

^sou + onibus

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

ANO 2024 - EDIÇÃO 47

Seminário SETPESP discute o futuro sustentável do transporte rodoviário

A legalidade e a
segurança são pilares
de um mercado cada
vez mais alinhado
ao conceito ESG

FETPESP - DEZ ANOS

Federação prepara série de ações em
comemoração à data histórica

DESCARBONIZAÇÃO

A entrevista com o renomado
engenheiro Olimpio Alvares alerta
para um caminho sem volta

SEST SENAT

O primeiro ano da unidade Vander
Francisco Costa na capital paulista

+30.000

usuários recorrentes

+800

clientes ativos

13

produtos para a sua empresa

Na Tryvia criamos **produtos** para atender a sua **operação de ponta a ponta.**

Acreditamos no poder da **inovação e da tecnologia** para transformar o **setor de transporte rodoviário** no Brasil.

Trabalhamos para ser **referência em tecnologia** para empresas de **transporte**, proporcionando ferramentas que ajudam nossos clientes a alcançarem os mais altos patamares de **desempenho e sucesso.**

O que você precisa **resolver** hoje?

Escala automatizada de frota e motoristas

Monitoramento e telemetria

Videotelemetria

Acompanhar dados da operação em tempo real

Adequação à regulamentação

Ponto de motoristas

Alguns dos **nossos clientes**

Cometa

GUANABARA

AGUIMBRANC

Santa Cruz

OURO E PRATA

REUNIDAS

ANDORINHA

pá.rrano verde

EUCATUR

suzantur

Unes-UI

CATARINENSE

MOTTA

PROGRESSO

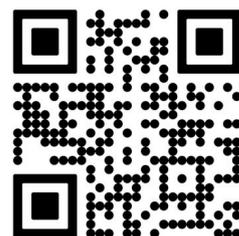
RÔTA

Planalto

1001

Quer deixar sua frota mais **inteligente?**

Acesse o QR Code e fale com nosso time agora



VEM AÍ BUS • SUMMIT



O MAIOR ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

FAÇA PARTE DA MUDANÇA

UM DIA QUE FICARÁ MARCADO NA HISTÓRIA

Reconhecimento dos principais destaques do setor em diferentes categorias.

A TRANSFORMAÇÃO COMEÇA COM UM OLHAR PARA O FUTURO

Fique por dentro das mais recentes inovações de mercado, crie conexões e gere negócios com a líder da categoria e os maiores players do setor.

PRESENCAS CONFIRMADAS:

+ SHOWS E ATRAÇÕES ESPECIAIS



DIEGO BARRETO,
CEO DO IFOOD



PHILLIP KLIEM,
CEO DA CLICKBUS



ELBERT LEONARDO,
VP DA CLICKBUS



PALÁCIO TANGARÁ 27 DE NOV ÀS 18H30

RUA DEP. LAÉRCIO CORTE, 1501 - PANAMBY
SÃO PAULO - SP



Escaneie o QR CODE
para saber mais.

O transporte de passageiros e os desafios na busca do seu cliente

Em nossa nova edição, vamos trazer a opinião de empresários, especialistas e autoridades do setor de transporte de passageiros, buscando entender o que o momento atual, no fechar de mais um ano, pode significar para o futuro do mercado e as mudanças necessárias em busca de modernização, inovação tecnológica e melhoria na eficácia dos serviços.

Nessa linha, destacamos e convidamos todos para participarem do Seminário Técnico/Jurídico do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), marcado para o dia 28 de novembro, em São Paulo.

O encontro trará palestrantes importantes do transporte rodoviário de passageiros dos setores público e privado, que irão expor questões essenciais, como segurança, descarbonização, legislação e inovações tecnológicas.

O grande objetivo é servir de oportunidade para debater as ações do setor na busca da recuperação dos clientes perdidos nos últimos anos, sobretudo na pandemia, entender a conjuntura que temos no período e, principalmente, vislumbrar um futuro melhor para o transporte de passageiros no Brasil.

Esses desafios só serão atingidos passando pela promoção e pela capacitação contínua dos profissionais do setor, como faz o Sistema Transporte, com os serviços oferecidos pelas unidades do SEST SENAT.

Nesta edição, traremos o exemplo da mais nova unidade da capital paulista, que acaba de completar o primeiro ano com números expressivos no cumprimento do seu papel. Estamos falando da unidade “Vander Francisco Costa”, localizada em Santo Amaro, São Paulo, e que teve a participação direta do presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) Mauro Herszkowicz em sua instalação. Em nossas páginas, contaremos um pouco dessa história.

No Senado Federal, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), responsável pelo Sistema Transporte, foi homenageada em Sessão Solene pelos seus 70 anos de existência.

Em nossas páginas de opinião, registramos as palavras do nosso presidente e do engenheiro Olimpio Alvares sobre o processo inevitável da descarbonização das frotas.

Destacamos, ainda, o aniversário de 30 anos da Guarupass e também a modernização da frota da empresa Rápido D’Oeste, ambas parcerias da FETPESP.

Confira também o livro lançado pelo nosso conselheiro editorial, o jornalista Antonio Ferro, intitulado “A Jornada do Ônibus Rodoviário no Brasil – de 1950 a 1980”.



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

Antonio Ferro
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Nathalia Abreu
Regina Helena Teixeira

CONSELHO EDITORIAL

Anderson Oliveira
Antonio Ferro
Francisco Helio Ferreira da Silva
Henrique Estrada
Leticia Oliveira da Silva Souza
Marcelo Valladão de Sousa
Regina Helena Teixeira

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

DUO Design

CAPA

Foto: shutterstock

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: ROQUE DE SÁ/AGÊNCIA SENADO



06 Ponto de Vista

Presidente Mauro Artur Herszkowicz fala sobre a descarbonização do transporte rodoviário de passageiros

07 Transporte Sustentável

Aquecimento global e poluição urbana são assuntos abordados pelo experiente engenheiro Olímpio Alvares

11 Destaque

O Seminário SETPESP discutirá questões técnicas e jurídicas para o avanço do transporte rodoviário de forma sustentável

13 Homenagem

Sessão do Senado Federal homenageia 70º aniversário da Confederação Nacional do Transporte

Judiciário 14

Desembargador Valdir Florindo é o novo presidente do TRT-2

Evento 16

E-MOB promove em SP reflexões sobre a mobilidade e a inovação nas cidades

Especial 17

Guarupass completa 30 anos inovando e melhorando o transporte em Guarulhos

Aniversário 18

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) celebra seu décimo aniversário com novidades



FOTO: DIVULGAÇÃO/TRT-2

FOTO: DIVULGAÇÃO



20 Trânsito Seguro

O diretor executivo do SETPESP Antonio Laskos fala sobre a legalidade e a segurança no transporte rodoviário

22 Legislação

Areoneração da folha de pagamento e os possíveis impactos econômicos que podem afetar o setor

26 Entrevista

O livro "A Jornada do Ônibus Rodoviário no Brasil – de 1950 a 1980" na ótica do seu autor, Antonio Ferro

Sistema Transporte 30

O primeiro ano da unidade do SEST SENAT "Vander Francisco Costa" em Santo Amaro, capital paulista

Em Foco 32

As alterações que os futuros gestores municipais precisam implementar no transporte coletivo das cidades que assumirão, depois das eleições deste ano

Especial 35

O investimento da empresa Rápido D'Oeste para atender melhor o seu passageiro

Eu Uso Ônibus 36

O engenheiro de automação que experimenta algumas vantagens em ir trabalhar de ônibus em São Paulo



FOTO: MARCELO VALLADÃO





A importante discussão sobre a **descarbonização** do transporte

No último dia 8 de outubro, foi instituída a Lei Combustível do Futuro, que tem o objetivo de incentivar a produção e a utilização de combustíveis sustentáveis no país.

A proposta federal cria programas nacionais de *diesel* verde, biometano e combustível para aviação e aumenta a mistura de etanol à gasolina, de 22% a 27%, e de biodiesel ao *diesel* de origem fóssil em 1 ponto percentual ao ano, até atingir 20% em março de 2030, visando evitar a emissão de mais de 700 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO2) até o ano de 2037.

Pela lei, serão criados o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, que pretendem incentivar a pesquisa e a produção de biocombustíveis, levando à descarbonização dos transportes.

O tema descarbonização do transporte rodoviário de passageiros será um dos principais assuntos do Seminário Técnico/Jurídico que o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) promoverá no próximo dia 28 de novembro de 2024, no Hotel Renaissance, em São Paulo.

Um dos pontos importantes das discussões será sobre os desafios da transição energética justa e a busca por alternativas aos combustíveis fósseis. Serão apresentadas soluções inovadoras, como novos motores híbridos e elétricos, que visam reduzir a emissão de gases poluentes e promover um transporte mais sustentável. A adoção dessas tecnologias poderá assegurar um futuro mais verde e seguro para todos.

O Seminário, que conta com o apoio da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), é um evento fundamental para os setores público e privado envolvidos no transporte rodoviário de passageiros no Brasil, e deverá reunir especialistas do setor jurídico e do transporte para discutir temas relevantes para a sociedade. ●

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

Diretrizes para o transporte coletivo sustentável

O aquecimento global já bate à nossa porta e a poluição urbana é uma velha conhecida da população. Com isso, a necessidade por modelos de propulsão limpa é um imperativo no deslocamento das pessoas. É tempo de transição energética.

Descarbonização é um termo que tem sido usado em maior volume nos últimos anos pela imprensa ou em determinados setores econômicos em todo o mundo. Sabemos que é essencial praticarmos mais sobre esse assunto do que falarmos, afinal, a poluição gerada pela indústria, pelo comércio e pelo transporte pode nos levar (ou já nos levou) ao caos ambiental.

No setor dos transportes, suas emissões poluentes têm contribuído com esse aspecto, sendo os veículos automotores sobre pneus responsáveis por uma boa parcela dos gases tóxicos expelidos pelos escapamentos, afetando diretamente a saúde pública. E, dentro desse contexto sobre rodas, os ônibus são, muitas vezes, indicados como vilões na esfera urbana (erroneamente) quando comparados com outros modais que poluem ainda mais.

É de conhecimento que no transporte coletivo nas cidades, a tecnologia veicular é atualizada conforme os padrões estabelecidos por norma governamental, que implica a adoção de motores que emitem menos gases (temos uma frota com motorização Euro V, em sua esmagadora maioria, e, agora, com os propulsores Euro VI, com baixíssimos índices de emissões poluentes). Dessa forma, os ônibus não podem ser comparados a poluidores natos, mas, sim, como agentes que podem promover um transporte sustentável.

Aliás, por intermédio de tecnologias modernas, que podem usar diversas fontes energéticas limpas, o ônibus tem grande potencial para se alcançar uma mobilidade livre dessas emissões, principalmente do material particulado e do óxido de nitrogênio, dois grandes poluentes que impactam negativamente a vida das pessoas. Em uma combinação entre propulsão verde (eletricidade e biocombustíveis), racionalização dos serviços (corredores e sistemas de BRT) e otimização operacional, o modal traz grandes benefícios a todos.

Nessa linha de raciocínio, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) lançou recentemente uma cartilha chamada de Rotas Tecnológicas de Descarbonização do Transporte Coletivo, com o intuito de provocar e orientar as mudanças necessárias quanto ao investimento em trações limpas e sustentáveis.

A revista **Sou + Ônibus**, dando prosseguimento aos seus artigos sobre combustíveis e modelos de trações para ônibus de



Olímpio Alvares, engenheiro mecânico especializado em emissões e transporte sustentável

hoje e do futuro, conversou com Olímpio Alvares, engenheiro mecânico especializado em emissões e transporte sustentável e um dos autores desse estudo, a respeito do conteúdo e de como promover um dos itens do conceito ESG, no caso, *Environment* (Ambiental), com uma abordagem técnica, instrutiva e incentivadora às diversas modalidades tecnológicas que o Brasil pode oferecer.

SOU + ÔNIBUS – O mundo vive um processo para alcançar a descarbonização em diversos setores da economia, entre eles o transporte. Em sua opinião, como os países têm encarado esse contexto? E no caso do transporte, o que tem sido feito a respeito?

Olímpio Alvares – Em muitos países, diversos programas regulamentam há mais de 40 anos o controle das emissões de veículos, o que implicou o aperfeiçoamento da tecnologia veicular e da qualidade dos combustíveis, com vistas à melhoria da qualidade do ar e da vida nas cidades, afetadas pela contaminação atmosférica. A preocupação com o combate ao aquecimento global, causado – entre outros fatores – pelas emissões dos transportes, é, porém, um fenômeno mais recente e que está revolucionando o setor há cerca de pouco mais de uma década.

