Marcelo Valladão e Henrique Estrada

Nosso entrevistado é Ruben Antonio Bisi, presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (FABUS), entidade fundada em 1959 e que defende a indústria encarroçadora de ônibus, ele também acaba de assumir o cargo de diretor de Relações Institucionais da Marcopolo, fabricante que é referência mundial na fabricação de carrocerias de ônibus.

Ele atendeu ao pedido de entrevista da Revista Sou + Ônibus, juntamente com a participação da Rádio Ônibus, para falar um pouco do momento do mercado, entre outros assuntos.

Falando direto da sede da Marcopolo, em Caxias do Sul, no estado do Rio Grande do Sul, região que também foi afetada pela pior enchente da história do estado, ele inicialmente nos deu uma ideia de como tem sido difícil reconstruir a vida e principalmente, a esperança das pessoas.

Calcula-se que, em 447 municípios, mais de 2 milhões de pessoas tenham sido afetadas diretamente de alguma forma pela tragédia, que deixou 80 mil pessoas em abrigos, meio milhão de desalojados, 178 mortos e mais de 30 ainda estão desaparecidos, além de milhares de animais atingidos e atividades econômicas, de todas as áreas paralisadas.

SOU + ÔNIBUS – Presidente, antes de mais nada, nossa solidariedade neste momento. Como vocês estão aí no RS? Conte um pouco pra nós, que mal podemos mensurar a situação...

Ruben Bisi – Muito obrigado por perguntar. Eu, além de ser o presidente da FABUS, sou vice-presidente da Câmara da Indústria e Comércio aqui de Caxias e também vice-presidente de um sindicato que abrange 17 municípios, é o segundo maior sindicato automotivo e de metal mecânico do país, então temos 4100 empresas associadas e os relatos são os piores possíveis

SOU + ÔNIBUS – Daqui nos parece um cenário de guerra... é isso mesmo?

Ruben Bisi – A situação de inundação atingiu 70% dos municípios gaúchos, some-se aí, desmoronamento, queda de vias de acesso, estamos aqui em Caxias e para vocês terem uma ideia, hoje (17/05/2024), 50% do nosso pátio fabril ainda está embaixo d'água. Em cinco dias choveu mais que meio ano, seis meses de chuva, é muita água! As nossas indústrias estão localizadas nos vales, próximas às serras. Foi uma catástrofe maior ao furacão Katrina, não em número de mortes, felizmente, mas em número da dimensão afetada.





Retroescavadeira faz limpeza de terreno em frente a casas destruídas após enchente que atingiu toda a região de Roca Salas (RS)

SOU + ÔNIBUS – Quais os primeiros passos para se enfrentar uma situação como essa?

Ruben Bisi – Tivemos que criar um plano de ação em que a prioridade era resgatar as pessoas, em segundo lugar, abrir as vias para o trânsito de material hospitalar, acesso aéreo, aquático e terrestre para salvarmos os feridos, que foram muitos.

O terceiro ponto é estabelecer o acesso a regiões que ainda estavam isoladas. Outro problema grave foi a falta de energia elétrica, regiões embaixo d'água e sem energia elétrica e aí, o que você faz?

SOU + ÔNIBUS – Houve uma mobilização nacional em prol das vítimas, com doações diversas, qual foi o impacto disso?

Ruben Bisi – As doações que vieram de toda parte do país, a maioria com alimentos e roupas que, com certeza, vai nos possibilitar que ninguém morra de fome, graças a Deus, nem de frio, porque o frio começou a bater por aqui também. O frio aqui é muito rígido. Agora é esperar o nível das águas baixarem ao normal, restabelecer as grandes rotas de infraestrutura, porque elas foram afetadas, tem regiões em que municípios foram alagados três vezes seguidas então é um plano de reconstrução imenso. Precisamos focar também nos pequenos negócios nas casas das pessoas e planos estratégicos de cidades, esse vai ser um fator importante é muito recurso que vai ser necessário para fazer toda essa reconstrução e não é com recursos do estado que vamos conseguir recuperar toda essa malha produtiva que o Rio Grande do Sul tinha.

Tem coisas que a mídia não mostra, por exemplo, o cheiro é inimaginável, animais mortos e os alimentos que haviam dentro de casa, vegetação apodrecendo, é uma grande preocupação fazer toda essa limpeza, é muito complicado, é um desastre que nunca foi visto.

Mas vamos nos recuperar com força, resiliência, o Brasil tem dado uma demonstração de solidariedade grandiosa, só temos a agradecer todo esse apoio.

SOU + ÔNIBUS – Esperamos que vocês se recuperem o quanto antes. Agora, falando um pouco do mercado, o governo anunciou o PAC da Mobilidade, como os fabricantes receberam esse anúncio?

Ruben Bisi – O PAC é um movimento importante porque hoje, no transporte público, se fala muito em descarbonização, e a aquisição de um ônibus elétrico tem um custo bastante elevado.



NÃO FAZ SENTIDO TRAZERMOS OS ÔNIBUS CHINESES COMPLETOS AQUI PARA O NOSSO PAÍS, PORQUE NÓS VAMOS DESTRUIR NOSSA CADEIA PRODUTIVA „

Ruben Antonio Bis

Esse veículo tem uma série de vantagens: melhoria da saúde pública, o conforto, menos ruído nas cidades, mas as empresas não têm o dinheiro necessário para comprar esses ônibus e não podemos transferir para tarifa pública que já é muito alta, ela compromete muito o salário do trabalhador, então o PAC pode fazer com que as prefeituras possam adquirir ônibus elétricos e a *diesel* também, estão previstos 2529 ônibus elétricos e 2782 ônibus a *diesel*, em que as prefeituras possam comprar com taxas de juros adequadas. É um programa interessante, foi lançado agora e sendo regulamentado. As primeiras licitações para as compras de alguns veículos, é uma forma de incentivar a 61 cidades que se cadastraram a comprarem os veículos 'descarbonizados' através de um fundo gerido pelo Ministério das Cidades.

