

^sou + onibus

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

ANO 2025 - EDIÇÃO 48



10 ANOS FETPESP

*Confira os detalhes da comemoração de uma década
de conquistas na defesa do transporte de passageiros*



FETPESPLANÇA SÉRIE HISTÓRICA DE PODCASTS

Entidade conta a sua trajetória
convidando os principais agentes
envolvidos durante a sua existência

ALIANÇA PELA SUSTENTABILIDADE NO TRANSPORTE

A nova iniciativa da FETPESP reúne os transportes de
cargas e fretamento com um objetivo comum: avançar
rumo às diretrizes ESG no estado de São Paulo

SEMINÁRIO TÉCNICO/ JURÍDICO DO SETPESP

O resumo das principais discussões
sobre a legalidade e a sustentabilidade
do transporte rodoviário de passageiros

+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

AGUMBRANC

Santa Cruz

OURO E PRATA

REUNIDAS

ANDORINHA

pássaro verde

EUCATUA

suzantur

Unesul

CATARINENSE

MOTTA

PROGRESSO

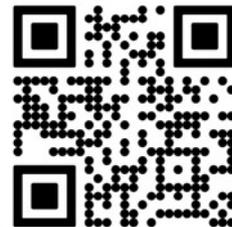
ROTA

Planalto

1001

Quer deixar sua frota mais **inteligente?**

Acesse o QR Code e fale com nosso time agora



CLICKBUS



ClickBus, sempre ao seu lado para acelerar seu negócio!

Unindo tecnologia, liderança no mercado e o mais completo portfólio do Brasil, nossa **Plataforma de soluções impulsiona** sua empresa no digital.



Pronto para entrar nessa com a gente?

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

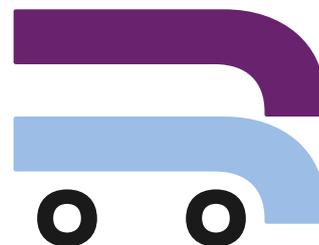
CLICK OFERTA



O produto ideal para aumentar suas vendas online.

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

Venda garantida sem preocupações.



White Label

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

O maior GDS do Brasil

Viabilizamos a venda de seu portfólio para os principais players do turismo brasileiro.

Não se preocupe com o pagamento, nós garantimos seu recebimento

Linha de Crédito

Disponibilizamos uma linha de crédito com condições especiais para impulsionar o seu negócio.

**Sujeito à análise de crédito*

Pagamento Garantido

Por meio da nossa tecnologia, nós garantimos transações financeiras seguras e sem riscos de inadimplência com os maiores índices de aprovação do mercado, maximizando suas vendas. Além disso, oferecemos a mais completa carteira de pagamento: PIX, cartão de crédito e TED.



Sempre seu melhor **parceiro digital.**

Ano termina com alguns avanços para o setor e aumenta expectativas para 2025

O ano de 2024 se encerra com um balanço de recuperação do setor; ainda que esteja abaixo dos índices pré-pandemia, pelo menos mantemos paulatinamente o movimento de continuar buscando dias melhores em 2025.

No fechar das cortinas do ano passado, tivemos alguns avanços significativos no campo legislativo, como a aprovação, pela Comissão de Infraestrutura do Senado, do projeto que cria o marco legal para o transporte público coletivo urbano intermunicipal, interestadual e internacional.

Outra boa notícia foi a aprovação, pela Câmara dos Deputados, do projeto que regulamenta a reforma tributária, com a garantia de isenção para o setor da cobrança do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), uma vez que o transporte público urbano, semiurbano e metropolitano, sob permissão, concessão e autorização pública, tem caráter de serviço essencial.

Também foi anunciado no final de dezembro o investimento de R\$ 6,4 bilhões para a infraestrutura do transporte, por parte do Ministério das Cidades. Essas três boas notícias são abordadas, com mais detalhes, no artigo do presidente Mauro Herszkowicz.

Como não poderia ser diferente, nossa edição estampa, com destaque, a comemoração dos dez anos da FETPESP, uma década de desafios marcada pela pandemia. Este, sem dúvida, foi o maior desafio vivido pelas nossas empresas e que deixou sequelas, as quais, pouco a pouco, pela resiliência e pelo espírito empreendedor de nossos associados, vão sendo superadas.

A FETPESP, sempre fiel aos seus valores e objetivos, inova mais uma vez e lança a inédita Aliança pela Sustentabilidade no Transporte do Estado de São Paulo, irmanada à Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e à Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento no Estado de São Paulo (FRESP), com o objetivo de ajudar as instituições no alinhamento das diretrizes ESG, com apoio do Sistema Transporte.

Procuramos abordar todos esses assuntos em nossas páginas, que ainda trazem a cobertura do Seminário Técnico/Jurídico do SETPESP, com a palavra de especialistas e empresas sobre a legalidade e a sustentabilidade no transporte rodoviário de passageiros.

A mudança do perfil tecnológico do ônibus urbano é o assunto do artigo do vice-presidente da FETPESP, Francisco Christovam, que comenta o documento técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), da qual é diretor executivo.

Acompanhe, ainda, o trabalho da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), sempre presente em nossa revista, com notícias relevantes do Sistema Transporte.

Também trouxemos o resumo da participação do presidente Mauro Herszkowicz no *podcast* que abriu a série especial de dez anos da FETPESP, e que você poderá conferir na íntegra nos meios digitais. ●



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 & SUPLENTES

Gentil Zanovello Affonso **titular**
Antonio João Pinto dos Santos **titular**
João Carlos Camilo de Souza **titular**
Roberto Cancian **suplente**
Cesar Arduin Saraiva **suplente**
Júlio Luiz Marques **suplente**

SOU + ÔNIBUS

EDITOR RESPONSÁVEL

Marcelo Valladão de Sousa (MTb. 31.840)

COLABORAÇÃO

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: DUO Design

CANAL DE COMUNICAÇÃO

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

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



FOTO: DIVULGAÇÃO FETPESP



06 Ponto de Vista

Presidente Mauro Artur Herszkowicz expõe o balanço geral de 2024 para o setor

07 Opinião

Francisco Christovam, diretor executivo da NTU e vice-presidente da FETPESP, escreve sobre a mudança do perfil tecnológico do ônibus urbano