As queimadas, especialmente na região amazônica, também são objeto de preocupação em nível global; não obstante, no âmbito nacional, de acordo com o Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG), os transportes respondem por cerca de 8%^[1] do total nacional das emissões de gases de efeito estufa (GEEs), representando um importante desafio, com compromisso de metas para redução das “emissões climáticas” oriundas da queima de combustíveis fósseis.

1 OBSERVATÓRIO DO CLIMA. Análise das emissões de gases do efeito estufa e suas implicações para as metas climáticas do Brasil: 1970-2021. [S.l.]: Observatório do Clima, 2023. Disponível em: <https://energiaambiente.org.br/wp-content/uploads/2023/04/SEEG-10-anos-v5.pdf>. Acesso em: 20 out. 2024.



As emissões do transporte crescem mais rápido do que as de outros setores, devido ao aumento da taxa de motorização da população nos países em desenvolvimento; assim, o desencadeamento de políticas públicas de mitigação de emissões e descarbonização dos transportes é fundamental, e já conta com o engajamento cultural e formal de governos nacionais, estados e municípios, assim como da sociedade civil em todo mundo – isso é parte do que passamos a conhecer como a “Ética do Carbono”, que abrange todos os setores da economia.

SOU + ÔNIBUS – E qual é o papel do Brasil para contribuir com a redução das emissões poluentes? Em se tratando de transporte, é possível entender que o país pode liderar essa corrida pela propulsão limpa? Como?



Olimpio Alvares – Em 2021, cerca de 49% das emissões nacionais vinham do setor de florestas, segundo o Sistema de Estimativa de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SEEG). Para enfrentar esse desafio, o Brasil deve desenvolver polí-

ticas e ações objetivas voltadas para o combate ao desmatamento ilegal, reforçando a fiscalização ambiental e aumentando a eficiência dos mecanismos de monitoramento por satélite. A restauração florestal e de áreas degradadas também terá um papel essencial via sequestro de carbono. Outra ação decisiva nesse sentido são as práticas agrícolas sustentáveis, com adoção da agricultura de baixo carbono, além da melhoria da produtividade e da eficiência de áreas já desmatadas, o que evita o desmatamento de áreas de florestas. Políticas e mecanismos que valorizem economicamente a conservação das florestas, como créditos de carbono ou incentivos financeiros para comunidades locais e proprietários de terra que mantêm a vegetação nativa preservada, também podem fomentar práticas mais sustentáveis, reduzindo as emissões de CO₂. A promoção de cadeias produtivas que respeitem os limites ambientais e utilizem áreas já desmatadas de forma eficiente, como a produção de carne, soja e outros produtos agrícolas de forma sustentável, também pode reduzir a pressão sobre novas áreas florestais.

Para que seja possível obter sucesso nessas complexas atividades, que demandam recursos gigantescos, é essencial que os países desenvolvidos cumpram seus compromissos firmados em 2015 na 21ª Conferência do Clima (COP 21), em Paris, e, entre outras ações compromissadas – como a sistemática transferência de tecnologia de ponta de manejo florestal –, repassem retroativa e anualmente os US\$ 100 bilhões aos países em desenvolvimento, o que, até o presente, lamentavelmente não se cumpriu.

Por outro lado, no que se refere ao transporte rodoviário, muito antes dessa onda global das mudanças climáticas, o Brasil já havia se consolidado como líder mundial da descarbonização. Vejamos:

Programa Nacional do Álcool (Proálcool) – desde a década de 1970, é o maior programa do mundo de combustível renovável automotivo.

Uso do gás natural em veículos – desde 1990.

Novo Mercado de Gás – criado em 2019 para incentivo ao uso do gás natural, inclusive no setor de transportes.

Adição de biodiesel no *diesel* – desde 2005, o teor de biodiesel vem aumentando.

Política Nacional de Bicomcombustíveis (Renovabio) – desde 2017, o Brasil trabalha para incrementar a pegada de biocombustíveis nos transportes e incentivar sua produção.

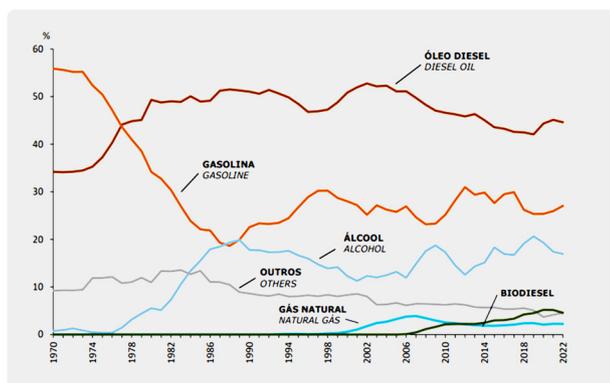
Etiquetagem veicular/Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto)/Rota 2030/Mover – desde 2008 promovendo a eficiência veicular (redução do consumo e CO₂).

Combustível do Futuro – reúne diversos programas que tratam do uso automotivo de etanol, biodiesel, gás natural, biometano, *diesel* verde (HVO), SAF (combustível sustentável de aviação) e hidrogênio verde.

Mas não é porque o Brasil excede há tempos nas iniciativas de descarbonização que o país deve ignorar vulnerabilidades, que podem e devem ser atacadas por políticas públicas certas. É o caso da dependência acentuada do transporte rodoviário (de passageiros e carga) ao óleo *diesel* fóssil; o alto consumo do *diesel* no Brasil corresponde a maiores emissões de CO₂ entre todos os tipos de combustível usados nos transportes.

O gráfico a seguir ilustra claramente essa disparidade. Este é, não por acaso, o motivo central da recente publicação da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), intitulada “Rotas tecnológicas de descarbonização do transporte coletivo no Brasil”, cujo conteúdo e elaboração tive a satisfação de coordenar, sob a supervisão do Eng. Luiz Carlos Mantovani Néspoli (o Branco).

Consumo de combustíveis na atividade de transporte no Brasil



SOU + ÔNIBUS – O Brasil se destaca perante outros países pela variedade de fontes energéticas capazes de mitigar os efeitos da poluição oriunda dos sistemas de transporte. O que falta para podermos ser reconhecidos nesse aspecto e como vamos lidar com essa multiplicidade de opções limpas?

Olimpio Alvares – O Brasil é, há décadas, reconhecido mundialmente como a “Meca dos Biocombustíveis”. Não há, em todo o mundo, outro país que faça jus a esse título. Abundância de água, sol e terra fértil disponível para cultivo de insumos para produção de biocombustíveis – sem interferir na produção de alimentos –, padrões macroclimáticos riquíssimos e diversificados (*terroir*) proporcionados pelas características continentais do país, força vigorosa de trabalho no setor agrícola, pesquisa avançada e tecnologia recordista em produtividade de diversas espécies, indústria especializada em motores veiculares dedicados, entre outros aspectos culturais, são fatores que sempre estiveram e por muito tempo ainda estarão presentes na sociedade brasileira.

SOU + ÔNIBUS – A participação governamental é fundamental para alcançarmos sucesso no processo de descarbonização dos transportes. Em sua visão, como os governos das diversas esferas públicas devem e deverão atuar?

Olimpio Alvares – É mais fácil iniciarmos essa análise e as recomendações cautelares pelos ônibus urbanos. O caso dos demais nichos veiculares é mais complexo, e o volume de recursos necessários e instituições envolvidas pode ser muito maior do que no caso dos ônibus urbanos. Uma vez sistematizadas as políticas gerais para a descarbonização dos ônibus, pode-se passar para os próximos desafios.

As políticas de descarbonização não podem prescindir de uma série de diretrizes mínimas essenciais. A participação de gover-

nos, em especial do governo federal, no permanente fomento e suporte material à aquisição de ônibus alternativos novos, de insumos energéticos renováveis e infraestrutura adequada de abastecimento, é essencial para que haja pleno sucesso na substituição por alternativas sustentáveis.

É também fundamental que exista liderança, participação ativa e coordenação do poder público local, primeiro e último responsável pelos sistemas de transporte coletivo urbano. O poder público é o agente institucional garantidor dos recursos para alavancagem da substituição por frotas/energias alternativas, por vezes mais caras que o *diesel* convencional – especialmente no início dos programas de substituição.

Mentor e protagonista dessa mudança de paradigma, o poder público identificará com extrema cautela as fontes internas e externas de recursos financeiros, e proporá modelos de negócio inovadores para cobertura dos custos incrementais iniciais, viabilizando os negócios e o novo modo de operação dos sistemas. Esse passo é muito importante, especialmente no caso dos ônibus elétricos, que demandam investimentos iniciais muitas vezes superiores a todos os concorrentes hoje atuando no mercado de alternativas. Nesse caso, os gestores de transporte e agentes econômicos e financeiros da administração devem buscar apoio técnico na formação dos projetos locais e internacionais de captação financeira para aquisição dos veículos, sistemas de abastecimento e adaptação/instalação de infraestrutura de garagens.

A segurança jurídica de contratos vigentes baseados nas condições típicas da tecnologia diesel, por motivos óbvios, deve ser respeitada pelos gestores do transporte público. Assim, a transição sustentável, preferencialmente gradual e planejada em seus mínimos detalhes, dará origem a aditivos contratuais específicos financeiramente equilibrados, visando à incorporação gradativa de frotas alternativas sustentáveis em substituição aos veículos a *diesel* convencionais mais velhos.

Os nichos prioritários de tipos de veículos e a gradualidade de implementação dos ônibus de baixas emissões e das tecnologias e dos insumos energéticos adequados a cada aplicação devem ser claramente definidos em um meticuloso plano de substituição dos ônibus a *diesel* por alternativas sustentáveis. Tal diretriz parece estabelecer o óbvio; entretanto, no cenário atual brasileiro, pode-se observar atropelos em certos casos, que, por questões eleitorais, beiram o caos na execução, podendo gerar litígios, críticas, descontentamento por promessas não cumpridas e danos à imagem do poder concedente – e, se não bastasse, aos operadores do sistema.

Marco regulatório: é essencial que a transição das frotas existentes seja realizada conforme critérios e metas de curto, médio e longo prazos, preferencialmente regulamentados, e que as escolhas sejam tecnológicas e energeticamente neutras. Isso significa que as rotas de descarbonização serão selecionadas mediante objetivo e justo concurso das diversas alternativas existentes no mercado, que serão criteriosamente avaliadas e pontuadas segundo suas vantagens e desvantagens, relativamente aos três pilares da sustentabilidade: ambiental, econômico e social.

As políticas públicas de substituição de frotas devem priorizar a inclusão e o engajamento da experiente e robusta indústria brasileira de ônibus e da cadeia produtiva de ônibus e insumos energéticos renováveis. Essa precaução pode garantir não somente as esperadas vantagens econômicas e sociais para o país, mas também maior segurança operacional ao sistema, dada a proximidade e a confiança histórica entre produtores e clientes finais.

SOU + ÔNIBUS – Por aqui, muito se fala em eletrificação dos veículos, principalmente os ônibus urbanos. Contudo, esse modal pode adotar outras formas de tração limpa, capazes de não comprometer sua eficiência e o caráter da sustentabilidade, correto? Formadores de opinião, especialistas e algumas empresas insistem que a eletricidade é a única forma de reduzir a poluição. Mas, no radar das opções, há outros energéticos que podem contribuir com um ambiente mais limpo. Fale mais sobre essas possibilidades técnicas e econômicas, por favor.

Olimpio Alvares – No decorrer da elaboração dessa publicação da ANTP sobre o processo de descarbonização de ônibus no Brasil, tivemos a oportunidade de realizar 20 entrevistas com personalidades de larga experiência nacional e internacional nos setores de transporte urbano de passageiros, planejamento industrial, ciência de materiais, energia aplicada a transportes, combustíveis e energias alternativas, e geopolítica da indústria automotiva.

Até mesmo entre os representantes de fabricantes e importadores de ônibus elétricos, tivemos a oportunidade de conhecer opiniões – e suas razões – que conflitam frontalmente com a premissa da sua pergunta: “O futuro do transporte público coletivo urbano no Brasil não é elétrico, mas eclético”.