SOU + ÔNIBUS – E como está o mercado em 2024, estão otimistas para o segundo semestre?

Ruben Bisi – Já prevíamos um aumento de 20 a 25% no número de produção, em relação ao ano passado, por dois fatores: a questão do programa Caminhos da Escola, que tinha aí previsto uma compra de 15 mil e trezentas unidades, também já sinalizados lá atrás, mas a dinâmica é que se as prefeituras não compram os operadores teriam que comprar esse veículo, então não é uma compra adicional, só muda o elemento que vai comprar.

SOU + ÔNIBUS – Quando se fala em descarbonização, parece que a eletrificação é sempre destacada e esquecemos outras possibilidades, o senhor concorda com isso?

Ruben Bisi – Essa é uma pergunta importante, realmente não podemos cair nos modismos e dizer que uma solução é boa para todas as cidades e sistemas. Eu sempre digo, como presidente da FABUS, que cidades com mais de um milhão de habitantes têm que olhar a saúde pública, para o ruído das cidades, para o calor, a velocidade da transição e nesse aspecto os ônibus elétricos são insubstituíveis, neste primeiro momento. Agora, não faz sentido nós quisermos colocar ônibus elétricos em todas as cidades ou em todo o país e falar que a solução é o ônibus elétrico. Temos que falar em veículos com tração elétrica que cumprem boa parte desses requisitos, mas com energia sustentável e renovável. Também se fala muito em acabar com os veículos de combustão interna, como se fosse apenas girar uma chave e não acho que o Brasil é tão rico que possa fazer isso dessa forma tão simples.

SOU + ÔNIBUS – Como o senhor pensa que pode ser esse processo?

Ruben Bisi – Nós temos que fazer essa transição por etapas, iniciando com os ônibus híbridos, com motores pequenos, a etanol, biometano, gás natural, ou diesel hidrogenado e lá no futuro, falar em hidrogênio verde. Não podemos só em função de um discurso, querer induzir as cidades a usarem a descarbonização como um mote para entrar para essa ou para aquela



FOTO: DIVULGAÇÃO/FABUS

Ruben Bisi

tecnologia, eu diria que nós temos um país com a produção de energia elétrica bastante renovável, cerca de 82% da matriz é renovável. Mas, para qualquer modalidade, temos que ver o custo dessas aquisições, as estações, o custo de se levar energia elétrica a todos os pontos de abastecimento necessários, e há muitos investimentos a serem feitos nas baterias, seja para aumentar a autonomia, capacidade de carga, mas isso são investimentos a serem feitos a longo prazo, então nós defendemos todas as tecnologias, tem algumas cidades que poderão usar a tecnologia 100% elétrica, mas motores de tração elétrica, com matrizes de energia sustentável e renovável deveria ser a nossa principal discussão.

SOU + ÔNIBUS – E o custo desses veículos, vocês têm um comparativo?

Ruben Bisi – Quando se fala em custo, se um ônibus normal custaria um 1x, híbrido custaria 1.7x, o elétrico custa 2.8x e o hidrogênio custa 5x, e a pergunta quem paga toda essa conta não é? O operador não tem mais condições de investir sem transferir para a tarifa, então tem que ter dinheiro público nisso, dos bancos estatais e até fundo do Governo Federal para poder fazer a descarbonização, que deve ser gradativa.

SOU + ÔNIBUS – Nossa indústria consegue atender à demanda?

Ruben Bisi – Nossa capacidade produtiva domina todas essas tecnologias, isso não é problema. Qualquer que seja a tecnologia, nós temos. A única coisa que não temos é a produção de baterias aqui, mas já existem vários movimentos, uma fábrica em Manaus e outras que estão sendo feitas aí por algumas marcas. Então, temos vários investimentos sendo feitos, a bateria não



NÃO PODEMOS SÓ EM FUNÇÃO DE UM DISCURSO, QUERER INDUZIR AS CIDADES A USAREM A DESCARBONIZAÇÃO COMO UM MOTE PARA ENTRAR PARA ESSA OU PARA AQUELA TECNOLOGIA.”

Ruben Antonio Bisi

será problema, podemos até importar baterias, mas falando de carroceria. Temos condição de atender sem nenhum problema adequando a necessidade de cada cidade e também segundo a possibilidade de investimento que o país tem.

SOU + ÔNIBUS – E em relação aos concorrentes internacionais, sobretudo os chineses que estão “invadindo” o Brasil?

Ruben Bisi – Tivemos um pleito com cinco fabricantes chinesas, que foram ao governo pedir a isenção de impostos na importação de 3 mil ônibus elétricos, até com a participação de algumas entidades internacionais importantes, dizendo que nós não tínhamos condições de produzir estes ônibus. Ora essa fabricação do ônibus elétrico o que quer dizer? Elétrico é o chassi, é a parte de tração, não é o ônibus completo. Aqui nós temos os fabricantes de chassi e de carroceria. Ah, então eles querem importar é o chassi? Vamos ver os fabricantes de chassi que já temos aqui temos a BYD, com fábrica instalada em Campinas e vai aumentar a sua capacidade em Camaçari, nós temos a Eletra, nós temos a Mercedes, temos a Volvo e a Volkswagen já com protótipo aqui no país, temos a Marcopolo que está começando, então temos a capacidade de produção no Brasil pela demanda não é problema, não faz sentido trazer os ônibus chineses completos aqui para o nosso país, porque nós vamos destruir uma cadeia produtiva estabelecida de muitos anos e que exporta para mais de 120 países trazer ônibus elétricos sem uma produção nacional é destruir a indústria nacional, não só do ônibus, mas de toda a cadeia produtiva dos componentes, chicote elétrico, aço, alumínio, tecido, madeira, ou seja, hoje o índice de nacionalização de um ônibus é 97%. Se importa apenas 3%. Na produção de um ônibus elétrico, aqui no Brasil é de 54% de produtos nacionais, o que falta é a bateria os conversores e pequenos detalhes que já estão sendo vistos, não faz sentido abrimos o Brasil para importar produtos chineses, e não falo só de ônibus. Sabemos como os chineses trabalham, eles destroem as cadeias produtivas, temos que prestigiar quem está aqui e enfrenta o Custo Brasil.