11 Destaque

Evento marca a comemoração dos 10 anos da FETPESP

Evento 15

Relembre os principais debates do Seminário Técnico/Jurídico do SETPESP

Tecnologia 18

Entrevista com Curt Axthelm, da Mercedes-Benz, sobre a visão interna acerca das matrizes energéticas

Trânsito Seguro 20

Os cuidados com a segurança para garantir uma boa viagem de férias

Sistema Transporte 22

CNT promove reflexão online sobre os desafios do transporte rodoviário interestadual de passageiros



FOTO: BÁRBARA KIERME



FOTO: REPRODUÇÃO

26 Especial

FETPESP lança série de podcasts sobre sua história. Confira o primeiro episódio com o presidente da entidade

30 Despoluir

Como o programa Despoluir foi executado, com excelência, na primeira década da FETPESP

32 Em Foco

O transporte rodoviário sob a ótica de uma causídica, com vasta experiência

35 Eu Uso Ônibus

O ator e dublador Pierre Bittencourt fala da opção pelo transporte por ônibus, que, no seu caso, virou até "paixão".





2024, o ano dos avanços no transporte de passageiros

O ano de 2024 se encerrou com avanços para o setor de transportes de passageiros. No último dia 10 de dezembro foi aprovado, pela Comissão de Infraestrutura do Senado, o projeto que cria o marco legal para o transporte público coletivo urbano intermunicipal, interestadual e internacional.

A proposta traz a separação da tarifa paga pelo passageiro da tarifa de remuneração, que as empresas operadoras recebem pelos serviços prestados. Além disso, prevê alternativas de financiamento dos custos por meio de recursos públicos ou privados ou vindos de bancos de desenvolvimento e instituições de fomento, de compensações ambientais e de fundos e programas dedicados à sustentabilidade e à adaptação às mudanças climáticas.

O projeto destina, também, 60% dos recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE Combustível), cobrada sobre a importação e a comercialização de petróleo, gás natural e álcool etílico combustível, para o transporte coletivo.

Ainda em dezembro passado, foi aprovado, pela Câmara dos Deputados, o projeto da regulamentação da reforma tributária. Reconhecidos pelo seu caráter essencial e estratégico, os transportes públicos urbano, semiurbano e metropolitano, regulados sob regime de autorização, permissão ou concessão pública, ficaram isentos da cobrança do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

No final de 2024, o Ministério das Cidades anunciou que, em 2025, o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte) contará com R\$ 6,4 bilhões, segundo a Instrução Normativa nº 32, de 9 de dezembro de

2024. O Pró-Transporte financia projetos de transporte público urbano, incluindo obras de infraestrutura e aquisição de veículos.

No âmbito da nossa Federação, lançamos a Aliança pela Sustentabilidade no Transporte no Estado de São Paulo, uma parceria inédita entre a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), a Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP), buscando promover práticas alinhadas às diretrizes ESG (Ambiental, Social e Governança) no setor de transporte rodoviário. Esse projeto conta com o apoio institucional do Sistema Transporte, formado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), pelo Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL).

Essa iniciativa coroou as festividades dos dez anos da FETPESP, uma entidade que, desde a sua criação, em 2014, tem mantido uma atuação incansável na valorização do trabalho dos sindicatos filiados e das empresas operadoras do transporte de passageiros no estado de São Paulo. A Federação defende que o transporte público seja sustentável, alinhado com o desenvolvimento social e econômico, e conte com infraestrutura adequada para o melhor atendimento dos passageiros, além de segurança jurídica dos contratos, visando à garantia da prestação de serviços eficientes, modernos e com modicidade tarifária. ●

MAURO ARTUR HERSZKOWICZ

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



A mudança do perfil tecnológico do ônibus urbano

Por Francisco Christovam

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) lançou mais um **documento técnico**, intitulado “Modernização Tecnológica da Frota do Transporte Coletivo Urbano”, com o propósito de divulgar as iniciativas em andamento para a produção de veículos mais modernos, menos poluentes e de melhor qualidade para a operação do transporte urbano e interurbano de passageiros nas cidades brasileiras.

No início da década de 1980, quando ainda atuavam a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), em São Paulo, e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), com sede em Brasília, foram desenvolvidas as primeiras especificações técnicas para a construção de veículos – trólebus e ônibus – destinados à operação do transporte urbano de passageiros nas cidades brasileiras. Ambos os documentos foram elaborados por engenheiros especialistas, quase todos professores da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), reunidos em uma empresa de consultoria fundada em 1977, denominada PROMEC – Projetos Mecânicos S/C Ltda.



Os documentos produzidos pela PROMEC levaram em conta, à época, as especificações técnicas do ônibus alemão, projetado e construído de acordo com as normas fixadas pela Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV); do ônibus francês BERLIET, operado pela Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP); do ônibus inglês Routemaster, um *double decker* projetado pela London Transport e construído pela Associated Equipment Company (AEC) e pela Park Royal Vehicles; bem como do ônibus urbano norte-americano produzido pela New Flyer Industries Limited.

Cada item dos documentos elaborados foi amplamente discutido com as montadoras, as encarroçadoras, os fabricantes de componentes e as empresas operadoras para o estabelecimento de parâmetros e características que pudessem modernizar e melhorar a qualidade dos veículos destinados ao transporte urbano e interurbano de passageiros.

As especificações se fixaram, principalmente, no desempenho operacional dos veículos, buscando uma certa padronização de materiais e a definição de dimensões gerais, tais como comprimento, largura e altura dos veículos, tipo de suspensão e de direção, altura do primeiro degrau e dos balaústres, largura das portas e janelas, ângulo de ataque e de saída das rampas, raios de curvatura (mínimo e máximo), potência e torque dos motores e algumas sugestões de *layout* interno, entre outras. Todas as características técnicas estabelecidas visavam à modernização dos chassis e das carrocerias dos trólebus e dos ônibus brasileiros, sem estabelecer condicionantes que não pudessem ser atendidas pela indústria, particularmente pelas montadoras brasileiras.