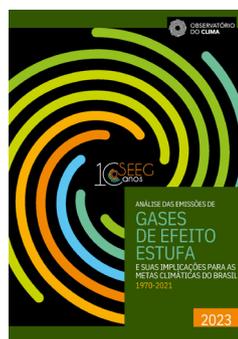
A escolha isenta e educada de tecnologias que tenham desempenho econômico, ambiental e operacional mais eficientes em cada tipo de aplicação dependerá sempre de estudos objetivos individualizados que considerem todas as circunstâncias específicas de cada caso. A ferramenta mais adequada para realizar essas escolhas é o estudo de TCO – *Total Cost of Ownership* (Custo Total de Propriedade). Isso significa que, a depender dos parâmetros locais, operacionais e temporais, a melhor *performance* indicada pelo estudo poderá ser ora os ônibus elétricos, ora os movidos a biometano, ora os *diesel* Euro 6 equipados com filtros e movidos a HVO/biodiesel, ora os híbridos/HVO/biodiesel, ora os trólebus dotados de sistema *in-motion charging*. É por essa razão que se observam, na prática de diversos países, decisões pela escolha de frotas novas inteiras na Estônia, na França, na Espanha e nos Estados Unidos movidas a biometano, híbridos (aumentando ines-

peradamente suas vendas nos últimos anos), Euro 6 com HVO na Finlândia, trólebus sendo aplicados na Itália e na Suíça em corredores de áreas centrais, e até mesmo ônibus a hidrogênio em certas aplicações na Coreia do Sul, no Japão e nos Estados Unidos (apesar de seu alto custo total de propriedade), além do elétrico puro a bateria.

Nada pode ser pré-determinado sem que seja feito o minucioso estudo de TCO com dados reais operacionais e de mercado. Afinal, a responsabilidade com os recursos públicos, especialmente no Brasil, onde há falta crônica de recursos no setor público, deve obrigatoriamente estar no centro das decisões.

Do ponto de vista do meio ambiente e do clima, todas as alternativas disponíveis atualmente no mercado brasileiro apresentam características muito próximas nos diferentes parâmetros ambientais comparados.●

Para mais informações, acesse:



<https://energiaeambiente.org.br/wp-content/uploads/2023/04/SEEG-10-anos-v5.pdf>



<https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-748/topico-687/BEN2023.pdf>

Em novembro, palestrantes discutem transição energética, sustentabilidade e novas regulações no transporte rodoviário

Especialistas dos setores público e privado se reúnem em São Paulo para explorar os principais desafios e soluções para o futuro sustentável do transporte rodoviário de passageiros

Com uma proposta inovadora e alinhada às principais demandas do setor de transporte, o Seminário Técnico/Jurídico promovido pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) se consolida como um dos mais relevantes encontros da área de transporte rodoviário de passageiros.

Marcado para o dia 28 de novembro, na capital paulista, o evento contará com palestrantes de destaque dos setores público e privado ligados ao transporte rodoviário de passageiros, debatendo questões fundamentais, como regulação, segurança, descarbonização e novas tecnologias. O objetivo é fomentar um diálogo sobre os desafios e as soluções que moldarão o futuro do transporte no país, promovendo a capacitação contínua dos profissionais do setor.

Entre os participantes confirmados estão nomes como Rafael Vitale, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que discutirá o papel da regulação no desenvolvimento econômico do setor, o professor João Henrique Martins, coordenador do Centro Integrado de Comando e Controle da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (CICC/ SSP-SP), que trará informações sobre novas tecnologias aplicadas na segurança pública, e Laercio Simões, diretor de procedimentos e logística da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP).

Para o painel sobre descarbonização, um dos mais esperados do evento, Natália Resende, secretária de Estado da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo (SEMIL), Bruno Batista, diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Camilo Abduch Adas, diretor da Be8, e Samuel Pereira, diretor da Raízen, debaterão os desafios da substituição dos combustíveis fósseis e a transição energética com a mediação de Gentil Zanovello Affonso, presidente do SETPESP e diretor da Expresso Itamarati.

Para abordar o uso de novas tecnologias, Phillip Klien, CEO da ClickBus, Marcos Daniel, diretor da Mix Telematics, e Brenda Freitas, diretora do Grupo Tryvia, apresentarão suas experiências com a aplicação de inteligência artificial (IA) e telemetria no aprimoramento dos serviços de transporte rodoviário.



O diretor executivo do SETPESP, Antonio Laskos, ressalta a importância do seminário, destacando que o evento é uma oportunidade fundamental para discutir práticas sustentáveis no setor de transporte rodoviário de passageiros. Segundo o executivo, a troca de conhecimento entre especialistas é essencial para que o setor avance em direção a soluções mais eficientes e ambientalmente responsáveis, contribuindo para um futuro inovador.

“O seminário é uma oportunidade única para todos os envolvidos no transporte rodoviário de passageiros. Vamos discutir não apenas os desafios atuais, mas também a viabilidade de soluções inovadoras e sustentáveis, que garantam o futuro do transporte no país. Estamos moldando o transporte do futuro. Somente com estudos, pesquisas e a troca de experiências entre especialistas poderemos impulsionar o desenvolvimento do setor de maneira justa, com segurança, tecnologia e conforto para o passageiro”, afirma. ●

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO COMPLETA DO SEMINÁRIO TÉCNICO/JURÍDICO SETPESP 2024:

9h00 – Abertura do evento

9h25 – Apresentação

— Descarbonização: a importância da comunicação para a transição energética.

Sheila Magalhães, diretora de Jornalismo e âncora da Rádio BandNews FM.

9h55 – Painel 1: Regulação Setorial

— O poder concedente como agente de desenvolvimento; viabilidade e equilíbrio econômico do sistema; novos hábitos dos consumidores/passageiros; pesquisa qualitativa com os passageiros – resultados.

Palestrantes:

Rafael Vitale, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



Fernando Villela, advogado da VAK Advogados.
Laercio Simões, diretor de procedimentos e logística - ARTESP.



Mediador:

Rodrigo Matheus, advogado - Matheus Advogados Associados.



11h – Segurança nos Transportes

Paulo Miguel Jr., vice-presidente da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA) e da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes (CONUT).



11h15 – Painel 2: Sustentabilidade e Segurança

— Segurança pública e o sistema de transporte de passageiros; fiscalização de transporte como fator de segurança; novas tecnologias para fiscalização; desafios pós-atualização da regulamentação do setor de TRIP; cenários do transporte interestadual de passageiros na visão da ANTT.



Palestrantes:

Guilherme Theo Rodrigues da Rocha Sampaio, diretor da ANTT.

Juliano de Barros Samôr, superintendente da ANTT.

Hugo Leonardo Cunha Rodrigues, superintendente da ANTT.

João Henrique Martins, professor; coordenador do Centro Integrado de Comando e Controle da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (CICC/SSP-SP).

Michel Ricardo Carcelen, superintendente de área da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP).



Mediador:

Mauro Herszkowicz, diretor da Paraty Mobilidade e presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).



14h30 – Painel 3: Descarbonização

— Em busca da transição energética justa; desafios para a substituição dos combustíveis fósseis; novos motores e soluções híbridas; aplicações para viagens de média e longa distâncias.



Palestrantes:

Natália Resende, secretária de Estado da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo (SEMIL).

Bruno Batista, diretor executivo da CNT.
Camilo Abduch Adas, diretor da Be8.
Samuel Pereira, diretor da Raízen.



Mediador:

Gentil Zanovello Affonso, diretora da Expresso Itamarati e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP).



16h30 – Produto

Walter Barbosa, vice-presidente de Vendas, Marketing, Peças e Serviços Ônibus da Mercedes-Benz.



16h50 – Painel 4: Novas Tecnologias

— Importância da tecnologia embarcada; monitoramento e telemetria; IA como ferramenta de qualidade; BI e novas tecnologias de vendas; sistemas avançados de segurança.



Palestrantes:

Phillip Klien, CEO da Clickbus.

Paulo Jacob, diretor da TOTVS.

Marcos Daniel, diretor da Mix Telematics.

Brenda Freitas, diretora do Grupo Tryvia.



Mediador:

Gustavo Rodrigues, CEO do Grupo JCA e vice-presidente do SETPESP.



18h30 – Coquetel de encerramento

INSCRIÇÕES LIMITADAS!

Evento: Seminário Técnico/Jurídico do SETPESP.

Tema: Transporte Rodoviário de Passageiros: a sustentabilidade com foco no meio ambiente, na segurança e na tecnologia.



Data: 28 de novembro de 2024.

Horário: 9h00 às 19h00.



Local: Hotel Renaissance – São Paulo (Al. Santos, 2233).

Valor da inscrição: R\$ 88,00, revertidos para o plantio de árvores do projeto [Passagem Verde](#).



Inscrições: www.eventosetpesp.com.br

Papel dos transportes no desenvolvimento é destaque em sessão do Senado

Confederação Nacional do Transporte foi homenageada pelo 70º aniversário

Os 70 anos da Confederação Nacional do Transporte (CNT) foram celebrados em sessão solene realizada no Plenário do Senado, no final do mês de outubro. O presidente do Congresso Nacional, senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), destacou a importância da Confederação para o desenvolvimento do país e para o aperfeiçoamento da democracia.

“A CNT nasceu com o objetivo de unificar as vozes do setor de transportadores e ser o elo com os poderes públicos constituídos. Desde então, tornou-se interlocutora fundamental junto aos três Poderes da República para articular avanços regulatórios, operacionais e de investimentos em todos os modais de transportes”, afirmou.

A sessão solene atendeu ao requerimento apresentado pelos senadores Laércio Oliveira (PP-SE) e Wellington Fagundes (PL-MT, atualmente licenciado), além do deputado federal Zé Trovão (PL-SC). O aniversário da Confederação ocorreu no dia 28 de janeiro, e a criação foi reconhecida legalmente por meio do Decreto nº 34.986, de 1954.

A CNT concentra uma rede composta por 29 federações, cinco sindicatos nacionais e 22 entidades de transporte associadas, da qual faz parte a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP). Ao todo, são mais de 165 mil empresas representadas e 2,6 milhões de empregos diretos.

A Confederação é responsável, ainda, pela gestão do Sistema CNT, que engloba o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), bem como o Instituto de Transporte e Logística (ITL).

O presidente da CNT, Vander Costa, disse que o setor de transportes representa a “espinha dorsal” da economia brasileira. “Ao longo destas sete décadas, a Confederação esteve presente nos momentos mais decisivos do desenvolvimento brasileiro. Trabalhamos incansavelmente para fortalecer o setor de transporte, que, como sabemos, é a espinha dorsal da nossa economia. Temos como missão contribuir, de forma efetiva, para a formulação de políticas públicas que impulsionam o desenvolvimento do transporte e, por consequência, o fortalecimento da economia nacional.”

Decano do Supremo Tribunal Federal (STF), o ministro Gilmar Mendes lembrou que o Brasil é o quinto maior país em extensão territorial e ocupa 48% do território da América do Sul.

“Só isso já seria suficiente para que soubéssemos da importância do transporte na nossa vida, no nosso desenvolvimento, no

nosso cotidiano. Sabemos bem da importância das rodovias, das ferrovias, dos transportes como um todo. Eles alteram nossas vidas... Há medidores que indicam mudanças substanciais nos indicadores de desenvolvimento humano a partir da passagem de uma estrada. É um dia para comemorar, mas sobretudo para que possamos abrir perspectivas de desenvolvimento que tragam mais crescimento sustentável para o Brasil”, afirmou o magistrado.

A senadora Rosana Martinelli (PL-MT) destacou o papel do setor de transportes para a expansão da capacidade produtiva. “São 70 anos de trabalho dedicados ao aperfeiçoamento do ambiente de negócios, à melhoria das condições para a atividade transportadora e ao aumento da competitividade para o desenvolvimento econômico e social do Brasil. O setor de transportes é um dos pilares da economia, com função primordial para o desenvolvimento e a expansão da capacidade produtiva.”

Homenagem

Ainda durante a sessão, a CNT homenageou os 200 anos do Senado, completados em 2024, com a entrega de uma placa a Rodrigo Pacheco.

“Esta Casa Legislativa, de papel absolutamente imprescindível, tem sido um pilar na consolidação da nossa democracia, mudando a história e pavimentando o futuro da nação brasileira com sabedoria e responsabilidade. Essa homenagem simboliza o reconhecimento da CNT pela notável contribuição do Senado Federal ao longo desses dois séculos de existência”, disse o presidente da CNT. ●



O senador Rodrigo Pacheco, presidente do Senado, na condução da sessão

FOTO: RÔQUE DE SAUVAGNIA SENADO





Desembargador Valdir Florindo recebe a medalha de Grão-Mestre da Ordem de Mérito Judiciário entregue pela desembargadora Beatriz de Lima Pereira.

Desembargador Valdir Florindo assume a presidência do TRT-2

Além dele, novos dirigentes conduzirão o maior tribunal trabalhista do Brasil até 2026

Em cerimônia no último dia 1º de outubro, o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) deu posse aos novos dirigentes que vão conduzir o maior tribunal trabalhista do país pelos próximos dois anos (2024-2026).

O órgão também empossou nomes eleitos para a Ouvidoria, a Vice-Ouvidoria, o Órgão Especial e o Conselho Consultivo da Escola Judicial, no evento realizado no Sesc 14 Bis, na região central de São Paulo.

A solenidade reuniu centenas de convidados, entre representantes do Poder Judiciário, do Poder Executivo, da advocacia, do Ministério Público, integrantes da área jurídica, amigos e familiares das pessoas empossadas.