Todo chinês que quiser se instalar aqui e enfrentar o Custo Brasil, nas mesmas condições que nós temos, é bem-vindo, é um competidor, mas se não for assim, são nossos inimigos porque estão desestabilizando o sistema econômico brasileiro.

SOU + ÔNIBUS – A FABUS se posicionou frente a essa investida dos chineses?

Ruben Bisi – Mantemos algumas frentes de conversa com o governo, sobre esses assuntos, observamos que algumas prefeituras como a de Cascavel (PR), Belém (PA) e Hortolândia (SP), estão fazendo concorrências públicas não muito ‘republicanas’, não dando o devido tempo e usando dinheiro público para destruir os empregos no Brasil, nesse aspecto, estamos trabalhando no governo para que sempre que se use o dinheiro público tenha que se privilegiar o emprego brasileiro, respeitando o índice de nacionalização mínimo. Temos também o índice aprovado em janeiro, das licitações, que é uma margem de preferência para os fabricantes brasileiros. Estamos trabalhando junto ao governo para que veja a questão do conteúdo nacional, outra frente é ter margem de preferência para o produto nacional e como reduzir o Custo Brasil, para termos competitividade da porta para fora, porque do portão para dentro, a nossa competitividade é de nível internacional.

SOU + ÔNIBUS – Como estão as exportações?

Ruben Bisi – A nossa exportação de janeiro a abril cresceu 30%. O ano passado, neste mesmo período, exportamos 713 unidades, este ano já exportamos 927, atingindo esse crescimento de 30%, além de abrimos novas frentes em outros países, na África e mantendo nossos mercados tradicionais como Chile, Peru e Colômbia, que são grandes compradores de ônibus rodoviários, os urbanos, os chineses já tomaram conta no Chile e na Colômbia e o nosso tradicional mercado que é a Argentina, com o governo Milei, que liberou as importações, que estavam todas trancadas, então devagarinho, estamos retomando as exportações para a Argentina. Nós acreditamos que este ano o mercado de exportação possa crescer e se manter nesses 30 ou 40%, em relação ao ano passado. ●

*Mais detalhes desta entrevista
você acompanha em nosso site
www.soumaisonibus.com.br*

e também em nossas próximas edições.





Sistema Transporte apoia população do Rio Grande do Sul oferecendo abrigo e assistência

Unidades operacionais do SEST SENAT tem oferecido apoio logístico e recebido desabrigados, com a ajuda das empresas e doações de todo o Brasil

As consequências das cheias ocorridas no Rio Grande do Sul em maio mobilizaram todo o país em uma onda de solidariedade. O Sistema Transporte está ao lado da população afetada, tanto institucionalmente, com a CNT (Confederação Nacional do Transporte) liderando as articulações, quanto por meio do SEST SENAT, que oferece sua rede e serviços.

“Como setor responsável pelo transporte de pessoas e produtos em todo o país, é essencial destacar que o Sistema não poupará esforços para garantir o abastecimento do Rio Grande do Sul com os produtos mais necessários neste momento”, afirma Vander Costa, presidente do Sistema Transporte.

Empresas transportadoras de todos os modais têm se mobilizado junto com entidades representativas do setor para viabilizar o transporte de materiais de limpeza, higiene, alimentos e medicamentos para as áreas acessíveis.

Como exemplo dessa união de esforços, o Comando Logístico do Exército solicitou ao Sistema Transporte o apoio logístico para transportar 500 toneladas de doações para o estado. Em resposta, uma empresa líder em logística colocou sua frota e equipe à disposição da missão humanitária.

SEST SENAT ABRE AS PORTAS À POPULAÇÃO

“A rede do SEST SENAT conta hoje com 168 unidades operacionais espalhadas pelo país. Em situações de emergência, como a vivida na Região Sul, essa capilaridade oferece um apoio importante para ações locais, lideradas pela Defesa Civil nos estados”, destaca Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT.

FOTO: SHUTTERSTOCK

As estruturas do SEST SENAT estão sendo utilizadas de diversas formas no estado. Em Pelotas, por exemplo, o ginásio da unidade funciona como centro logístico para recebimento de doações, coordenado pela Defesa Civil. Outras unidades também estão em diálogo com autoridades locais para apoiar as ações necessárias.

Em Rio Grande, a unidade foi designada como abrigo exclusivo para mulheres e crianças em situação de vulnerabilidade, em parceria com a Polícia Civil, Prefeitura Municipal e Ministério Público. “Estruturamos o local para receber até 30 pessoas, disponibilizando colchões, espaço para as crianças e um ambiente seguro”, explica Gilberto Storgatto, supervisor do Conselho Regional do SEST SENAT do Rio Grande do Sul. Além disso, a rede está auxiliando camioneiros que ficaram impossibilitados de seguir viagem, orientando-os a buscar pontos de apoio nas cidades próximas e ajudando-os a entrar em contato com suas famílias.

ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL

O Sistema Transporte está atuando institucionalmente para apoiar a liberação de recursos para os atingidos pelas cheias e a recuperação da infraestrutura estadual. O Sistema votou a favor das ações propostas no Codefat (Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalhador) para extensão de dois meses do seguro-desemprego e antecipação do pagamento do abono salarial aos trabalhadores vinculados ao PIS e ao PASEP. A entidade também apoia a liberação de recursos para ministérios e emendas parlamentares conforme anúncios do governo. Em reunião com o Ministério dos Portos e Aeroportos, representantes da CNT discutiram formas de recuperar a infraestrutura aeroportuária do Rio Grande do Sul assim que possível.