Nasciam, assim, o primeiro trólebus produzido totalmente pela indústria nacional e o ônibus PADRON, como ficou conhecido o primeiro ônibus *diesel* fabricado no Brasil, conforme uma especificação técnica elaborada pelo poder público, mais precisamente por empresas estatais responsáveis pelo desenvolvimento e fomento ou pela gestão do transporte coletivo urbano de passageiros.

De lá para cá, pouco se fez para a revisão e para o aprimoramento dessas especificações técnicas. Ao longo do tempo, os avanços aconteceram mais por iniciativa da própria indústria automotiva – fabricante de chassis e de carrocerias para ônibus urbano, que produzem, também, equipamentos para exportação, com vistas ao atendimento do seletivo mercado externo – do que por exigência dos órgãos gestores ou dos próprios operadores.

É preciso reconhecer, entretanto, que a São Paulo Transporte S/A (SPTrans), sucessora da extinta CMTC, sempre procurou manter minimamente atualizadas as especificações técnicas dos vários modelos de ônibus utilizados no transporte urbano da cidade de São Paulo.

Por outro lado, vale ainda registrar que houve uma evolução da tecnologia veicular, particularmente nos motores de tração, por força do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE) e pelo enorme esforço de normatização conduzido pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

A preocupação com a poluição urbana, provocada pela queima de combustíveis fósseis, e com o aquecimento global, decorrente das mudanças climáticas, tem aumentado expressivamente nos últimos anos. Mais recentemente, em várias partes do mundo, o desequilíbrio ambiental resultou em enormes incêndios, secas extremas, chuvas torrenciais e enchentes arrasadoras.

Para contextualizar, em relação às emissões totais de gases de efeito estufa (GEE), o Brasil encontra-se na sexta posição no *ranking* mundial, bem atrás da China, dos Estados Unidos, da Índia, da União Europeia e da Rússia, sendo responsável pela geração de 3,1% de todas as emissões globais.

Conforme citado no recente documento publicado pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), intitulado “Rotas Tecnológicas de Descarbonização do Transporte Coletivo no Brasil”, “comparados ao total das emissões brutas de GEE do país (2,4 GtCO_{2eq}), os ônibus urbanos a *diesel* – incluídos os rodoviários e fretamento – contribuem com 22 MtCO_{2eq}, pouco menos de 1% das emissões nacionais. Trata-se de uma pequena fração das emissões totais nacionais de GEE [...]”.¹

¹ Associação Nacional de Transportes Públicos. *Rotas Tecnológicas de Descarbonização do Transporte Coletivo no Brasil*. Brasília: ANTP, 2024. [Caderno Técnico, v. 29]. p. 22. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2024/7/22/caderno-tecnico-29--rotas-tecnologicas-de-descarbonizacao-para-transporte-publico.pdf>. Acesso em: 8 jan. 2025.

Nesse sentido, a evolução dos motores a *diesel* tem contribuído significativamente para a redução das emissões de gases e de material particulado. De acordo com a Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (SEMOVE), as emissões de material particulado, monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio e hidrocarbonetos, produzidos pelos motores a óleo *diesel*, da frota em operação no estado do Rio de Janeiro, sofreram reduções de 89,32%, 80,54%, 83,08% e 90,53%, respectivamente, entre os anos de 2011 e 2023.

Em que pese algumas iniciativas pontuais que foram tomadas em várias cidades brasileiras desde a década de 1990, foi com a promulgação da Lei Municipal nº 16.802, de 18 de janeiro de 2018, que se iniciou uma série de medidas no sentido de reduzir as emissões provocadas pela circulação dos ônibus e dos caminhões na cidade de São Paulo.

A referida lei estabeleceu, além de outras exigências, que deverá haver uma redução mínima de 50%, em um prazo de dez anos, e uma redução de 100% das emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil em um prazo máximo de 20 anos. Determinou, ainda, que deverá ocorrer, também, uma redução mínima de 95%, tanto nas emissões de material particulado quanto de óxidos de nitrogênio (NO_x), até o ano de 2038.

Assim, a mudança do perfil tecnológico da frota nacional passou a acontecer em um ritmo mais acelerado, e os diferentes rumos da descarbonização dos ônibus utilizados no transporte urbano de passageiros começaram a ser definidos, a partir dessa data, por força de uma legislação aplicável na cidade de São Paulo.

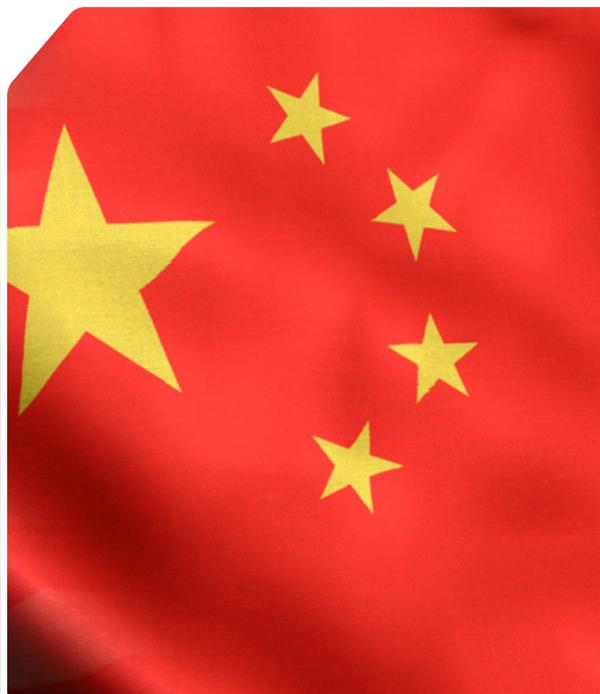
As principais rotas da descarbonização se caracterizam pela substituição de ônibus movidos a óleo *diesel* por veículos elétricos, movidos com energia proveniente de baterias ou de célula de hidrogênio, ou por veículos com motor de combustão, movidos pela queima de biometano ou de biocombustíveis (*diesel verde* ou *Hydrotreated Vegetable Oil – HVO*).