No primeiro discurso como presidente, o desembargador Valdir Florindo homenageou os pais, a esposa e os filhos, e lembrou

da sua trajetória profissional, com destaque para a atuação na advocacia e no Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, onde permaneceu por 20 anos.

Ainda, ressaltou a importância da conciliação, das negociações coletivas e da Justiça do Trabalho. Em suas palavras, o ramo é “um símbolo de entrega da justiça social”, e o direito, quando proveniente de política adequada de proteção, é capaz de produzir “maior remuneração e garantias sociais, resultando em melhor condição de desenvolvimento econômico”.

O magistrado também afirmou que irá ouvir os colegas diante das conjunturas que vão surgir frente à Presidência. “A vida é um desafio, e o que ela quer da gente é coragem. Desafio ao trabalho, a ouvir atentamente a todos, à compreensão, às particularidades da jurisdição do Trabalho e de nossa 2ª Região [...]. Espero fazer algo que afete positivamente a vida e a saúde dos trabalhadores. Tenho disposição para prosseguir trabalhando e estou aqui para servir, e não para ser servido.”

Perfil

Valdir Florindo será o 36º desembargador a ocupar a presidência do TRT-2, que, com cerca de 5,5 mil servidores(as) e 610 magistrados(as), movimentou 22% dos processos trabalhistas do país. Natural de Alvinlândia-SP, é o terceiro filho de uma família de quatro. Seus pais trabalhavam na lavoura e, em meados de 1973, mudaram-se para São Paulo. O magistrado ingressou no TRT-2 em 22 de janeiro de 2003, em vaga destinada à advocacia, e exerceu no órgão cargos como o de vice-presidente judicial (biênio 2020-2022) e presidente da Seção Especializada em Dissídios Coletivos (biênio 2022-2024).

Solenidade

Encerrando sua gestão e abrindo o evento, a desembargadora Beatriz de Lima Pereira cumprimentou os presentes, saudou os membros do novo Corpo Diretivo e os integrantes da mesa, além agradecer a todos(as) que fizeram parte de sua trajetória como dirigente do Tribunal, nominando magistrados(as),

servidores(as) e terceirizados(as) que atuaram de forma mais próxima. Durante a fala, lembrou da importância da Justiça do Trabalho e do compromisso permanente em lutar pela defesa da especializada.

“Não me furtei, mesmo nos ambientes mais hostis, de defender nossa competência no sentido literal e nossa competência constitucional. O que está escrito no art. 114 da Constituição Federal não pode ser inobservado por nenhum meio e por nenhuma outra instância. É o que precisamos repetir respeitosamente, mas incansavelmente, por meio de nossas bem fundamentadas decisões”, afirmou.

Após leitura, juramento e assinatura do termo de posse, o desembargador Valdir Florindo recebeu a medalha de Grão-Mestre da Ordem do Mérito Judiciário entregue pela desembargadora Beatriz de Lima Pereira.

Em seguida, o novo presidente conduziu a posse dos colegas que compõem a atual gestão: desembargador Antero Arantes Martins, na Vice-Presidência Administrativa; desembargador Francisco Ferreira Jorge Neto, na Vice-Presidência Judicial; e desembargadora Sueli Tomé da Ponte, na Corregedoria.

Na ocasião, ainda foram empossados nos novos cargos a ouvidora, desembargadora Cândida Alves Leão; e a vice-ouvidora, desembargadora Sônia Maria Forster do Amaral.

Também assumiram a diretoria da Escola Judicial (Ejud-2), desembargadora Bianca Bastos; a vice-diretora da escola, desembargadora Regina Aparecida Duarte; e os membros do Conselho Consultivo da escola: desembargador Homero Batista Mateus Silva, desembargadora Catarina von Zuben e juízes Samuel Angelini Morgero e Marcelo Azevedo Chamone.

Por fim, tomaram posse os membros do Órgão Especial: desembargadora Maria Elizabeth Mostardo Nunes; desembargadora Sonia Maria Lacerda; desembargador Paulo Kim Barbosa; desembargador Paulo Eduardo Vieira de Oliveira; desembargadora Beatriz Helena Miguel Jacomini; desembargador Ricardo Apostólico Silva; desembargadora Dulce Maria Soler Gomes Rijo; desembargador Flávio Villani Macêdo; e desembargadora Catarina von Zuben.



Desembargador Valdir Florindo em seu discurso de posse

Os empossados receberam a saudação da desembargadora Ana Cristina Lobo Petinati, que pontuou, em discurso, a trajetória profissional de cada um dos eleitos para a nova administração. ●

Encerrando os discursos, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Lelio Bentes Corrêa, desejou sucesso aos empossados, lembrou das conquistas da gestão que se encerra e trouxe números que fazem do TRT-2 o maior do país (de janeiro a agosto deste ano, o órgão recebeu 158.650 novos casos, o que representa 22% de todos os processos do Brasil).

Ele também observou que 60% das ações entradas se referem a verbas rescisórias básicas, o que evidencia o descumprimento reiterado da lei. E destacou que o desafio da nova gestão será aliar a eficiência da produtividade com a efetividade da realização da justiça social.

Confira o álbum de fotos



A íntegra do evento pode ser assistida no canal do **TRT-2 no YouTube**.



Assista também à reportagem em vídeo que traz, entre outros, destaques da solenidade e entrevistas com os novos dirigentes.



Solenidade aconteceu no auditório do Sesc 14 Bis em São Paulo

C-MOVE Sul,
promovido em
Florianópolis em 2024



FOTO: DIVULGAÇÃO

Mobilidade sustentável é discutida no Salão E-MOB

Transição energética e sustentabilidade no setor automotivo e no transporte coletivo foram temas debatidos em São Paulo

O E-MOB Salão da Mobilidade Verde e Cidades Inteligentes, um dos principais eventos dedicado à mobilidade sustentável, aconteceu de 22 a 24 de outubro pela primeira vez no São Paulo Expo.

O evento vem promovendo exposição de tecnologias, soluções e debates que impulsionam a mobilidade elétrica e o uso de outras alternativas sustentáveis para o país.

Durante o encontro, profissionais, empresas e autoridades interessadas em soluções que integram mobilidade verde, energias renováveis e cidades inteligentes puderam trocar informações e ideias sobre o atual momento em busca de uma mobilidade sustentável.

Nos painéis foram demonstradas algumas recentes inovações tecnológicas, conectando diferentes *players* do setor, de montadoras a *startups*, em um cenário de demandas crescentes por um transporte mais limpo, eficiente e integrado às necessidades das cidades inteligentes. Vale destacar que o Salão também teve exposições de veículos e soluções de micromobilidade e infraestrutura para recarga.

Eliana Alves, gerente de Mobilidade Sustentável do Grupo Caio, durante o painel “Alternativas Sustentáveis para Veículos Pesados” e também “Cadeia Produtiva da Eletromobilidade no Brasil e São Paulo: Emprego, Renda, Investimento”, defendeu os investimentos na eletrificação das frotas.

“Após um ano de operação dos ônibus elétricos Caio em São Paulo, comprovamos que esses modelos são uma solução viável para expandir a mobilidade sustentável. Os veículos já percorreram mais de 4 milhões de quilômetros, resultando na redução de mais de 7 mil toneladas de CO2 emitidas na atmosfera. Essa conquista nos inspira a continuar inovando e aprimorando a mobilidade urbana”, disse ela. No evento, o grupo Caio apresentou, em parceria com a Eletra, um ônibus escolar elétrico 100% brasileiro.

C-MOVE – Congresso da Mobilidade Verde e Veículos Elétricos

Um dos destaques do E-MOB é a realização integrada do C-MOVE, o Congresso da Mobilidade Verde e Veículos Elétricos, que reuniu especialistas e líderes do setor para discutir as principais tendências e inovações da mobilidade verde.

O congresso trouxe temas como mobilidade urbana e veículos elétricos, com debates focados na transição energética e na sustentabilidade no setor automotivo, abordando a coexistência de tecnologias para veículos leves, além da nova política automotiva brasileira, que incentiva a mobilidade sustentável.

Soluções de micromobilidade urbana também foram discutidas, com destaque para a inovação em micromodais sustentáveis.

Pontos adicionais abordados foram o hidrogênio verde e outras alternativas para eletrificação de veículos, além de temas como as aplicações da mobilidade urbana sustentável nas metrópoles brasileiras, o papel do lítio e do cobalto no futuro das baterias, a importância dos biocombustíveis e de outras fontes renováveis, e a infraestrutura necessária para a recarga de frotas elétricas e os desafios da logística sustentável.

O Congresso C-MOVE, já realizado neste ano em Brasília, Florianópolis, Belo Horizonte e São Paulo, promoveu a troca de experiências e o compartilhamento de práticas bem-sucedidas com o objetivo de acelerar a transição para um modelo de mobilidade sustentável no Brasil. ●



Ônibus escolar elétrico, parceria entre a Caio e a Eletra

FOTO: DIVULGAÇÃO

Guarupass celebra 30 anos de inovação na mobilidade urbana de Guarulhos

Associação tornou-se referência internacional ao lançar o Bilhete Único de Guarulhos

A Associação das Concessionárias de Transporte Urbano de Passageiros de Guarulhos e Região (Guarupass), entidade responsável pela gestão de bilhetagem eletrônica em Guarulhos, Grande São Paulo, completa 30 anos de atuação. A associação nasceu em 1994 com o objetivo de unificar os bilhetes de transporte público, que até então eram vendidos separadamente pelas empresas de ônibus da cidade.

A trajetória da Guarupass sempre foi orientada pelo compromisso com o bem-estar dos usuários do transporte público. Em 2012, a distribuição dos cartões era limitada ao vale-transporte e ao bilhete único do estudante, mas a associação rapidamente ampliou sua atuação, lançando o Bilhete Único, que representou grande avanço para a população de Guarulhos.

Com a novidade, os passageiros podiam fazer integrações nos ônibus durante o período de 2 horas pagando apenas uma passagem. Três anos depois, as empresas que forneciam vale-transporte aos funcionários também se beneficiaram do Bilhete Único: passaram a comprar créditos de maneira rápida e prática, por meio de recargas *online*. O lançamento do Bilhete Único transformou a Guarupass em referência internacional, inspirando empresas do Chile e do México a adotarem práticas similares.

As inovações continuaram e, em 2016, a entidade implantou a biometria facial em todos os ônibus da cidade, garantindo um embarque mais seguro, ao proteger o sistema contra fraudes. Em 2017, lançou o aplicativo Guarupag, facilitando a compra de créditos *online*, e o *app* Cittamobi, permitindo ao passageiro acompanhar em tempo real os horários dos ônibus, consultar as linhas disponíveis e, conseqüentemente, planejar melhor o seu transporte.

Também em 2017, a frota da cidade tornou-se 100% acessível, assegurando a utilização do transporte público pelos cadeirantes. E para proporcionar ainda mais comodidade aos usuários na hora de comprar créditos, máquinas de autoatendimento foram estrategicamente distribuídas pela cidade e postos de recarga foram instalados em mais de 120 pontos terceirizados.

As inovações chegaram à comunicação. Os passageiros começaram a desfrutar de *wi-fi* na loja Guarupass, nos terminais e em algumas linhas de ônibus. Foi criado um canal de atendimento exclusivo por telefone. Para acompanhar o avanço tecnológico, a loja Guarupass foi revitalizada, proporcionando um ambiente mais acolhedor.

Bilhetagem eletrônica em Guarulhos, na Grande São Paulo, é gerida pela Guarupass



Nos anos seguintes, as inovações continuaram, com a implementação do Passe Livre Estudantil, garantindo aos estudantes acesso gratuito ao transporte. A frota ganhou ônibus equipados com ar-condicionado.

A partir de 2022, a Guarupass investiu na gestão do transporte, tornando a operação mais eficiente. A associação introduziu os subcontratos e integrou o Centro de Controle Operacional (CCO), que faz o monitoramento da subcontratação. A cidade recebeu 167 novos ônibus, trazendo mais conforto aos passageiros.

Para Márcio Pacheco, diretor executivo da Guarupass, celebrar os 30 anos é reconhecer três décadas de compromisso com a inovação e a qualidade no transporte público de Guarulhos. “Ao longo destes anos, a entidade não apenas transformou a mobilidade urbana, mas também se tornou um exemplo de eficiência na gestão do transporte. Olhar para o passado nos enche de orgulho, e olhar para o futuro nos motiva a continuar buscando soluções que façam a diferença na vida de milhões de pessoas.”