ATENÇÃO À SAÚDE MENTAL

O SEST SENAT oferece atendimento psicológico gratuito às pessoas afetadas pelas inundações, com consultas agendadas por uma Central de Atendimento. Os profissionais realizam atendimentos por videochamada ou presencialmente nas unidades operacionais em funcionamento no estado. “O acolhimento em crises emergenciais é fundamental para minimizar as possíveis consequências psicológicas. A assistência psicológica pode ajudar o indivíduo a compreender, aceitar e enfrentar a situação”, explica a psicóloga do SEST SENAT, Heloisa Costa.



**CENTRAL DE ATENDIMENTO
PSICOLÓGICO**

ENTRE EM CONTATO PELO NÚMERO:
(54) 3217-3444

LOGÍSTICA DAS DOAÇÕES

Mais de 80 unidades operacionais do SEST SENAT em todo o país estão recolhendo doações e articulando com empresas transportadoras o envio dos materiais para o estado. Os itens prioritários são água, materiais de limpeza, higiene pessoal e cestas básicas. O SEST SENAT também doou mais de 27 mil kits de higiene bucal para os atingidos. As unidades operacionais no Rio Grande do Sul estão à disposição para acolher as vítimas e apoiar a logística de suporte aos municípios afetados. A unidade de Porto Alegre foi alagada e teve seu funcionamento afetado. Veja os contatos das demais unidades abertas abaixo:

- Bento Gonçalves: (54) 3055-0400
- Carazinho: (54) 99944-8363
- Caxias do Sul: (54) 3217-3033
- Ijuí: (55) 3332-4752
- Lajeado: (51) 3709-0771
- Passo Fundo: (54) 3317-9633
- Pelotas: (53) 3284-1800
- Rio Grande: (53) 3234-2097
- Santa Maria: (55) 3223-1244
- Santa Rosa: (55) 2013-8080
- Santana do Livramento: (55) 3245-0113
- Uruguaiana: (55) 3413-4930

(Com inf. Agência CNT)



Saiba mais sobre a CNT
www.cnt.org.br



Conheça o SEST SENAT
[https://ead.sestsenat.org.br/
conheca-o-sest-senat/](https://ead.sestsenat.org.br/conheca-o-sest-senat/)



O dilema da mistura de biodiesel

CNT demonstra preocupação com o aumento do biodiesel nas porcentagens propostas pelo governo

Por Antônio Ferro
Edição de Marcelo Valladão

Com a determinação governamental de aumentar a proporção de *biodiesel* junto ao *diesel*, entidades representativas, operadoras e especialistas dão seus pontos de vista a respeito do assunto. O tema tem agradado e desagradado as cadeias de produção, de suprimento e de transporte no país.

Entre os muitos aspectos envolvidos com a descarbonização dos sistemas de transporte brasileiro, o uso de combustíveis mais limpos tem sido um discurso amplamente exercido por formadores de opinião, pela indústria, por gestores públicos e por operadores. Contudo, no segmento dos biocombustíveis, há um tema que ainda causa descontentamento por parte da parcela dos transportadores, e otimismo de produtores e distribuidores quanto à maior presença comercial do biodiesel como indutor à redução das emissões poluentes.

De ambos os lados, a defesa dos pontos de vista técnicos, operacionais e comerciais vem suscitando um dilema quanto a ter ou não maior proporção de mistura de biodiesel junto ao *diesel* fóssil, o que representa a mitigação dos efeitos da poluição emitida por veículos pesados sobre pneus. Para a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o assunto suscita preocupação no setor, sendo que a entidade quer demonstrar, por meio de levantamento sobre o biodiesel à base de éster e seu impacto no transporte rodoviário brasileiro, que a adição progressiva do biodiesel ao diesel mineral – sem a realização de testes de viabilidade técnica para definir o percentual ideal dessa mistura e sem o aprimoramento das especificações do biodiesel – vem ocasionando graves problemas à atividade transportadora.

Bruno Batista, diretor da CNT, disse que um dos principais gargalos identificados é a propriedade que leva

FOTO: SHUTTERSTOCK



A CNT TEM APRESENTADO INFORMAÇÕES FUNDAMENTADAS EMPIRICAMENTE, INDICANDO A NECESSIDADE EMERGENCIAL DE CAUTELA TÉCNICA NESSA FONTE ENERGÉTICA „

afirma Bruno Batista, diretor da CNT.

à cristalização do combustível, especialmente quando utilizado em temperaturas mais baixas, situação comum na região Sul do Brasil. “Além disso, o biodiesel de base éster é higroscópico, dispondo de uma capacidade de absorção de água que leva à sua perda de qualidade. Essa degradação aparece mais frequentemente na região Norte, por apresentar um clima mais úmido em relação ao resto do país. Há, também, na sua composição, menor estabilidade à oxidação, gerando contaminantes que formam borras e depósitos no sistema de alimentação dos veículos. Este fenômeno é observado mais claramente durante o envelhecimento do combustível, que pode ocorrer até mesmo em menos de 24 horas”, explicou.

O executivo ressaltou, ainda, que a Confederação tem buscado o diálogo junto a representantes do Executivo e do Legislativo, apresentando informações tecnicamente embasadas sobre as adversidades decorrentes do aumento compulsório de biodiesel no diesel. “A CNT tem apresentado informações fundamentadas empiricamente, indicando a necessidade emergencial de cautela técnica nessa fonte energética, especialmente considerando o Artigo 33 (localizado no capítulo VII) do Projeto de Lei nº 528, de 2020, que estipula o aumento de biodiesel em até 20% até 2030. O desempenho dos veículos tem caído drasticamente devido ao aumento da mistura, e as empresas têm sofrido diversos problemas mecânicos. Essa situação iniciou com teores acima de 10%, a partir de 2018. Estes desafios são, inclusive, confirmados cientificamente, mediante testes e ensaios realizados por universidades brasileiras”, informou Batista.