Essas tecnologias encontram-se em diferentes estágios de desenvolvimento, com os motores elétricos, movidos com energia gerada pelas células de hidrogênio, ainda em fase de pesquisa e desenvolvimento. Os ônibus elétricos de bateria e as outras tecnologias já estão prontas para a comercialização. Embora o HVO seja um combustível que pode ser misturado com o óleo *diesel* em diferentes proporções (*drop in*) e esteja pronto para uso nos atuais motores de combustão, ainda não há fabricação em escala suficiente para a sua utilização na frota de ônibus urbanos do Brasil. Os combustíveis *drop in*, diferentemente do bio-*diesel* e do bioetanol, são bio-hidrocarbonetos idênticos, em termos de estrutura química, aos seus equivalentes fósseis, podendo ser utilizados sem a necessidade de qualquer mudança nos motores atuais.



O BRASIL ENCONTRA-SE
NA SEXTA POSIÇÃO
NO RANKING MUNDIAL,
BEM ATRÁS DA CHINA,
DOS ESTADOS UNIDOS,
DA ÍNDIA, DA UNIÃO
EUROPEIA E DA RÚSSIA,
SENDO RESPONSÁVEL
PELA GERAÇÃO
DE 3,1% DE TODAS
AS EMISSÕES GLOBAIS. ”

Francisco Christovam, diretor executivo da NTU



China e EUA lideram o ranking dos países que mais produzem gases de efeito estufa (GEE)

O documento elaborado pela NTU apresenta, em detalhes, uma enorme gama de dados e de informações sobre o tema da transição energética, particularmente com relação à poluição veicular e ao aquecimento global, bem como sobre o estágio de desenvolvimento e de utilização das várias tecnologias que compõem as rotas da descarbonização da frota nacional de ônibus urbanos. O texto afirma, também, que:

é notório que a descarbonização do transporte coletivo deve ser viabilizada com a adoção de diferentes rotas tecnológicas. Além do mais, é preciso elaborar e colocar em prática um plano nacional de renovação de frota que considere a transição gradual da matriz energética, o status vigente da indústria brasileira e a predominância, no curto e médio prazo, das rotas tecnológicas já consolidadas e menos poluentes, por exemplo, o ônibus com motor Euro 6.²

Mas, toda essa discussão sobre a mudança do perfil tecnológico da frota nacional de ônibus urbano gerou um debate de alto nível, muito interessante e proveitoso, que enaltece a importância do uso de veículos modernos na operacionalidade dos sistemas de transporte e na qualidade dos serviços de transporte prestados à população.

É inquestionável que, pela necessidade de se discutir as questões de ordem contratual, operacional e socioambiental, especialmente nas áreas econômico-financeiras e jurídico-legais, em um nível muito mais sofisticado do que o usual, o transporte urbano de passageiros passou a ser visto pelas autoridades, pelos fabricantes, pelos operadores e também pelos usuários sob um outro ângulo. Já é possível notar, devido às ações institucionais em curso, que o transporte urbano de passageiros, no médio prazo, será tratado de uma forma muito mais nobre e distinta, produzido em um ambiente de trabalho muito mais favorável do que aquele que existia anteriormente. ●

**ACESSE
DOCUMENTO
TÉCNICO
NO QR CODE**



FRANCISCO CHRISTOVAM

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

² Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Modernização tecnológica da frota do transporte coletivo urbano 2024**. Brasília: NTU, 2024. p. 39. Disponível em: https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/NTU_Pesquisa%20temática_modernização%20tecnológica%20frota%20final.pdf. Acesso em: 8 jan. 2025.

Presidente Mauro Herszkowicz entregou as novas instalações na sede da federação



FETPESP celebra dez anos com inauguração de novas instalações e aliança inédita

Federações dos transportes de passageiros, cargas e fretamento se unem em favor da sustentabilidade

A noite de confraternização e comemoração dos dez anos de criação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) aconteceu no último dia 12 de dezembro, um momento especial para relembrar um pouco da história e apresentar os planos da instituição para a nova fase. O evento reuniu empresários, amigos, parceiros e membros da diretoria, tanto da Federação quanto dos sindicatos associados.

Anderson Oliveira, gerente executivo da FETPESP, conduziu a apresentação de um vídeo institucional que resumiu um pouco da trajetória da entidade, destacando conquistas, campanhas e a atuação na defesa do setor ao longo da primeira década de sua existência.

FOTOS: DIVULGAÇÃO FETPESP

Anderson Oliveira conduziu as apresentações



Durante a cerimônia, foram elencadas as ações comemorativas, com um destaque especial para o 1º Prêmio FETPESP de Comunicação, que possibilitou aproximar o transporte de passageiros dos comunicadores, dos jornalistas e dos estudantes da área.

A história, as metas e os objetivos da Federação têm sido contados pela série especial de *podcasts* no **canal do Youtube**, bem como em todas as plataformas de áudio, com entrevistas especiais que abordam os diversos aspectos de atuação da entidade, sua importância e a valorização do setor.

Em sua fala, o presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, enalteceu a importância do trabalho da Federação junto às instituições políticas em Brasília, bem como junto à Confederação Nacional do Transporte (CNT). “Criamos a FETPESP porque não tínhamos representação junto à CNT. Durante essa trajetória, tivemos muitas conquistas e algumas dificuldades, mas quero dizer que é uma alegria estar aqui na presidência, tendo sido escolhido por vocês, com o apoio dos sindicatos”, agradeceu.

Gentil Zanovello (dir.), presidente do SETPESP, durante discurso na festa



Gentil Zanovello, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), destacou o papel da FETPESP na defesa do setor. “Sem dúvida, a Federação foi uma grande evolução para nós. Os sindicatos que atuavam em São Paulo precisavam de uma entidade que fizesse frente junto ao centro de poder. Era fundamental permitir que nosso estado tivesse essa Federação. Não é só o presidente Mauro, que nos representa, mas quero lembrar e agradecer a todos os que nos ajudam nesse trabalho. Somos o principal estado do país [economicamente], e o papel da FETPESP é fundamental para trabalhar em favor do destino do transporte de passageiros no Brasil”, afirmou.