SOBRE A GUARUPASS

A Guarupass é referência no setor de transportes há 30 anos. Além disso, é uma das pioneiras no segmento de bilhetagem eletrônica no país. Responsável pela administração do Bilhete Único de Guarulhos, cartão eletrônico válido em todas as empresas de ônibus da região, a entidade também funciona como importante elo entre o poder público, os usuários do transporte e as concessionárias do município. Adicionalmente, realiza estudos técnicos visando contribuir com a modernidade, a segurança e o bem-estar dos passageiros. Sua sede está localizada no centro de Guarulhos, onde também está situada sua loja. No local, clientes e usuários podem fazer o cadastro, carregar os bilhetes e ter acesso aos demais produtos. A Guarupass administra mais cinco lojas nos terminais de ônibus da cidade e mais de 100 postos de venda terceirizados, atendendo aproximadamente 1.600 pessoas por dia. Com forte atuação em ações de responsabilidade social, apoia campanhas e entidades por meio de diversos projetos, como Escola na Garagem, Campanha do Agasalho, do Casamento Comunitário, Natal Solidário, entre outros. Com nove empresas associadas, conta com quase 7 mil colaboradores.



FETPESP comemora dez anos de atuação com diversas ações institucionais

FOTO: REPRODUÇÃO



Podcast da FETPESP

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) celebra seu décimo aniversário em dezembro. Ao longo deste período, a entidade vem se destacando na defesa do setor e na valorização do trabalho dos sindicatos filiados e das empresas de transporte de passageiros.

Fundada em 8 de dezembro de 2014, a FETPESP reúne nove sindicatos em todo o estado, defende os direitos e os interesses dessa categoria junto a órgãos públicos, setor judiciário e outras entidades, sendo a coordenadora e representante das empresas que operam os serviços públicos de transporte de passageiros na maior e mais relevante unidade federativa do país. Para marcar a data especial, foram preparadas diversas ações institucionais, algumas já em execução.

Série de podcasts

O gerente executivo da FETPESP Anderson Oliveira apresentou mais detalhes sobre essas iniciativas. “A comemoração dos dez anos da Federação será marcada por alguns eventos, um deles é a série de *podcasts* que conta a história da entidade, com todos os seus projetos e a relação com seus parceiros, além das perspectivas que o mercado traz para 2025. Para participar destes encontros, serão convidados especialistas e autoridades do setor, os quais irão compartilhar informações, conhecimentos e experiências importantes para todos que compõem o ecossistema do transporte de passageiros”, explica ele.

No final do texto, o *link* está disponível para você acompanhar a série de conversas. Disponível também nas plataformas de áudio Spotify, Deezer, Apple Music e Amazon Music.

Reforma da sede

Outra iniciativa que a FETPESP realizará neste período é a reforma de sua sede, modernizando as suas dependências para oferecer um espaço ainda mais acolhedor, confortável e útil aos seus associados e empresários. “A ideia é que a sede da Federação possa ser um espaço convidativo aos empresários, para que possam usufruir de uma sede sofisticada, inovadora e que continue abrigando importantes eventos e discussões do setor”, afirma Oliveira.

Selo de dez anos

O selo comemorativo dos dez anos da FETPESP foi apresentado oficialmente na noite de entrega do “1º Prêmio FETPESP de Comunicação – Movendo Ideias, Celebrando Talentos!”, marcando o início das comemorações.

Novo site

A FETPESP promoveu a reformulação do seu *site*, transformando e modernizando o *layout* para propagar as notícias, as informações e os dados importantes do setor, além de documentar sua atuação na defesa dos transportes de passageiros.

São muitas as frentes em que a FETPESP é atuante, acompanhando mudanças legais que irão definir as regras do setor de transportes, como o Marco Legal para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o Sistema Único de Mobilidade (SUM), a regulamentação da reforma tributária e a desoneração da folha de pagamento.

Festa de confraternização

Em dezembro, haverá a Festa de Confraternização da FETPESP como parte das ações comemorativas da primeira década da entidade, na qual serão anunciadas algumas novidades em primeira mão aos associados e parceiros presentes.



Quem somos

Entidades Filiadas e Parceiros

Notícias

Projetos

Contato



A FETPESP te mantém atualizado.



Novo site da FETPESP já está online



Confira o novo site da FETPESP:



Assista à série de podcasts:





Transporte feito de forma regular
garante a segurança do passageiro

Legalidade e segurança: prioridades para um transporte rodoviário verdadeiramente sustentável

O transporte intermunicipal coletivo de passageiros passa por um momento desafiador. Verificamos o crescimento dos transportes clandestinos e irregulares, e, ao mesmo tempo, não recuperamos o volume de passageiros transportados no período anterior à pandemia. Contudo, o serviço regular continua investindo em segurança, tecnologia embarcada, treinamento profissional e renovação da frota, demonstrando imperativo respeito do setor para com os passageiros, bem como cumprimento às obrigações legais e regulações setoriais. Isso é legalidade.

É preciso deixar claro que, ao combatermos os diversos serviços ilícitos, como plataformas ilegais de fretamento colaborativo, caronas remuneradas irregulares e ônibus “piratas” clandestinos, nosso objetivo maior é promover a integridade e a segurança dos passageiros. Com o ambiente seguro e legalmente regulado, conseqüentemente será formado um ambiente ideal para a sustentabilidade do sistema de transporte público coletivo.



FOTO: MARCELO VALLADÃO



ANTONIO LASKOS

Diretor executivo do SETPESP, matemático, estatístico, pós-graduado em Gestão Sindical, especialista em *Compliance* e ESG.

A legalidade no transporte deixa de ser um tema burocrático e concorrencial, e se mostra uma obrigação para garantir um setor ainda mais seguro e inovador.

Iniciamos a jornada da descarbonização, na qual estudos com veículos híbridos, biodiesel de segunda geração, hidrogênio e outras tecnologias estão em andamento nos Comitês ESG e Técnico/Econômico do SETPESP. A contratação de consultores especializados e as visitas técnicas em universidades e laboratórios no Brasil, como também em feiras internacionais de Bruxelas e Madrid, são ações fundamentais para a jornada do conhecimento. Para avançarmos no tema da descarbonização, a legalidade e a regulação precisam ser respeitadas mais uma vez.

O Seminário Técnico/Jurídico do SETPESP, que acontecerá em novembro na capital paulista, está em sintonia com o Plano Estadual de Energia 2050, que já conta com 21 projetos voltados para a transição energética e investimentos previstos da ordem de R\$ 17 bilhões, com expectativa de gerar mais de 4.500 empregos. São projetos de produção de biogás, geração de energia solar, expansão da malha de transporte de etanol, produção de carros híbridos e elétricos, produção de caminhões e ônibus a hidrogênio, geração de energia a partir de resíduos e de eficiência energética.

Ao definir a legalidade, as pesquisas e as inovações como prioridades, estamos defendendo os direitos dos usuários e moldando um futuro em que todos os serviços operem com segurança, responsabilidade e sustentabilidade. ●

Nesse sentido, a legalidade se torna a principal via de proteção dos passageiros. As empresas do setor regular seguem rigorosas normas de manutenção de veículos, renovação constante de frota, promovem o treinamento contínuo dos motoristas (que são monitorados em tempo real, garantido plena capacidade de condução) e são submetidas à fiscalização constante em suas operações e nas estradas.

É preciso ter em mente que o papel do transporte rodoviário coletivo de passageiros é um grande aliado das pautas ambientais. Investimos constantemente na renovação da frota, disponibilizando veículos mais modernos e menos poluentes (com certificação Euro 6/Proconve 8) em prol de um futuro mais sustentável. O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), por meio da campanha Busão Legal, criou o Passagem Verde (www.passagemverde.com.br), em que os passageiros podem comprar cotas para o plantio de mudas que irão reflorestar áreas em recuperação ambiental. Somente no primeiro semestre de 2024, foram adquiridas mais de 2.830 cotas ambientais. Cada passageiro deve saber que, ao optar por empresas regulares, está escolhendo também a qualidade e a inovação.

Folha de pagamento será reonerada a partir de 2025



Desoneração pode afetar setor e causar desemprego

FOTO: ARQUIVO FETPESP

Entrará em vigor, a partir de 2025, a reoneração gradual da folha de pagamento. No dia 16 de setembro passado, foi sancionada, pela Presidência da República, a Lei nº 14.973/2024, que mantém a desoneração de empresas de 17 setores só até o próximo dia 31 de dezembro. A retomada da tributação será gradual, no prazo de três anos, de 2025 a 2027. A partir de 2028, voltarão a ser cobrados os 20% sobre a folha de pagamento, extinguindo o benefício fiscal da desoneração.

Pela lei sancionada, de 2025 a 2027 haverá a redução gradual da alíquota sobre a receita bruta e o aumento gradual, de 5% ao ano, da alíquota sobre a folha de pagamento. Ou seja, a contribuição previdenciária patronal será calculada sobre duas bases: parte sobre a folha de pagamento e parte sobre a receita bruta. Nesse período, as alíquotas incidentes sobre a folha de salários não atingirão os pagamentos do 13º salário.

Criada em 2011 e em vigor desde 2012, primeiramente em caráter temporário, a desoneração da folha de pagamento permitia às empresas dos setores beneficiados, que geram cerca de 9 milhões de empregos diretos, substituir a Contribuição Previdenciária Patronal (CPP), de 20% sobre a folha de salários, por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta.

Com prazo para término em 2020, a desoneração da folha de pagamento acabou prorrogada até o fim de 2021, por conta da pandemia do coronavírus, e, posteriormente, ampliada até o fim de 2023. Naquele ano, o Congresso Nacional aprovou proposta que estendia o benefício até 2027. Essa decisão do Congresso, no entanto, foi suspensa pelo ministro Cristiano Zanin, após o governo federal decidir judicializar a prorrogação da medida no Supremo Tribunal Federal (STF).



FOTO: LULA MARQUES AGENCIA BRASIL

Em fevereiro, uma comissão de representantes dos 17 setores da economia foi à Câmara dos Deputados

A Lei no 14.973/2024 teve origem em um projeto do Senado (PL 1.847/2024), também aprovado na Câmara dos Deputados, que atendeu a uma negociação entre o governo federal, o Congresso e o STF. A lei atinge, ainda, os municípios com população de até 156,2 mil habitantes, que manterão a alíquota de 8% do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) em 2024, aumentando gradualmente para 12% em 2025, 16% em 2026, e voltando a 20% a partir de janeiro de 2027.

Ficou estabelecido em lei, também, que a empresa que optar pela desoneração da folha gradual fica obrigada a assinar um termo em que se compromete a manter o número médio de empregados igual ou superior a 75% do verificado na média do ano-calendário anterior. Essa obrigação valerá entre os anos de 2025 e 2027.

Por outro lado, se a empresa não cumprir essa determinação, não poderá usufruir da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB) a partir do ano-calendário subsequente ao descumprimento, aplicando-se, a partir de então, a contribuição básica de 20% sobre a folha de pagamento. O Poder Executivo será responsável por disciplinar a questão.

Durante todo o período de discussões sobre a desoneração da folha de pagamento, entidades representativas dos 17 setores beneficiados se posicionaram pela manutenção do benefício, principalmente por serem categorias que mais empregam no Brasil. A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) é uma destas entidades que ressaltou, em suas manifestações, a importância do serviço de transporte de passageiros, essencial e estratégico, para a mobilidade da população e para a economia nacional.

De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a reoneração da folha de pagamento poderá significar um aumento dos custos do setor entre R\$ 0,70 e R\$ 1,00 por passageiro pagante, a depender da localidade. Municípios que não praticam o subsídio público precisarão repassar esse acréscimo integralmente aos usuários, sobrecarregando ainda mais os orçamentos familiares e impactando negativamente o acesso ao transporte público das famílias que mais necessitam desse serviço.