Para a entidade representativa dos transportadores, os principais problemas vivenciados na atividade são a redução da vida útil de peças automotivas, o entupimento de filtros e bicos injetores, a formação de impurezas no motor e no tanque de armazenamento, as contaminações e as corrosões no sistema de motor e as falhas na bomba de combustível. Toda essa conjuntura tem elevado sobremaneira a frequência e os gastos com manutenção.

Outrossim, tem sido observada a perda de potência do motor e de autonomia veicular, com constatação de aumento de

emissões associadas e paradas repentinas que geram custos exacerbados com multas, serviços de guinchos e comprometimento da imagem da empresa devido a atrasos no transporte de passageiros e de cargas. “Certamente correremos grandes riscos de sofrermos um amplo e severo comprometimento operacional do transporte rodoviário no Brasil. Grande parte da frota nacional tem idade elevada, podendo alcançar idade média superior a 22 anos. Esses veículos sofrem ainda mais com os problemas advindos da qualidade do biodiesel, especialmente no que tange à perda de potência e aumento do consumo específico de combustível. Com o aumento contínuo do teor de biodiesel de base éster no diesel, sem a devida revisão das especificações e abrangente fiscalização ao longo da cadeia deste insumo, é possível que testemunhemos um colapso logístico no transporte de carga e de passageiros”, destacou Batista.

Pelo lado da produção de biodiesel, a Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (APROBIO) disse que a especificação do biodiesel é tão elevada que técnicos da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) têm manifestado que o aumento do biodiesel na mistura melhora a qualidade do combustível final. “O produto é um só, independentemente da matéria-prima com que é produzido. Ainda assim, existe uma enorme variabilidade nas características e na qualidade do diesel produzido nas refinarias, ainda que o diesel fóssil atenda a toda a especificação da ANP”, observou Julio Cesar Minelli, diretor-superintendente da APROBIO.

Ele também comentou que a ANP aprovou, no ano passado, a revisão da resolução que estabelece a especificação do biodiesel e as obrigações quanto ao controle da qualidade e boas práticas a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializem o produto em território nacional (Resolução ANP nº 920/2023), considerando a importância de se adotar boas práticas de tancagem, transporte e distribuição do produto que tem hoje 86% de diesel fóssil e 14% de biodiesel.

Minelli afirmou que a CNT em nenhum momento apresentou um estudo fundamentado em bases científicas que pudesse confirmar suas afirmações de que há problemas pelo simples fato de que o Brasil adotou a adição de biodiesel ao *diesel* fóssil. “Pelo contrário, há uma rica literatura técnica, reconhecida por órgãos oficiais, que atestam a altíssima qualidade do biodiesel nacional e a adequação das máquinas e dos equipamentos ao combustível mais limpo. No caso da CNT, os alegados ‘estudos’ ou ‘pesquisas’ compõem uma campanha de comunicação que não se sustenta, valendo-se de uma base de perguntas abertas e direcionadas para um público que respondeu que pouco conhece esse importante biocombustível nacional”, explicou.

Quanto aos problemas causados nos motores e sistemas de filtragem, Minelli tratou de desmentir o que vem ocorrendo na cadeia do transporte, dizendo que, no Brasil, nenhum dano a máquinas e motores foi comprovado pela ação direta ou indireta da utilização do biodiesel nas misturas até 15%, em alguns casos 20%, já aprovadas pelas montadoras e pelos fabricantes de motores e equipamentos em testes extensivos coordenados

pelo Ministério de Minas e Energia (MME). “São inúmeros os programas de testes realizados pelo Brasil, e toda a produção de biodiesel é acompanhada de relatório de conformidade do produto. Caso não atenda ao que dispõe a Resolução da ANP, o biodiesel não pode ser comercializado. Já existem várias experiências bem-sucedidas de uso de caminhões e máquinas agrícolas de diferentes montadoras – além de grupos geradores –, que operam no Brasil com 100% biodiesel com garantia dos fabricantes; inclusive, essas companhias defendem seu uso em documentos técnicos”, destacou.

A CNT informou que existe farta bibliografia nacional e estrangeira que aponta restrições ao uso de biodiesel de base éster, hoje o único disponível ao consumidor brasileiro. Ela identificou mais de 20 estudos científicos revisados por pares que comprovam os impactos negativos advindos do aumento do teor do volume de biodiesel de base éster no diesel, incluindo problemas mecânicos (redução da vida útil de peças automotivas), econômicos (perda de autonomia por quilômetro rodado) e ambientais (aumento das emissões de poluentes). Todos os estudos pesquisados por ela estão disponíveis em domínio público.

E, ainda segundo a CNT, para se preservar os desejáveis ganhos ambientais, sociais e econômicos advindos da participação de biocombustíveis na matriz energética nacional, é necessário o uso de percentuais factível de biodiesel de base éster, a fim de garantir que os transportadores também se beneficiem desta fonte renovável. Mas o Brasil já poderia estar usando um outro biocombustível que se apresenta como viável, tecnicamente, para não causar transtornos – o óleo vegetal hidrotratado (HVO).

Batista, da CNT, revelou que o Brasil tem grande potencial para ser líder de mercado na produção e na exportação de outros tipos de biocombustíveis, como o HVO (do inglês *hydrotreated vegetable oil*), também conhecido como *diesel verde* ou *diesel renovável*. “A conversão ou a instalação de refinarias adequadas ao processo de hidrotratamento poderiam catalisar esse processo, permitindo ao Brasil otimizar o potencial de suas vantagens quanto à oferta de biomassas, tendo em vista

o HVO ser um combustível líquido produzido a partir de fontes 100% renováveis, como resíduos orgânicos ou biomassa, com a estrutura química semelhante à do seu equivalente de origem fóssil – o diesel mineral”, afirmou o executivo.

Ainda, conforme disse a entidade do transporte, essa característica o torna compatível com os sistemas de motores vigentes, conferindo-lhe a característica de combustível do tipo drop-in, com capacidade de substituir o óleo *diesel* derivado de petróleo nos motores de veículos pesados (ônibus e caminhões), sem a necessidade de modificações nos sistemas de motor. Assim, torna a atividade transportadora segura, eficiente e de baixa emissão de carbono.