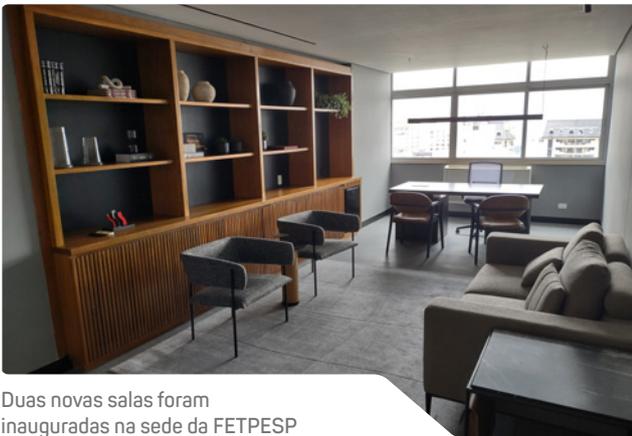
“ALIANÇA INÉDITA
POR TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL REÚNE
A FETPESP, A FETCESP
E A FRESP.”

FOTO: DIVULGAÇÃO FETPESP

NOVAS SALAS NA SEDE DA FETPESP

Na ocasião, foram inauguradas novas dependências, que servirão de apoio e recepção para os sindicatos e as empresas associadas, oferecendo infraestrutura, mais conforto e condições para o desenvolvimento dos trabalhos. “Hoje também quero anunciar a inauguração de uma nova ala em nossa sede. A FETPESP pertence a todos nós; a Federação é nossa. O SETEPSP gentilmente nos recebeu aqui, confiando a nós parte de suas dependências, e só temos a agradecer”, disse o presidente da FETPESP.

Um brinde à FETPESP



Dois novas salas foram inauguradas na sede da FETPESP



Novos espaços estão à disposição dos sindicatos e das empresas associadas



Presidente Mauro em novo espaço oferecido pela FETPESP

ALIANÇA POR UM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Durante a cerimônia, houve também o lançamento oficial da **Aliança pela Sustentabilidade no Transporte no Estado de São Paulo**, parceria inédita que reúne a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (**FETPESP**), a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (**FETCESP**) e a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (**FRESP**), em busca de promover práticas alinhadas às diretrizes ESG (Ambiental, Social e Governança) no setor de transporte rodoviário.

O projeto piloto conta com o **apoio institucional do Sistema Transporte**, composto pela **Confederação Nacional do Transporte (CNT)**, pelo **Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT)** e pelo **Instituto de Transporte e Logística (ITL)**. Este projeto será organizado e viabilizado pela **Easy ESG**, plataforma desenvolvida exclusivamente para auxiliar as empresas do setor na adoção e no monitoramento de práticas sustentáveis. ●

CONFIRA ALGUMAS FOTOS DA CONFRATERNIZAÇÃO:



ASSISTA AO VÍDEO DA
CONFRATERNIZAÇÃO:



CONFIRA
A GALERIA DE
FOTOS COMPLETA
DO EVENTO:



Autoridades e especialistas debatem o futuro do transporte rodoviário no Seminário Técnico/Jurídico SETPESP

Evento reuniu especialistas para discutir sobre sustentabilidade, tecnologia e regulação, com destaque para iniciativas de redução de emissões de carbono e plantio de árvores

Por Nathalia Abreu

Sustentabilidade, inovação tecnológica e os desafios para tornar o transporte rodoviário de passageiros mais eficiente e seguro foram os temas centrais do Seminário Técnico/Jurídico SETPESP, realizado no último dia 28 de novembro no Hotel Renaissance, em São Paulo. O evento reuniu mais de 60 participantes, entre representantes do poder público, iniciativa privada e especialistas, consolidando-se como um espaço estratégico para discutir os rumos do setor.

Jorge Lima, secretário de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado de São Paulo; Rafael Benini, secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo; Ana Beatriz Fernandez, representante jurídica da Confederação Nacional do Transporte (CNT); Gentil Zanovello Afonso, diretor-superintendente da Expresso Itamarati e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP); e Mauro Herszkowicz, diretor da Paraty Mobilidade e presidente da Federação das empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), contribuíram para a abertura do evento, um



Jorge Lima, secretário de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado de São Paulo

momento que enfatizou a colaboração entre os setores visando promover um transporte mais seguro e sustentável.

Os debates foram organizados em quatro painéis temáticos que abordaram aspectos essenciais para o setor. O painel sobre descarbonização, o mais aguardado do evento, destacou os planos do governo para substituição de combustíveis fósseis até 2050, uma agenda fundamental para mitigar os impactos ambientais do transporte.

“Esses avanços já estão em curso no Brasil e representam uma oportunidade para promover a sustentabilidade no setor. O objetivo é discutir posicionamentos mais voltados para questões como descarbonização e tecnologias, mostrando de forma clara quais são os avanços que o setor tem promovido. Trabalhamos com tecnologia embarcada, mas muitas vezes o passageiro que utiliza nossos serviços não percebe isso, porque esses recursos são projetados para serem transparentes e não interferirem diretamente na experiência dele. O importante é que, mesmo sem notar todos os detalhes, o passageiro saiba que o setor está avançando tecnologicamente para garantir uma viagem mais segura, tranquila e eficiente. A tendência é mantermos esse trabalho de forma consistente, fortalecendo o diálogo e a inovação no setor”, afirmou Gentil Zanovello, presidente do SETPESP e mediador do debate sobre descarbonização.

“O SETPESP, por meio de seu Comitê de ESG, quando decidiu realizar este seminário, teve como principal preocupação compartilhar nossa jornada inicial em busca de conhecimento obtido por visitas técnicas, missões internacionais, universidades, academia, e conversando com montadoras, encarroçadoras, fabricantes e, principalmente, ouvindo de perto as expectativas e as demandas dos nossos passageiros. Isso foi o principal”, defendeu Antonio Laskos, diretor executivo do sindicato.



O PAPEL DA COMUNICAÇÃO NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

O evento teve início com um debate enriquecedor entre Sheila Magalhães, diretora de Jornalismo da Rádio BandNews FM, e Antonio Laskos, diretor executivo do SETPESP, abordando o papel essencial da comunicação na transição energética.