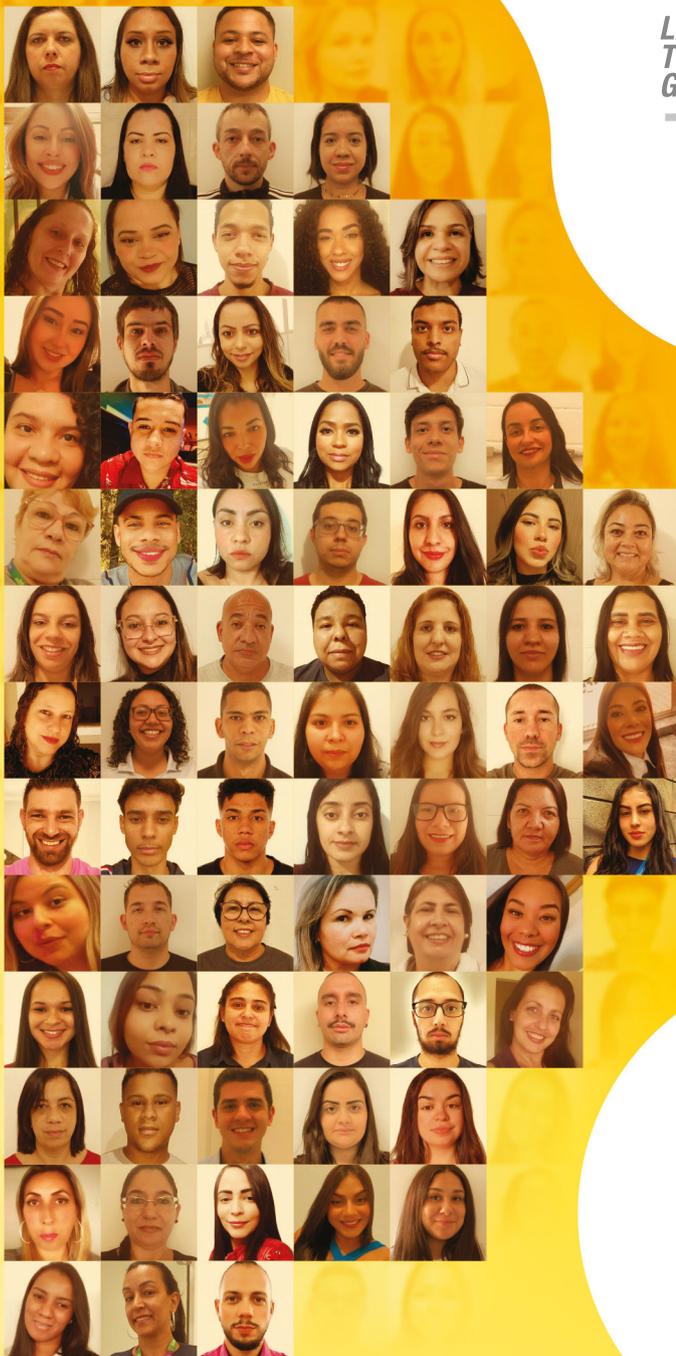
A NTU também apontou o impacto da medida do governo na inflação, com um aumento de até 0,38% do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), afetando até mesmo quem não usa o serviço de transporte público.

Para a FETPESP, a reoneração da folha de pagamento poderá prejudicar a manutenção e a criação de empregos no setor de transportes de passageiros e romper um ciclo favorável e competitivo da economia do país. ●



Executivo e Legislativo acabaram reonerando as empresas

FOTO: WALTER CAMPANATO AGENCIA BRASIL



LINHA DO TEMPO GUARUPASS

1994



Loja Conceito
R. Silvestre
Vasconcelos
Calmon, 136 -
Vila Pedro Moreira
Guarulhos/SP

2002



**Bilhete
Eletrônico**

2005

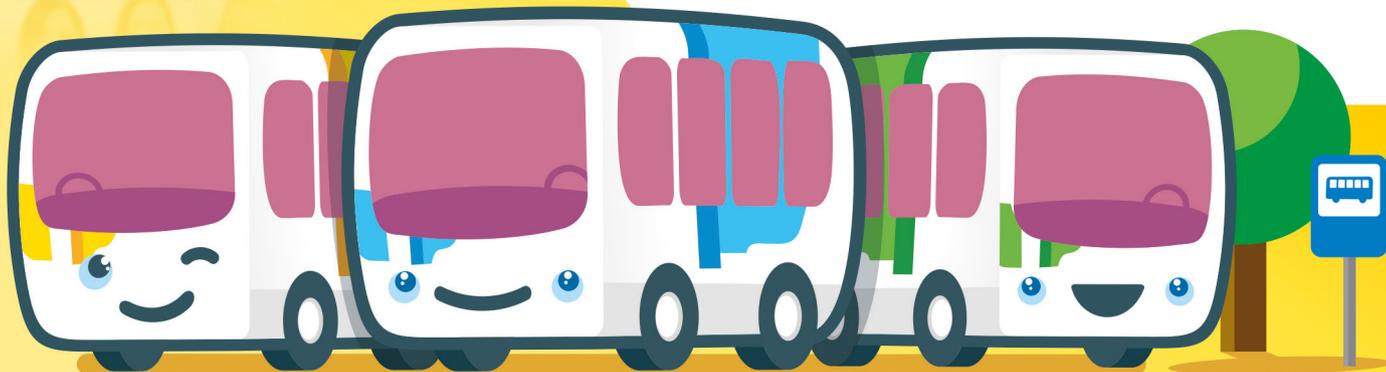


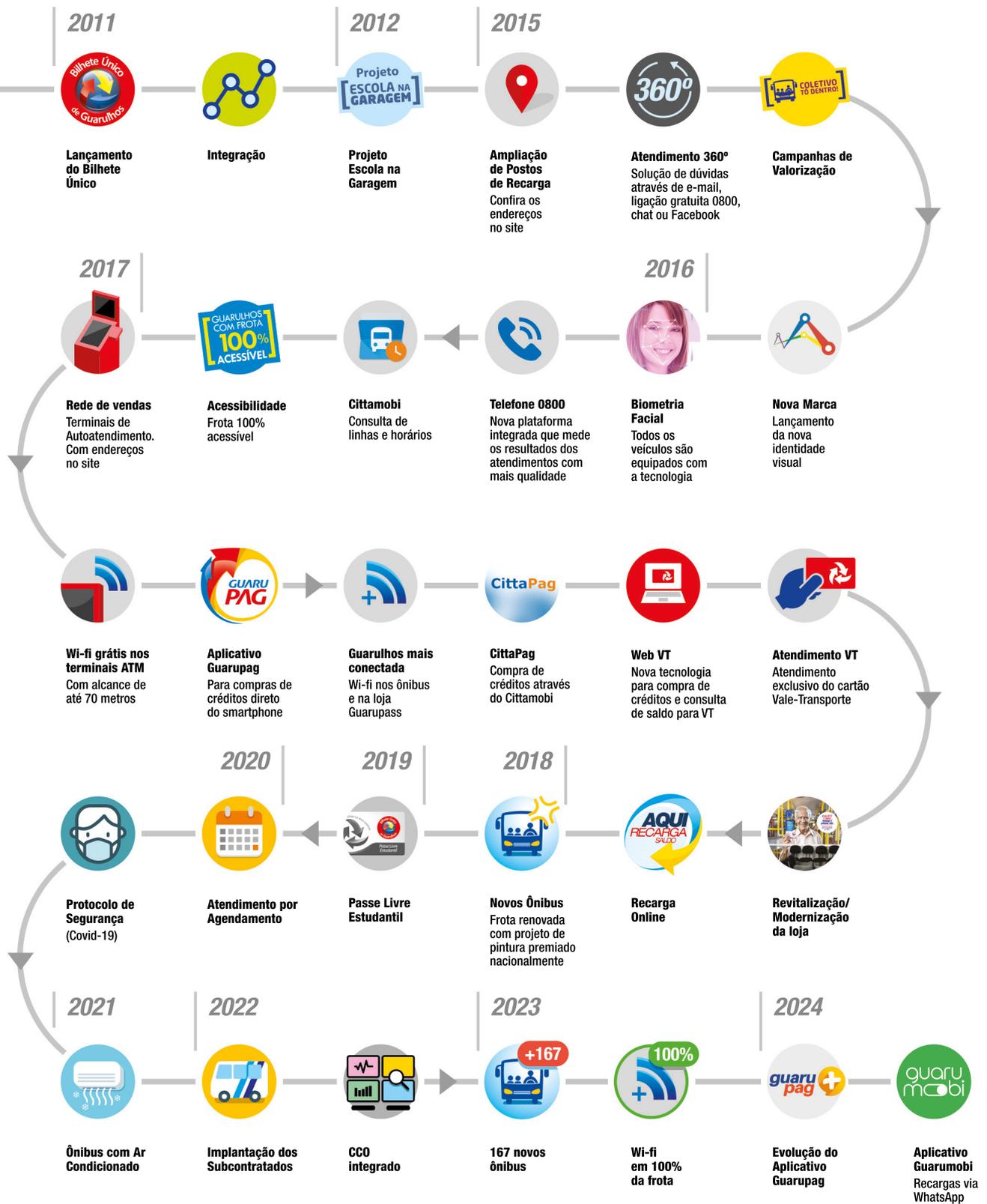
**Recarga
pela Web**
Compras para
o cartão Vale-
Transporte

Há 30 anos, pessoas movendo Guarulhos

“Somos uma equipe que trabalha todos os dias para fazer nossa cidade seguir em movimento, sempre com comodidade, agilidade e segurança.”

José Roberto Iasbek Felício,
Presidente da Guarupass





A jornada do ônibus rodoviário no Brasil vira livro

O jornalista Antonio Ferro é o autor do trabalho que conta a história do ônibus rodoviário no Brasil entre as décadas de 1950 a 1980

Por Henrique Estrada
Edição Marcelo Valladão

A Revista Sou + Ônibus traz a edição de uma entrevista gravada pela nossa parceira Rádio Ônibus com o nosso conselheiro editorial, o jornalista Antonio Ferro, autor do livro “A Jornada do Ônibus Rodoviário no Brasil – de 1950 a 1980”.

Ferro mantém a revista digital AutoBus desde 2010, mas acompanha o transporte rodoviário muito antes disso, desde sua infância, quando um de seus tios era proprietário de uma empresa de ônibus na região de Atibaia. Esse é o segundo livro que ele publica, sendo que o primeiro focou o transporte urbano de passageiros. Agora, é a história do ônibus rodoviário no país entre as décadas de 1950 a 1980.

Rádio Ônibus – De onde veio a inspiração para escrever o livro?

Antonio Ferro – A inspiração veio de muitos anos atrás. Eu tinha um tio, irmão do meu pai, dono de empresa de ônibus aqui em Atibaia. Eu gostava de ficar olhando a movimentação dos ônibus, porém jamais imaginava que iria me tornar um jornalista e muito menos escrever sobre o setor. No meu primeiro livro eu elegi as décadas de 1970 e 1980 para falar do ônibus urbano, que teve uma fase muito interessante. Agora, eu resolvi mostrar o setor rodoviário, mas de uma outra maneira, como se fosse uma “biografia autorizada” do ônibus rodoviário, destacando as carroçarias, os chassis e um pouco dos serviços que foram surgindo, além do desenvolvimento da infraestrutura rodoviária. Minha meta foi mostrar a grande importância do ônibus rodoviário dentro da mobilidade no Brasil.



Antonio Ferro e mais um livro sobre o transporte de passageiros por ônibus

Rádio Ônibus – Ao comparar com o primeiro livro, este é bem maior. Tem muito mais história aqui, imagino...

Antonio Ferro – É, no primeiro livro eu destaquei apenas duas décadas que fazem parte da pauta que a gente acompanha mais de perto, no dia a dia, que é o transporte urbano. Porém, nesta nova obra, são quatro décadas, e a gente sabe que a indústria brasileira do ônibus tem bastante história. O resultado foi que dobrei o número de páginas, sempre com a meta de fazer uma obra iconográfica, ou seja, com imagens.

Rádio Ônibus – Ferro, e para chegar a esse nível de informação, quanto tempo foi necessário?

Antonio Ferro – Eu costumo falar que a pandemia foi a razão do primeiro livro. Já neste segundo, foram mais ou menos dois anos para reunir todas as informações. Para você ter uma ideia, eu usei apenas um terço das fotos que eu tenho. Cheguei a lançar uma edição da Revista AutoBus, em sua versão digital, mostrando um pouco dessa evolução. Aí me veio a ideia de fazer algo impresso, contando com o apoio decisivo da Mercedes-Benz, que sempre acreditou no meu trabalho, pois são 11 anos consecutivos de apoio. Sem a participação da empresa, com certeza não teríamos o livro. Aliás, pode ser uma parceira, inclusive, para um futuro terceiro livro [risos].

Rádio Ônibus – Nós observamos, no livro, você relatar até aspectos econômicos e culturais do país. Quando você escreveu, pensou em que perfil de leitor?

Antonio Ferro – Pensei, quando eu comecei a escrever, em mesclar esse aspecto histórico, contar um pouquinho do país em cada época, em cada década, como era a vida, pois o transporte está inserido nesse contexto do seu desenvolvimento. O ônibus está presente na vida das pessoas. Também pensei muito nas pessoas que nasceram no final da década de 1980 ou na década de 1990 e que não conhecem a história anterior a isso. Por isso, tentei escrever para todas as idades: aqueles que viveram naquela época, mas também atingir os mais jovens. Recebi muito retorno sobre isso de pessoas que se identificaram com alguns dos ônibus retratados.

Rádio Ônibus – E para você, qual a época mais marcante?

Antonio Ferro – Entre os períodos retratados no livro, eu considero que a década de 1970 foi bem interessante, porque houve um movimento dentro do governo de estimular as viagens rodoviárias, muito em função da crise do petróleo. Dentro dos órgãos federais havia um interesse em promover a modernização do setor. Claro, não posso negar a importância das outras décadas, cada uma com a sua própria “metamorfose”. Quero ressaltar que ainda falta no Brasil a preservação da memória, e sabemos o quanto é difícil correr atrás de dados; não é fácil.