A APROBIO nos contou que a transição energética para uma matriz mais limpa se dará por uma combinação de rotas tecnológicas que vão beneficiar a descarbonização de vários modais de transporte, como ferroviário, aéreo e marítimo. Além disso, o programa Combustível do Futuro, já aprovado na Câmara dos Deputados e agora em análise no Senado, é um movimento importante que vai impulsionar a transição energética, com o desenvolvimento de um conjunto de rotas tecnológicas que estarão disponíveis para fazer o país cumprir seus objetivos de descarbonização.

Minelli disse que isso vai permitir uma série de investimentos em novos biocombustíveis, ao mesmo tempo em que garante os avanços já consolidados com o etanol e o biodiesel. “Entre estes, o destaque ao bioquerosene de aviação (SAF) e ao *diesel verde* (HVO). As rotas tecnológicas desenvolvidas para a produção de SAF e de HVO envolvem processos complexos e exigem investimentos elevados na construção destas biorrefinarias. A relação de produção de SAF e HVO nestas estruturas podem variar em função dos insumos, da tecnologia utilizada e da demanda dos biocombustíveis”, explicou.

Para o gerente de Planejamento e Controle da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), Guilherme Wilson, os problemas são cada vez mais recorrentes, com o aumento da mistura de biodiesel ao diesel fóssil. Segundo ele, a cada porcentagem de mistura tem-se medido reduções na eficiência energética das frotas e problemas relacionados à qualidade e à estabilidade da mistura nas garagens. “As empresas têm tido que recorrer a aditivação

Biodiesel precisa de mais estudos técnicos para uma definição de porcentagem segura em todas as condições de operação.



JÁ VIVENCIAMOS, CONHECEMOS
E NOS ADAPTAMOS À ADIÇÃO
DE ATÉ 12%. ENTÃO, ACREDITAMOS
SER UMA MISTURA EQUILIBRADA
NESTE MOMENTO „

diz o presidente da Viação Santa Cruz, Francisco Mazon



Especialistas ainda divergem sobre o assunto biodiesel na mistura com o *diesel*.

excepcional (aditivos vendidos no mercado), pois nem mesmo o diesel aditivado das distribuidoras tem dado conta dos problemas de degradação da mistura e da contaminação microbiana. De fato, acima de 10%, os problemas com a mistura do biodiesel se agravam significativamente”, comentou.

Quanto à qualidade do biocombustível, Wilson observou que a questão do biodiesel não é simples, pois as distribuidoras compram de diferentes fornecedores. A indústria do biodiesel não é uniforme, e a matéria-prima também segue essa despadrãoização. O gerente da Semove lembrou que, por mais que a ANP estabeleça fiscalização e fiscalize, é provável que algum carregamento possa estar com qualidade questionável. “Sempre é possível. O aumento da mistura intensifica esses riscos, pois o operador passa a estar mais suscetível a qualquer alteração na qualidade da mistura (em porcentagem mais alta). É claro que o manuseio e o armazenamento do combustível influenciam muito no processo, como a drenagem frequente de tanques e outros processos. Mas nada disso é capaz de superar completamente o problema. No Brasil, nos parece que, da maneira como os aumentos do percentual da mistura estão se dando, teremos agravamento contínuo dos problemas. Aqui no Rio de Janeiro não é raro retirarmos *diesel* do tanque dos ônibus com uma imagem que remete ao refrigerante de cola. Isso é inadmissível e não pode ser creditado à falta de gestão dos operadores, pois de fato está relacionado à natureza estabilizante do combustível e à sua maior fragilidade à contaminação microbiana”, ressaltou.

Mas isso não quer dizer que Wilson é contra o uso de biocombustíveis. Ele afirmou que o Brasil pode fazer mais e melhor quanto a isso, pois há indústria capacitada, academia preparada e um setor do agronegócio extremamente apto. “Já fizemos um Programa Nacional do Álcool, já fizemos um Programa Nacional do Biodiesel, e agora precisamos de outros programas.

Não podemos parar. Tem que ser programa nacional! Dá pra melhorar o biodiesel, tenho certeza, de modo que este possa permanecer na matriz, sem aumentar os problemas. Temos o BeVant, da empresa Be8, que mostra isso.”

Ele ainda opinou que o Brasil já é o maior exemplo mundial na produção de biocombustíveis. Pode não ser o maior produtor mundial, mas sem dúvida é o que apresentou as soluções mais diversas e inteligentes. “Nós inventamos o carro flex, que só tem aqui. Temos um percentual de biodiesel aplicado no país inteiro, com uma logística complexa. Sabemos fazer as coisas, mas precisamos fazer melhor, com mais qualidade. Não dá para seguirmos o caminho que o governo federal vem levando com relação ao aumento da mistura do biodiesel. Assim vai comprometer a imagem do que construímos e vai colocar o setor operador em apuros, pois, sem a capacidade de operar com plena eficiência, o Custo Brasil sobe, e a nossa competitividade cai, por conta de problemas operacionais e de perda de eficiência energética e econômica. O HVO é o mais caro de todas as opções ainda, mas temos que começar a produzi-lo em escala”, finalizou.

Entre as tantas transportadoras descontentes com a situação, a Viação Santa Cruz, da cidade paulista de Mogi Mirim, revelou que vem trabalhando na prevenção e na antecipação dos problemas, realizando a limpeza e o teste de estanqueidade em seus tanques de armazenamento de diesel para reduzir a possibilidade de contaminação do combustível. Francisco Mazon, diretor-presidente da empresa, disse que, até o momento, não houve grandes impactos nos filtros, e que, quanto aos componentes de injeção, bem como os motores, só saberemos dos efeitos no médio prazo. “Além de o biodiesel ser higroscópico, que é a capacidade do material em absorver água, ocasionando a criação de borra no fundo do tanque, também é mais suscetível ao ataque de bactérias que ocorrem naturalmente no ambiente, e, por esses motivos, estamos utilizando uma tecnologia capaz de identificar a conformidade do combustível entregue e posteriormente do combustível armazenado, reduzindo os danos causados em todo o sistema de injeção, bem como reduzir os impactos no consumo de *diesel*”, explicou.