Foram discutidos desafios como a comunicação da transição energética e o papel do setor frente aos problemas e às soluções para os desafios ambientais. Durante o encontro, destacou-se a necessidade de trazer acessibilidade para a população na compreensão de temas complexos, como descarbonização e substituição de combustíveis fósseis. Segundo a jornalista, uma abordagem eficaz deve buscar a conscientização e o engajamento da sociedade.

“As pessoas se sentem mais próximas de temas que refletem melhor suas próprias realidades, como é o caso da política de gestão de resíduos – ou seja, o lixo que produzem –, do que de assuntos como a substituição de combustíveis fósseis, que ainda parecem distantes. O que precisamos é nos comunicar de forma mais eficaz: precisamos convidar as pessoas para esse jogo. O desafio para o próximo ano [2025] é tornar esse tema mais acessível, contando histórias de um jeito que todos possam compreender e se sentir parte. É nosso papel traduzir os temas e explicar que a adoção de práticas sustentáveis exige investimento por parte dos governos, das empresas e dos cidadãos. A população também precisa apostar nessas mudanças”, afirmou a diretora da BandNews FM.

REGULAÇÃO SETORIAL

O painel sobre regulação setorial abordou a questão do poder concedente como agente de desenvolvimento e a viabilidade econômica do sistema de transporte.

Com a mediação de Rodrigo Matheus, advogado na Matheus Advogados Associados, os especialistas Rafael Vitale, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Laercio Simões, diretor da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP); e Fernando Villela, advogado da VAK Advogados, discutiram os novos comportamentos dos passageiros e apresentaram os resultados de uma pesquisa qualitativa sobre as expectativas dos consumidores. A discussão focou a necessidade de compreender as dinâmicas do setor e suas perspectivas futuras.

Para Rafael Vitale, diretor da ANTT, a segurança jurídica é essencial em todos os setores e pode ser entendida como sinônimo de estabilidade. “Nos setores regulares, especialmente no transporte terrestre de passageiros por rodovias, é fundamental garantir estabilidade e previsibilidade, permitindo que o usuário compreenda o funcionamento do sistema. Isso é necessário para viabilizar investimentos, fortalecer a confiança do passageiro no sistema e evitar que o transporte clandestino ganhe espaço, gerando tanto instabilidade econômica quanto riscos à segurança física dos passageiros”, defendeu.

“A ARTESP, a ANTT e outras agências interestaduais precisam atuar em sinergia, de forma conjunta, especialmente no combate ao transporte clandestino, pois o transporte de passageiros é parte de um sistema mais amplo e interconectado”, complementou o executivo.

SEGURANÇA NOS TRANSPORTES

Entre os painéis, Paulo Miguel Jr., vice-presidente da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA) e da Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Públicos (CONUT), trouxe uma perspectiva do ponto de vista do usuário sobre o ESG como um todo.

“O transporte para o usuário vem se modernizando. As frotas estão renovadas e temos uma vantagem sobre o transporte aéreo: não enfrentamos variações de horário, por exemplo. Isso é fundamental para a confiabilidade do passageiro. Investimos muito em segurança e treinamentos, e, por isso, percebemos uma redução significativa nos acidentes com usuários. Isso é um ganho para o sistema e para todos. Dentro do transporte irregular, temos problemas claros que prejudicam o usuário de diversas formas, como a falta de locais seguros para embarque e desembarque, o descumprimento de regras de trânsito e velocidade, os cancelamentos sem reembolso e a falta de atendimento às gratuidades”, pontuou.

SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

O painel sobre segurança pública trouxe a integração de tecnologias para um sistema de transporte mais seguro e eficiente, visando não só prevenir incidentes, mas também garantir uma resposta ágil em emergências, promovendo a proteção dos passageiros e a eficiência do transporte.

Sob a mediação de Mauro Herszkowicz, presidente da FE-TPESP, os especialistas Hugo Leonardo Cunha Rodrigues, superintendente da ANTT; Juliano de Barros Samôr, superintendente da ANTT; Michel Ricardo Carcelen, superintendente de Área da ARTESP; e João Henrique Martins, coordenador do Centro Integrado de Comando e Controle (CICC) da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, discutiram práticas de monitoramento e fiscalização, como o uso de sistemas de câmeras de vigilância em tempo real, análises de dados para antecipar riscos, e a implementação de ferramentas de comunicação interinstitucionais.

“A ARTESP vem adotando diversas iniciativas para agilizar a fiscalização. Uma delas é a licitação do sistema de videomonitoramento, que permitirá a criação de mapas de calor para aumentar a eficiência das operações. Está em discussão também a implementação de regionais em diferentes áreas do estado, com equipes dedicadas para atender melhor às demandas locais. Além disso, há uma aproximação em curso com o Detran, visando fortalecer a atuação conjunta na fiscalização de trânsito e viabilizar medidas mais assertivas”, afirmou Carcelen, superintendente de Área da ARTESP.



O painel sobre descarbonização destacou os planos do governo para substituição de combustíveis fósseis até 2050

DESCARBONIZAÇÃO

O terceiro painel trouxe o tema mais aguardado do evento: a busca pela transição energética. Discutiu-se a possibilidade de alternativas para a completa substituição de combustíveis fósseis no transporte rodoviário, o uso de novas tecnologias de motores e aplicações híbridas para viagens, como a adoção de veículos movidos a biocombustíveis e a incorporação de sistemas de recuperação de energia em ônibus urbanos.

Carina Dolabella Pereira, coordenadora da Assessoria de Mudanças Climáticas e Relações Internacionais da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de São Paulo (SEMIL); Érica Marcos, gerente executiva da CNT; Camilo Abduch Adas, diretor da Be8; Curt Axthelm, gerente de Comunicação da Mercedes-Benz; e Gentil Zanovello Affonso, diretor-superintendente da Expresso Itamarati, falaram sobre estratégias para a implementação de soluções tecnológicas que minimizem o impacto ambiental.

“Descarbonização é um tema instigante, pois estamos falando de futuro. Quando começamos a estudar esse tema, para cada visita éramos contemplados com um mundo novo, e percebemos que isso continua ocorrendo”, pontuou o presidente do SETPESP.