Rádio Ônibus – Vivemos uma grande transformação tecnológica e o transporte não fica fora disso. O que você pode ressaltar dessa realidade?

Antonio Ferro – O livro vai até o final da década de 1980. Acredito que, nesse período, a grande inovação em termos de operação vivida foi a ponte rodoviária Rio-São Paulo, em que havia três grandes empresas operando de forma compartilhada. Talvez o computador já estivesse chegando a algumas empresas, mas era algo raro. As grandes transformações nessa área tecnológica aconteceram realmente de 1990 para frente. E claro que a evolução dos conceitos do *design* foi fundamental.

Rádio Ônibus – Vai ficar para o terceiro livro, então?

Antonio Ferro – É, vai ficar para o terceiro livro [*risos*]. Contudo, o meu interesse em escrever esse livro é que não achei algo parecido, não consegui encontrar uma obra que falasse sobre a evolução que reunisse conceitos de *design* dos ônibus, evolução na mecânica e aspectos relacionados com a operação. Isso foi o *start* para eu querer escrever a respeito disso. A ABRATI [Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros] tem dois livros que

utilizei como fonte de pesquisa, mas eles têm uma proposta diferente do meu livro.

Rádio Ônibus – Qual a importância dos ônibus rodoviários para você, Ferro?

Antonio Ferro – Uma evolução veicular muito grande nesse período de 1950 até hoje. Em 74 anos, isso tudo foi muito importante no desenvolvimento brasileiro. O próprio livro mostra as interligações entre as regiões Norte-Sul e Leste-Oeste do Brasil sendo realizadas pelos ônibus. Claro que o avião tem a sua importância, mas não chegava a todos os lugares. Já o ônibus chegava. Nem o trem, com toda a sua tradição e o seu papel desbravador anteriormente, conseguiu alcançar lugares que o ônibus atingiu. Então, eu vejo que o papel do ônibus na formação da história do Brasil foi essencial. Conseguimos observar, hoje, que a participação do modal no deslocamento das pessoas tem crescido muito em função do alto custo das passagens aéreas. Os ônibus acabam cumprindo esse papel, e a gente sabe que muitos modelos oferecem conforto. Essa nova geração é fantástica.

Rádio Ônibus – A gente sempre faz esse comparativo da viagem de avião com o ônibus. Observei aqui no livro que, anos atrás, as empresas rodoviárias já se preocupavam em oferecer diferenciais em conforto, não é?

Antonio Ferro – Isso começou lá na década de 1960, em uma operadora gaúcha que viu a oportunidade de transformar as viagens com uma categoria que hoje chamamos “leito”, com poltronas que reclinavam bastante, transformando o conceito do ônibus rodoviário com muitos diferenciais que temos hoje. Outro detalhe foi a colocação da cabine do motorista para separar o espaço dele e o salão de passageiros. Depois, foi acrescentado o banheiro, com uma porta parecida com a porta de casa. Essa iniciativa foi muito inovadora para a época.

Rádio Ônibus – E por que ainda o ônibus é visto com certo preconceito? Se a pessoa viaja de ônibus, ao invés de avião, logo se pensa que é porque não tem dinheiro... Às vezes, não é mais confortável ir de ônibus do que de avião?

Antonio Ferro – Olha, eu posso resumir em uma palavra: cultural! Nós temos uma cultura automobilística muito grande, que valoriza muito a posse do próprio carro. Contudo, isso também é muito em função do que aconteceu quando houve a instalação da indústria automobilística aqui no Brasil, e o ônibus parece que ficou só para quem é pobre. Assim, quem tinha um ganho maior já investia no próprio carro, mesmo com o incentivo e o investimento governamental, ao longo do tempo, em infraestrutura do transporte urbano e rodoviário. Por outro lado, a gente vê a maioria das rodoviárias brasileiras que não são bem conservadas sendo locais de abrigo para aquelas pessoas que não têm onde morar. Vemos algumas mudanças no sentido de melhorias e modernização, mas são poucas.

Rádio Ônibus – Como é a rodoviária aí em Atibaia?

Antonio Ferro – Aqui ela tem a aparência inicial da década de 1960. Não mudou quase nada. É preciso haver uma transformação em *layout* e atendimento. Os ônibus mudaram, nós temos verdadeiras “naves” nas estradas, mas quando chegamos às rodoviárias, nada condiz com essa realidade.

Rádio Ônibus – E sobre a identidade visual hoje em dia, parece que está muito simples. Como foi retratar isso?

Antonio Ferro – Na realidade, hoje a gente vê a preocupação com o custo, pois, quando há uma colisão que envolve algum ônibus, fica muito mais fácil de você reformular essa pintura, se, no caso, ela for mais simples. Porém, há exemplos de identidades visuais que procuram fazer algo mais chamativo, mais bonito. Às vezes, não levam em consideração a história da empresa e acabam ultrapassando o limite da imagem. No livro, eu dei espaço para o arquiteto João de Deus Cardoso, juntamente a Carlos Antônio Ferro, que, aliás, não é meu parente [risos]. Eles foram os pioneiros no desenvolvimento das identidades visuais dos ônibus, transformando a imagem em algo “vendável”, bonito. Quem desenvolve esse conceito deve ser valorizado pelo setor, porque são profissionais sérios e que têm todo um cuidado e um conhecimento nesta área.

Rádio Ônibus – Que mensagem você deixa para o leitor do seu livro?

Antonio Ferro – Eu acredito que o livro é uma oportunidade de manter a história do ônibus registrada, mostrar de forma enfática a sua importância no contexto do transporte. Diferentemente dos meios digitais, o livro fica ali de forma física, acessível, sem depender de um servidor. E, para quem gosta do transporte feito pelo ônibus, esse segundo livro é realmente uma oportunidade muito interessante de se conhecer a história. Quero destacar que também convidei um artista aqui de Atibaia, o Marcio Emilio Zago, para fazer algumas imagens. Ele fez um trabalho muito bonito.



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



FOTO: DIVULGAÇÃO

Equipe da unidade com membros da École de Management da Universidade Paris Panthéon - Sorbonne

Unidade SEST SENAT em Santo Amaro se consolida após primeiro ano

Inaugurada em outubro de 2023, apresenta ótimos números em atendimento ao setor e à comunidade

O Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) está presente no bairro de Santo Amaro, na cidade de São Paulo, há um ano, com sua unidade “**Vander Francisco Costa**”, homenagem ao empresário do setor transportador e presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), do Conselho Nacional do SEST e do SENAT e do Instituto de Transporte e Logística (ITL).

Na ocasião da inauguração, o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Artur Herszkowicz, falou da escolha do local. “Este é um bairro muito importante da capital e merecia ter um prédio como este, com tantos serviços oferecidos para a sociedade em geral”, disse ele.

O valor do investimento na nova instalação foi de cerca de R\$ 22 milhões, considerando a obra e todos os equipamentos e mobiliários.

A unidade é ampla, bonita e oferece diversos serviços. Entre eles, podemos destacar: **simulador de direção** de caminhão, carreta e ônibus (tecnologia de ponta utilizada no aperfeiçoamento de motoristas profissionais, com foco na prevenção de acidentes e na condução eficiente e econômica); e **atendimentos de psicologia, nutrição, odontologia e fisioterapia**.

Nossa reportagem conversou com Kely Varga, gestora responsável pela unidade que está na função há dez meses. “Aqui na nossa região temos uma presença muito forte do transporte de passageiros; várias garagens, inclusive”, conta ela.

Kely tem desenvolvido o trabalho de tornar a unidade conhecida. Na região Sul, empresas como MobiBrasil, Campo Belo, Transpass, RVTrans, ViaSudeste, Gatusa, Grajaú, entre outras, são atendidas pelo SEST SENAT Santo Amaro.

“Neste ano, trabalhamos as frentes de campanha com essas empresas nas quatro campanhas nacionais, e, assim, abrimos a oportunidade de conhecerem o nosso trabalho. Por exemplo, temos uma das campanhas nacionais que é o Maio Amarelo, em que vamos até à empresa, levamos um instrutor, profissional do SENAT, outro do SEST, e um assistente que vai explicar sobre a unidade, tudo o que podemos oferecer para as empresas”, explica.

“É um trabalho muito gratificante, pois observamos o aumento do número de atendimentos aqui na unidade, vemos a procura aumentar. Temos aqui a fisioterapia, a odontologia, a nutrição e a psicologia. E, na parte do SENAT, temos o curso do ATENDE, o simulador de direção, e o Jovem Aprendiz com grande procura. Teremos novos serviços em breve”, conta ela.

A unidade deve ter, ainda este ano, novos cursos de especialização junto ao Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), para Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP), Coletivo e Escolar.

Kely conta também que, de 10% a 15% da procura pelos serviços tem sido feita pela comunidade do entorno, ou seja, fora do Sistema Transporte. Isso é fruto das parcerias que são firmadas junto à Associação Comercial e também à Subprefeitura de Santo Amaro.

A gestora estima que, nos próximos seis meses, a tendência é preencher a capacidade total da Unidade SEST SENAT Santo Amaro, o que pode demandar novos investimentos a fim de aumentar a sua capacidade.

Outro aspecto positivo é a localização da unidade, que ficou muito bem situada, facilitando o acesso aos 26 trabalhadores do Transporte, entre os quais está Máira Marcela Ramos, técnica de promoção social e que atua diretamente no braço SEST da unidade.

Máira conta que mais de 90% dos atendimentos estão ligados aos colaboradores do transporte de passageiros. “Tivemos um total de mais de 10 mil atendimentos, sendo 98,83% de titulares, ou seja, trabalhadores e dependentes do setor de transporte e logística, neste último ano.”

Completando a direção feminina da Unidade Santo Amaro está Paola Rates, técnica do braço SENAT, que destacou a grande procura pelo curso Jovem Aprendiz. “Nesse período foram mais de mil alunos matriculados”, informa.

Visitas e eventos marcantes

Durante o primeiro ano, a unidade recebeu diversos eventos e visitas importantes, como a primeira edição do Conexão Legal, ocorrida em março e realizada de forma híbrida, com a presença do ministro do

Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar Rodrigues, do desembargador do Tribunal Regional do Trabalho, Jurisdição São Paulo (TRT-SP) Celso Peel, além do presidente da CNT, Vander Costa, do presidente do Conselho Regional, Carlos Panzan, e da diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Também recebeu, no mês de maio, a visita do diretor da École de Management da Universidade Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Florent Pratlong, acompanhado de uma comitiva de 15 estudantes franceses.

O professor e os alunos do segundo ano do mestrado em inovação e desenvolvimento sustentável assistiram a uma apresentação realizada pelo diretor adjunto do SEST SENAT, Vinicius Ladeira, e pela técnica de promoção social do SEST SENAT Máira Marcela Ramos sobre a organização, a estrutura e o trabalho realizado pelo Sistema S no Brasil.

Em setembro, foi a vez de os integrantes da Missão Internacional do Sistema Transporte se encontrarem para planejar a imersão rumo a Xangai, programada para o mês de outubro. A unidade foi o local para a *masterclass* executiva.

Por fim, a unidade deve receber a visita de 42 alunos do MBA da Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM), por intermédio do ITL, com o objetivo de conhecer mais sobre o Sistema Transporte●

Saiba mais sobre o SEST SENAT:



<https://www.sestsenat.org.br/>

FOTO: MARCELO VALLADÃO



Qual será a próxima parada do transporte?

Por Antonio Ferro

Já passou da hora de as cidades promoverem alterações em seus sistemas de transporte coletivo frente aos desafios de um novo modelo de mobilidade urbana. A consciência política deve ser estimulada a pensar nisso



FOTO: DIVULGAÇÃO MERCEDES-BENZ

Modelo e0500U da Mercedes-Benz do Brasil é de propulsão totalmente elétrica

A cada ano de eleições municipais, surgem diversas propostas e ideias (a maioria desconectada da realidade) a respeito do transporte coletivo urbano, realizado pelo ônibus, e o que fazer para que este possa ser, novamente, qualificado e valorizado (se é que um dia ele teve esses dois aspectos) para quem o mais utiliza, e, também, de forma a atrair potenciais clientes, visando à mobilidade eficiente e ao desenvolvimento sustentável.

É notório que a situação do transporte coletivo urbano brasileiro vem, ano após ano, sofrendo reveses que lhe tiram passageiros, o tornam não competitivo em relação aos outros modais motorizados e reforçam a imagem de desgaste e de inoperância em um momento em que os deslocamentos das pessoas não são mais os mesmos e as suas necessidades contemplam maneiras mais flexíveis, rápidas e de fácil acesso.