Perguntado sobre até qual porcentagem de biodiesel deveria ser acrescida ao *diesel* fóssil, Mazon respondeu que, devido ao seu poder calorífico ser menor em relação ao *diesel*, é necessário injetar mais combustível na câmara de combustão para se obter o mesmo resultado, aumentando o consumo de combustível, que, também, eleva a emissão dos gases. “Ou seja, precisaria ser realizado um estudo mais bem elaborado para identificar o ponto de equilíbrio neste processo. Já vivenciamos, conhecemos e nos adaptamos à adição de até 12%. Então, acreditamos ser uma mistura equilibrada neste momento. Estamos utilizando 14% e aguardando os impactos”, observou.

A Santa Cruz ainda olha para o futuro da tração limpa de maneira ampla, entendendo ser um mercado com as várias opções de combustíveis e propulsões para se alcançar a sustentabilidade ambiental. “Acreditamos que o futuro deverá ser eclético, em que diversas tecnologias vão compor as frotas, adequando-se às necessidades específicas de cada operação. No médio prazo, temos grandes expectativas com relação ao hidrogênio verde, que seria uma excelente alternativa, mas, também, entendemos que a produção do HVO em grande escala e com o custo adequado seria uma alternativa mais rápida e eficiente, pois poderia ser utilizado nos motores atuais com pouca necessidade de intervenção”, ressaltou Mazon.

Fundadora do site PRO COLETIVO fala do incentivo ao uso de ônibus e outros modais

“O uso do transporte público contribui para uma cidade menos poluída, menos barulhenta e menos estressante”, diz o Manifesto publicado pelo site fundado por Chantal Brissac, nossa entrevistada especial nesta edição



A jornalista passou pela redação de grandes veículos de imprensa

A série “**Eu Uso Ônibus**” traz, a cada edição, a história de diversas pessoas, profissionais de áreas distintas, que optaram por utilizar o transporte público em seu cotidiano. O objetivo é mostrar na prática que, naturalmente, com um transporte público de boa qualidade, as pessoas podem optar por trocar a locomoção individual pela coletiva.

Isso traz várias vantagens, como redução do trânsito nas grandes cidades, menor tempo de deslocamento, com a ampliação dos BRTs e corredores de ônibus, e diminuição das emissões de gases poluentes, melhorando a qualidade de vida e a saúde respiratória dos habitantes urbanos. É um convite para que todos possam, ao menos de vez em quando, deixar o carro na garagem e seguir de ônibus.

Em um mundo cada vez mais consciente da importância da sustentabilidade, estudos revelam que mais de 70% das emissões de gases causadores do efeito estufa são provenientes dos carros, enquanto as emissões dos ônibus têm um impacto comparativamente menor.

Nesta edição, trouxemos uma entrevista especial com a fundadora do site ligado à cidadania e mobilidade urbana chamado PRO COLETIVO (www.procoletivo.com.br), a experiente jornalista Chantal Brissac, que conta um pouco de sua trajetória e de como se tornou entusiasta do transporte público há mais de uma década.

Ela mora em São Paulo, empreende na área editorial e em comunicação, além de manter ativo o site que quer formar cidadãos cada vez mais conscientes.

Eu Uso Ônibus – Você já fez ou faz uso do transporte público? Por qual razão utiliza essa modalidade?

Chantal Brissac – Faço uso do transporte público há mais de dez anos, metrô, ônibus e trem. Utilizo porque acho prático, sustentável e muitas vezes mais rápido do que usar um carro e enfrentar o trânsito paulistano. Uso também a bicicleta e sou uma caminhanter inveterada.

FOTOS: ARQUIVO PESSOAL

Eu Uso Ônibus – Na sua opinião, quais as vantagens deste tipo de transporte em relação ao transporte individual?

Chantal Brissac – As vantagens são a tranquilidade de não ficar presa no congestionamento (se eu quiser descer, eu desço e vou a pé), não preciso ficar ilhada no carro; a possibilidade de observar a natureza, a arquitetura e a paisagem da cidade; a facilidade de resolver questões profissionais durante o trajeto, pelo celular; a consciência de que estamos colaborando para uma cidade menos poluída (já que os estudos mostram que o maior nível de emissões vem do carro individual); a satisfação de colaborar para que o transporte coletivo se torne melhor, mais sustentável e mais rápido (quanto mais pessoas usarem, mais cobranças e melhorias serão feitas).

Eu Uso Ônibus – Para você, quais as melhorias necessárias para que o transporte público por ônibus realmente seja atrativo?

Chantal Brissac – O ônibus necessita de mais corredores, faixas exclusivas, mais linhas nas periferias, mais conforto e uma campanha maciça para que os moradores de bairros do centro expandido adotem esse modal. Ainda há muito preconceito por parte das classes média e alta com o uso do ônibus, e isso atrapalha incrivelmente o fluxo, a mobilidade e a qualidade de vida urbana. Justamente nessas regiões os ônibus andam praticamente vazios fora dos horários de pico, enquanto as ruas estão congestionadas de carros com uma pessoa só.



Chantal Brissac é entusiasta do ônibus e os outros modais no transporte sustentável



Ônibus polui sensivelmente menos do que os automóveis, é o que apontam os estudos

FOTOS: MARCELO VALLADÃO



AINDA HÁ MUITO PRECONCEITO POR PARTE DAS CLASSES MÉDIA E ALTA COM O USO DO ÔNIBUS.,,

Jornalista Chantal Brissac.

Eu Uso Ônibus – Você já utilizou o transporte público em outros países? Como classifica a comparação com o serviço do Brasil? É equivalente em qualidade?