Durante o painel, a representante da SEMIL apresentou a estratégia de descarbonização do setor de transportes da Secretaria de Meio Ambiente do Estado, com metas propostas até 2050. “Se nada fosse feito, poderíamos alcançar um total de 90 megatoneladas de CO₂ equivalente até 2050. Temos a perspectiva de uma redução significativa considerando os cenários de 2023 a 2050”, afirmou Carina.

Érica Marcos, da CNT, ressaltou que a Confederação tem trabalhado intensamente de forma setorial no projeto de descarbonização. No segmento rodoviário do transporte de passageiros, ela defende a pluralidade de fontes energéticas alternativas às fósseis.

“Na medida em que temos mais fontes energéticas disponíveis, do ponto de vista do consumidor, mercadologicamente falando, isso é uma vantagem, pois essas fontes vão competir entre si, e potencialmente haverá uma melhoria na qualidade e uma redução de preço, tornando-as mais acessíveis. É importante destacar que essas fontes precisam estar adequadas à operação, para evitar inadequações técnico-operacionais que impactem o tripé da sustentabilidade, gerando mais emissões, custos ou problemas jurídicos”, explicou.

FOTO: BÁRBARA KIERME

NOVAS TECNOLOGIAS

Por fim, o painel sobre as novas tecnologias explorou a influência da tecnologia e da inteligência artificial no transporte rodoviário, trazendo nomes como: Marcos Daniel, diretor da MiX Telematics; Phillip Klien, CEO da ClickBus; Brenda Freitas, diretora do Grupo Tryvia; e Gustavo Rodrigues, CEO do Grupo JCA, vice-presidente do SETPESP e mediador do painel.

“Apresentamos as principais soluções para demonstrar que o setor de transporte rodoviário de passageiros é altamente tecnológico. Há décadas utilizamos tecnologia amplamente nas diferentes etapas da cadeia de valor do negócio, seja na manutenção, [seja] nas operações ou na área comercial. Para isso, convidamos líderes de empresas fornecedoras da indústria em diversas etapas da cadeia de valor para ajudar quem ainda não conhece o setor a separar o joio do trigo, evitando confusões com ofertas sedutoras que não representam o que nosso setor realmente é e faz”, observou o vice-presidente do SETPESP.

A discussão abordou os sistemas mais recentes de monitoramento, telemetria e ferramentas baseadas em inteligência artificial estão transformando a qualidade dos serviços e otimizando processos. O uso de BI e novas soluções de vendas foi destacado como uma das principais inovações. Os especialistas ressaltaram o impacto das tecnologias por meio de operações mais eficientes e uma melhor experiência para os passageiros, facilitando a tomada de decisões e a personalização dos serviços. O painel enfatizou que a inovação tecnológica se tornou um elemento essencial para a modernização do setor, apresentando *cases* das empresas.

IMPACTO AMBIENTAL POSITIVO

Com o dinheiro arrecadado pelas inscrições do evento, serão plantadas 700 árvores por meio do Passagem Verde (www.passagemverde.com.br), um projeto do SETPESP e das empresas associadas à campanha Busão Legal (www.busaolegal.com.br).

A iniciativa visa compensar as emissões de carbono geradas pelo transporte rodoviário, promovendo a neutralização de gases de efeito estufa (GEE) e a revitalização de áreas verdes em regiões urbanas e rurais. Além de mitigar impactos ambientais, o projeto contribui para o aumento da biodiversidade e para a conscientização da sociedade sobre a importância de atitudes sustentáveis.

HOMENAGEM AO JORNALISMO NO SETOR DE TRANSPORTES

Durante o evento, o jornalismo voltado para o transporte rodoviário também foi reconhecido. O jornalista Alexandre Pelegi, do veículo Diário do Transporte, recebeu uma homenagem pelo trabalho prestado ao setor, destacando a importância de uma comunicação clara e comprometida para o desenvolvimento da mobilidade no país. ●

A tecnologia “pé no chão” da Mercedes-Benz

Curt Axthelm, gerente sênior de Marketing Ônibus da Mercedes-Benz, contou o que pode ser o caminho quando o assunto é combustível

Por Antonio Ferro

Durante o Seminário Técnico/Jurídico realizado pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), a tradicional marca e líder na fabricação e vendas de ônibus no Brasil, Mercedes-Benz, representada por Curt Axthelm, traça uma linha de desenvolvimento entre a sua gama de produtos ao longo dos anos de atividades em solo brasileiro. O nível tecnológico de determinadas propulsões sempre foi respondido pela fabricante para que o mercado contasse com alternativas, mesmo que não tivesse um cunho positivo na operação.

Contudo, a marca tem, hoje, aquilo que ela chama de tecnologia “pé no chão”, idealizada para atender à adequação ao transporte sustentável, com custos otimizados e próprios para o cotidiano operacional encontrado no país. Axthelm disse que algo viável neste momento para o setor rodoviário seria a combinação entre o uso do biodiesel (volume de 20%) e o R5 (volume de 5% de *Hydrotreated Vegetable Oil* – HVO), alcançando-se a redução de 25% das emissões de CO2 de uma garagem de ônibus e atendendo às demandas dos transportadores de maneira rápida e eficiente.

A revista *Sou + Ônibus* conversou com o gerente da montadora, que destacou os principais desenvolvimentos da marca em torno da descarbonização do sistema de transporte de passageiros sobre pneus. Para ele, a Mercedes-Benz tem uma estratégia de promover conceitos “pé no chão”, realistas para com o segmento e suas demandas em prol de uma operação otimizada e sustentável.



Curt Axthelm, gerente Sênior de Marketing Ônibus da Mercedes-Benz

Sou + Ônibus – Você traçou um roadmap durante o Seminário do SETPESP, destacando algumas tecnologias de propulsão que a Mercedes-Benz considera serem viáveis para os ônibus. Sabemos que a tração elétrica está em fase evolutiva para os serviços urbanos, e ainda há um gap em termos de conceitos inovadores ao segmento rodoviário. Portanto, o motor de combustão a diesel deve ter vida longa até chegar às inovações limpas? Um propulsor Euro VI traz muitos benefícios em termos de redução das emissões, correto?