Não custa nada lembrar que, segundo dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), entidade que congrega as empresas de transporte urbano sobre pneus, o Brasil registrou uma redução de 44,1% nas viagens de ônibus no transporte público urbano nos últimos dez anos, significando que, somente em 2023, os ônibus urbanos transportaram menos 19,1 milhões de passageiros equivalentes (pagantes) por dia, em relação à quantidade transportada em 2014. Passageiros porta a fora para não mais voltarem.

A crise está aí, já bateu à porta e entrou na maioria dos sistemas. “Há solução para mudar esse quadro?”, perguntariam muitos. Há, desde que as respostas e as medidas sejam concretas, sensatas, realistas e eficientes. A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) tem um trabalho que visa orientar as gestões públicas municipais, as verdadeiras responsáveis por administrar, gerir e promover o transporte coletivo, mesmo que a operação seja 99,9% privada. Se nada for feito, o que pode acontecer?

O país optou, há mais de 60 anos, pela modalidade do transporte sobre pneus, dando destaque para os ônibus na mobilidade coletiva de suas cidades e investindo pouco no modal sobre trilhos. Escolha acertada ou não, o fato é que é preciso repensar sobre as circunstâncias e que futuro teremos nas cidades. Aliás, os pneus continuam com o seu protagonismo no deslocamento das pessoas, com automóveis e motos dominando a cena viária.

●● HÁ SOLUÇÃO PARA MUDAR ESSE QUADRO? ●●



Ônibus elétrico é uma alternativa para descarbonização

FOTO: DIVULGAÇÃO MERCEDES BENZ

A cartilha desenvolvida pela ANTP, com o nome “Como ganhar eleições – transporte público de qualidade para o cidadão”, teve e tem o intuito de mostrar aos candidatos a prefeito que já se elegeram e outros que estão na disputa do segundo turno, aspectos de simples compreensão, mas tão difíceis de serem promovidos e adotados pela pura falta de visão empreendedora, e, ainda, por temor de desagradar as elites motorizadas, afinal, automóveis são prioritários e precisam ter espaços garantidos nas ruas e avenidas.

É preciso lembrar e reforçar aos gestores públicos municipais e à própria sociedade que investir prioritariamente no transporte coletivo impacta positivamente o desenvolvimento das cidades, com planejamento que traz viabilidade na mobilidade e bem-estar às pessoas.

Voltando ao trabalho desenvolvido em prol do ônibus, o passageiro quer mais oferta de serviços, flexibilidade destes e confiabilidade. Eu incluo previsibilidade pois, como um usuário do sistema, quero ter a certeza de que o serviço estará à minha disposição. Contudo, nessa mesma linha de pensamento e orientação, deve-se levar em consideração mais segurança (retirada do dinheiro a bordo por meios inteligentes de pagamento, monitoramento, campanhas educativas), mais conforto (veículos com configurações que proporcionem viagens mais

cômodas e acessíveis), menor preço (subsídios públicos às tarifas), rapidez (corredores exclusivos, preferência em semáforos, implantação de BRT – Trânsito Rápido de Ônibus – e em harmonia com os seus conceitos), descarbonização (veículos com tração mais limpa, com opção aos vários modelos de menos emissão), gestão (sistemas de controle da operação) e informação/comunicação (canais de atendimento ao consumidor, realização de pesquisas de opinião, uso de aplicativos para celular).

Como se vê, as lições de casa podem muito bem serem feitas ou realizadas com dedicação e atenção com a causa, com efeitos positivos a todos. Lembrem-se, candidatos e prefeitos eleitos: eleições não se ganham com promessas ao vento, debates vazios nem conversa furada. Transporte coletivo e mobilidade são temas de programas de estado, e não de governo ou mero oportunismo eleitoral. Eletrificação e tarifa zero, assuntos ressaltados em muitas campanhas, só serão soluções viáveis desde que haja comprometimento e sensatez. Políticas públicas não podem ser de cunho populista. ●

FOTO: REPRODUÇÃO

Viaduto Alberto Marino - 1968 no bairro do Brás



Rápido D'Oeste investe em 22 ônibus rodoviários e os passageiros ganham as melhores experiências de viagem

A pintura é um resgate à história da empresa, homenageando os primeiros veículos da frota

A Rápido D'Oeste acaba de adquirir 22 ônibus rodoviários 0 km e 100% acessíveis. Fundada em 1940, com sede em Ribeirão Preto, a empresa busca sempre proporcionar as melhores experiências de viagens aos seus passageiros.

Entre os três modelos adquiridos para o setor rodoviário, está o imponente Paradiso 1200, Geração 8 da Marcopolo, com 14 metros de comprimento, motor Euro 6 e chassi Mercedes-Benz O-500RS. São veículos completos, que permitem viagens seguras e muito conforto a bordo.

Todos os veículos possuem plataforma de acessibilidade para o embarque de passageiros com mobilidade reduzida. São 46 poltronas semileito, equipadas com apoio para as pernas e cinto de segurança, ar-condicionado, banheiro, geladeira elétrica, tomadas USB individuais e *wi-fi*.

O projeto de pintura dos veículos, nas cores azul e amarela, foi um resgate à essência e à história da empresa. É muito mais que uma pintura! É uma homenagem aos primeiros veículos da frota, que acompanharam gerações. E a nova identidade visual conecta memórias de todos os passageiros que viajaram com a Rápido D'Oeste a um compromisso com o futuro, um visual atualizado e acolhedor.



“Nós procuramos acolher o nosso cliente de todas as formas para ele sentir o quanto valorizamos o seu bem-estar. Investimos muito em treinamentos para os motoristas, tecnologias embarcadas que atendem altos níveis de exigências, itens de segurança, sempre dentro de um ambiente moderno. Nossos esforços são para que cada passageiro tenha a melhor experiência de viagem conosco”, declara o diretor da Rápido D'Oeste, Roque Felício Netto.

A Rápido D'Oeste é uma empresa familiar que atua nos segmentos urbano, intermunicipal, rodoviário e de cargas e opera em cerca de 50 cidades nos estados de São Paulo e Minas Gerais, com uma frota de 350 veículos. ●

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Ônibus poluem muito menos do que carros e motos, diz estudo

FOTOS: MARCELO VALADÃO



Trocar o carro pelo ônibus para ir ao trabalho pode ter algumas vantagens

Conheça o engenheiro de automação que prefere o transporte público para ir trabalhar todos os dias



A Revista Sou + Ônibus segue com a sua série “Eu Uso Ônibus”, que destaca exemplos de pessoas que escolheram o transporte público ao invés do transporte individual, deixando o carro em casa ou até mesmo abrindo mão de ter um veículo próprio.

Embora muitos passageiros de transporte público não optem por isso por vontade própria, mas por necessidade, a proposta da série é mostrar que, quando a qualidade do transporte é satisfatória, as pessoas, naturalmente, tendem a deixar seus carros em casa e utilizar o transporte coletivo.

O transporte público oferece vantagens e traz benefícios reais para a sociedade, como uma solução para o trânsito, a economia de tempo, a redução na emissão de poluentes e, consequentemente, uma melhoria na qualidade de vida e na saúde mental de todos.



Os carros transportam 30% dos passageiros, mas geram 73% das emissões em São Paulo; as motos respondem por 23% das emissões; e os ônibus, apenas 3,1%.



Em São Paulo, a poluição e o congestionamento estão interligados, e as escolhas de transporte têm um papel crucial nessa dinâmica. Já citamos o estudo do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) em outras edições, mas é importante ressaltar que ele foi revelador ao apontar que os automóveis são os principais responsáveis pelas emissões de gases de efeito estufa (GEE), representando 72,6% destas emissões.

A pesquisa analisou a contribuição de diferentes modos de transporte —automóveis, motocicletas e ônibus— e os combustíveis utilizados (gasolina, álcool e *diesel*) nas emissões de poluentes e GEE ao longo de um dia típico na capital.

Os resultados do estudo desmistificam a ideia de que os ônibus são os maiores responsáveis pela poluição urbana. A análise abrangeu uma variedade de poluentes, e em quase todos os casos ficou claro que automóveis e motocicletas, dois meios de transporte individuais, têm um impacto significativamente maior do que os ônibus quando se compara a emissão por passageiro transportado.

Alan Rodrigues mora na cidade de São Paulo, é engenheiro de controle e automação, e falou sobre sua rotina no transporte público da cidade. Com 24 anos, ele reflete sobre as vantagens e os desafios de usar ônibus e metrô para se locomover, além de compartilhar ideias de como sua especialidade poderia otimizar o transporte urbano. A entrevista foi conduzida por Henrique Estrada, da Rádio Ônibus, nossa parceira.



Alan Rodrigues é engenheiro de automação e mora na região de Pirituba

FOTO: ARQUIVO PESSOAL

Eu Uso Ônibus – Você pode contar um pouco sobre sua profissão? O que faz um engenheiro de controle e automação?

Alan Rodrigues – Claro! O engenheiro de controle e automação é responsável por automatizar sistemas, seja em ambientes industriais, comerciais ou até residenciais. É um trabalho bem amplo. Hoje em dia, a automação tem se tornado popular nas residências, como sensores para acender luzes, controles de segurança, entre outras coisas.

Eu Uso Ônibus – Falando sobre sua rotina, você utiliza transporte público para ir ao trabalho?

Alan Rodrigues – Sim. Eu pego ônibus, com destino à Praça Ramos, saindo da região de Pirituba, e depois faço integração com o metrô. Uso o transporte público todos os dias, indo e voltando.

Eu Uso Ônibus – E como é a situação no horário de pico?

Alan Rodrigues – No horário que eu embarco, por volta das 5h30 da manhã, o ônibus já está lotado. Como ele vem de outros pontos, muitas vezes eu já preciso ficar em pé. É um ônibus comum, sem articulação. Nem sempre é novo. Alguns têm entrada USB e ar-condicionado, mas o *wi-fi* é instável.

Eu Uso Ônibus – Em média, quanto tempo leva sua viagem?

Alan Rodrigues – Entre 1 hora e 1 hora e meia, dependendo do trânsito. O ônibus quase não usa vias exclusivas, então ele enfrenta o trânsito como qualquer outro veículo. Paradas constantes e semáforos deixam o trajeto mais demorado.

Eu Uso Ônibus – Você sente falta de mais opções ou de uma infraestrutura melhor no transporte?

Alan Rodrigues – Sim, com certeza. Se a frequência dos ônibus fosse maior, como a cada 10 minutos ao invés de 20, isso ajudaria muito a reduzir a lotação. Seria ótimo ter um sistema expresso para evitar tantas paradas. Além disso, vias prioritárias para ônibus no trajeto ajudariam a chegar mais rápido.

Eu Uso Ônibus – Sobre sua área de trabalho, você acha que a automação poderia contribuir para melhorar o transporte público?

Alan Rodrigues – Sim! Nos Estados Unidos e no Japão, por exemplo, há ônibus com tecnologia avançada que poderiam ser implementados aqui. Seria interessante ver mais automação nos ônibus, como monitoramento e controle de fluxo, até para segurança dos passageiros e agilidade.

Eu Uso Ônibus – Com toda essa rotina, imagino que você tenha bastante contato com as pessoas do bairro... Faz amigos no ônibus?

Alan Rodrigues – Sim, a gente acaba conhecendo o pessoal do bairro, o motorista, o cobrador e outros passageiros. Mesmo com todos os desafios, é uma escolha econômica e que me permite socializar. Apesar do cansaço, sigo preferindo o transporte público para ir ao trabalho todos os dias. ●

**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](#)



A solução para a

**MOBI
LIDADE**

urbana.



Paz no trânsito começa por você.



Mercedes-Benz Ônibus Urbano. O coletivo de soluções.

Desempenho, segurança, conforto e muita tecnologia. Uma linha de ônibus que oferece a melhor solução para o transporte urbano de passageiros. E tudo isso com o atendimento da maior rede de concessionários do setor no Brasil. Sempre próxima da sua frota.

- A mais completa linha de Ônibus Urbano
- Fleetbus: telemetria para transporte de passageiros
- BlueTec6: motores com a nova tecnologia Euro6 para menores emissões de gases
- Centerbus: a maior rede de concessionários de ônibus, com centros especializados de atendimento
- Chassis fabricados com a avançada tecnologia alemã
- Rede pronta para te atender em qualquer parte do país

Saiba mais em: onibus.mercedes-benz.com.br

 mercedesbenzonibus  mercedesbenz_onibus  MercedesBenzBrasil

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus





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

Apoio
institucional

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

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

Mídia
Oficial



Patrocínio

CLICKBUS



mobs2

PALUAMA
CORRETORA DE SEGUROS

TRYVIA
SOLUÇÕES INTELIGENTES

eventosetpesp.com.br