Chantal Brissac – Sim, já vivi em Londres durante dois anos e também utilizei em outras grandes cidades, como Paris, Barcelona, Nova Iorque, Munique etc. O transporte coletivo é o transporte oficial e natural de toda a população: estudantes, empresários, políticos, turistas etc. Não há essa distinção que há no Brasil, que torna o transporte coletivo o “patinho feio” do qual se envergonha e se foge. Em Londres, por exemplo, há pedágio urbano na região central e várias ações para estimular o uso do metrô, do trem e do ônibus. A qualidade é logicamente maior no parâmetro de estrutura, oferta de serviço, extensão. Em Londres, são 408 quilômetros de extensão e 272 estações, enquanto São Paulo tem 104 km e 91 estações.

Eu Uso Ônibus – Você já viveu alguma situação inusitada ao utilizar esse serviço?

Chantal Brissac – Já presenciei cenas insólitas e curiosas, mas felizmente nunca passei por situações de assalto ou outro tipo de violência. Boto fé, confio, divulgo (no meu *site* e numa coluna fixa que assino na revista 29HORAS) e apoio o transporte coletivo, que traz essa possibilidade enriquecedora de viver a cidade e compartilhar com a população um estilo de vida mais pleno, empático, dinâmico, prático e sustentável (ambiental e também financeiramente).

PAINEL CNT DE PERFIL DO TRABALHADOR NO TRANSPORTE



Conheça o perfil dos trabalhadores do transporte, retratado em novo painel da CNT

A ferramenta permite realizar vários tipos de busca de dados, em nível sociodemográfico das pessoas vinculadas ao setor em cada modalidade e segmento, entre outros recortes

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou uma nova ferramenta dinâmica que caracteriza o perfil dos profissionais que atuam no mercado de trabalho no setor. Trata-se do **Painel CNT Perfil do Trabalhador no Transporte**, cujo objetivo é promover uma melhor compreensão do mercado de trabalho do setor.

O instrumento analítico disponibiliza elementos sociodemográficos e de caráter identitário como idade, etnia, escolaridade e sexo, bem como região e estado do vínculo empregatício, além de informações sobre tempo de atuação na profissão e modo de transporte.

No painel, é possível realizar segmentações detalhadas que podem auxiliar os usuários em diversos níveis de tomada de decisão, como no âmbito de gestão de negócios e de boas práticas no âmbito social.

A busca pode ser feita por computador, celular ou tablet. Os dados são elaborados pela CNT a partir das informações coletadas na RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) do Ministério do Trabalho.

CONHEÇA O PERFIL DO TRABALHADOR NO TRANSPORTE*

2.588.304

possuem vínculo ativo no setor

2.130.167

(82,3%) são homens

458.136

(17,7%) são mulheres

1.581.583

têm ensino médio completo

412.655

estão com um a dois anos de serviço

*Dados extraídos da RAIS 2022, do Ministério do Trabalho

[Painel CNT Perfil do Trabalhador no Transporte](#)



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.

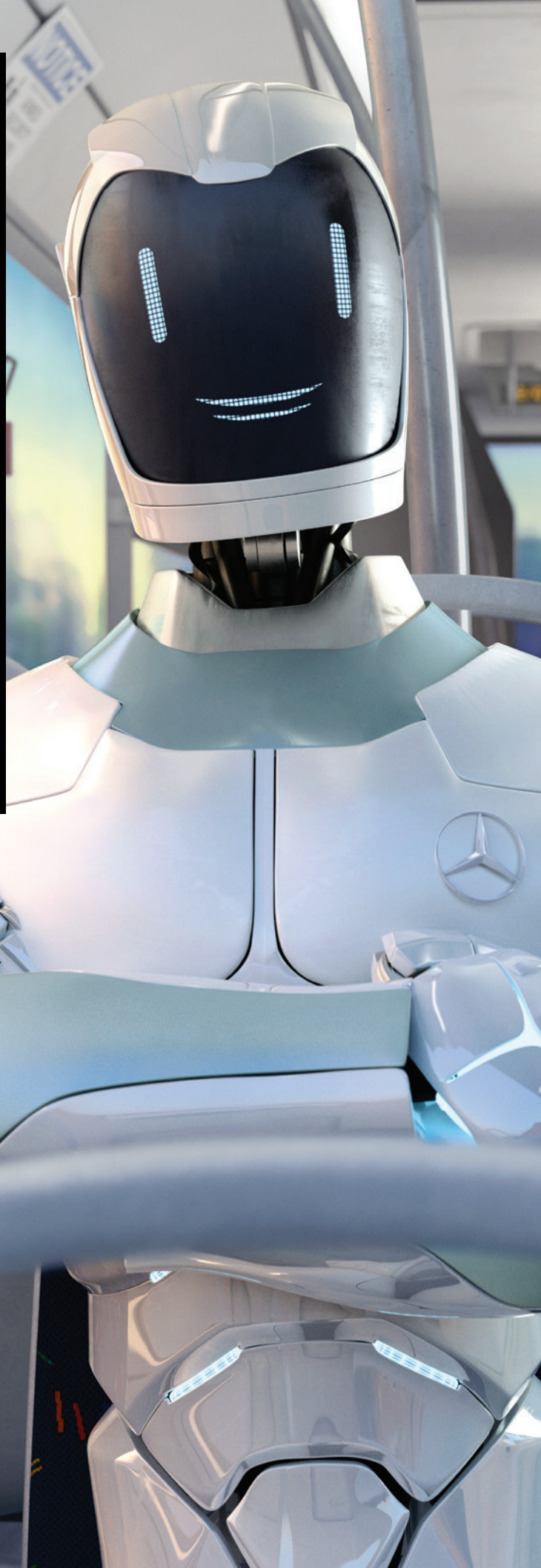
www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [@mercedesbenz_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.



SAVE THE DATE
28 de novembro

Local: Hotel Renaissance
Vagas limitadas



S E M I N Á R I O
Técnico/Jurídico

Transporte Rodoviário de Passageiros:
A sustentabilidade com foco no meio
ambiente, segurança e tecnologia