Curt Axthelm – Para rodoviários que operam geralmente em rotas longas, vemos vida longa ao *diesel*. Em primeiro lugar, há oportunidade de troca de frota de veículos Euro III por Euro VI, com a redução de emissões de material particulado (MP) e óxido de nitrogênio (Nox). Depois, há oportunidade de aumento da mistura de biodiesel de imediato para 20%. E percentuais maiores também são possíveis, desde que combinado previamente com a fábrica. Sobre Euro V versus Euro VI, há reduções de MP (50%) e Nox (80%), ou seja, um veículo mais antigo é equivalente a cinco veículos Euro VI. E, se mudarmos essa comparação entre Euro III e Euro VI, o modelo mais antigo emite de poluição o equivalente a 15 veículos da nova geração.

FOTO: BÁRBARA KIERME

Sou + Ônibus – Foi citado, no Seminário, que o biometano está descartado pela fabricante como opção para a descarbonização. O histórico do gás natural e sua tecnologia contribuem para essa visão negativa da Mercedes em termos de alternativas limpas? Mesmo que a possibilidade desse biocombustível se torne viável no setor, a marca não pretende apostar nele?

Curt Axthelm – Devido a questões de preparação e custo de infraestrutura, preço e qualidade, o gás não se mostrou viável para aplicação em ônibus com o biometano. Não é uma tecnologia que a MB aposta. No segmento rodoviário, os cilindros ocupam demasiado espaço, e o peso reduz a capacidade de bagageiro e da quantidade de assentos.

Sou + Ônibus – Diesel verde e HVO podem ser considerados diferentes em sua formulação? Caso sim, pode explicar um pouco mais a respeito de ambos? O HVO foi colocado, no evento, como o futuro para a tração dos ônibus rodoviários. Porém, nenhuma afirmação concreta foi dada de quando e como ele poderá fazer parte da matriz energética. O que falta para isso acontecer? A Mercedes-Benz tem trabalhado no desenvolvimento da tecnologia?

Curt Axthelm – A MB testa diversas alternativas tecnológicas. O HVO foi aprovado na aplicação de ônibus rodoviário (ou urbano) com louvor. É o que chamamos de tecnologia *drop in*, que pode ser usada sem alteração nos veículos (Euro III, V e VI), com grande contribuição imediata na redução de emissões da frota inteira. Quando houver disponibilidade desse combustível, poderá ser amplamente utilizado. O *diesel* verde e o HVO podem ser considerados com o mesmo conceito para aplicação no motor a diesel.

Sou + Ônibus – O biodiesel tradicional utilizado no país, com uma mistura de 14%, não tem agradado o setor, por causar danos aos motores. Com a ideia de se aumentar a mistura junto ao diesel fóssil, os problemas não poderão aumentar, provocando perdas e uma insatisfação do segmento? A origem do biodiesel é fator fundamental para o seu sucesso?

Curt Axthelm – O biodiesel foi testado e aprovado pela Mercedes-Benz para misturas de até 20% em motores Euro III, V e VI. Porém, a qualidade do biodiesel precisa seguir a especificação da ANP [Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis]. Nestas condições, os operadores não enfrentarão problemas no seu uso, desde que seguidas as recomendações de fábrica de encurtamento do período de troca de filtros de óleo.



Sou + Ônibus – Outra opção para o processo de descarbonização é o hidrogênio, combustível que vem sendo muito citado como o futuro para a matriz energética do transporte. Para a Mercedes-Benz, ele será usado em células de combustível ou a marca pensa na sua forma que combina com os motores de combustão? Em quanto tempo acredita que ele será comercialmente viável no Brasil?

Curt Axthelm – A montadora já comercializa veículos a H2 na Europa (eCitaro REX) com células de combustível. Mas, de fato, ainda é uma tecnologia com muito campo de desenvolvimento, e provavelmente só estará disponível no Brasil de forma comercial na metade da próxima década. Até lá, muitas definições serão tomadas, inclusive se serão motores de combustão ou elétricos, com células de combustível.

Sou + Ônibus – Na sua visão ou da fabricante, o Brasil tem amplas chances de ser eclético em relação à matriz energética do transporte sobre pneus? Como realmente será o futuro para o transporte rodoviário?

Curt Axthelm – O futuro das tecnologias para o transporte rodoviário deve atender à autonomia e à capacidade de passageiros. Com esta demanda, a tecnologia do motor a *diesel* se mostra mais viável tecnicamente e financeiramente. Devido à facilidade operacional, requer o mínimo de infraestrutura. Mas a Mercedes-Benz sempre está avaliando novas tecnologias para operação no Brasil. ●

Viagem de férias requer cuidados com a segurança

Transporte rodoviário de passageiros só deve ser utilizado junto a empresas regulares, que respeitam a legislação e oferecem veículos e profissionais capacitados

Por Marcelo Valladão
e Henrique Estrada

Viajar de ônibus proporciona que você curta a paisagem

Os acidentes nas rodovias do país ainda representam um número elevado, apesar das iniciativas implementadas para a sua diminuição. Mas isso não é uma realidade apenas no Brasil. No mundo, esse tipo de situação representa a maior causa de morte em crianças e jovens de 5 a 29 anos.

Um desafio tão grande que motivou a Organização Mundial da Saúde (OMS) a lançar a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021 a 2030, com o objetivo de prevenir ao menos metade das mortes e lesões no trânsito até 2030. O Brasil se comprometeu a fazer parte dessa campanha.

Para atingirmos esse objetivo, antes de tudo, é preciso olhar as principais causas de acidentes, que muitas vezes estão combinadas entre si. Os estudos apontam quais são: comportamento do motorista, condições do veículo, condições da rodovia e condições climáticas.

Para exemplificar o perigo da combinação dos fatores desencadeantes de um acidente, imagine um motorista desatento que passe por um buraco grande e mal sinalizado em uma rodovia. Ele pode perder o controle, se envolver em uma colisão ou até mesmo sair da pista, correndo risco grave que também pode afetar a vida de terceiros.

O passageiro do transporte rodoviário que procura uma viagem de férias neste início de 2025 pode se precaver ao tomar certos cuidados para evitar riscos ao viajar, garantindo a sua segurança e a de seus amigos e familiares. Vamos destacar alguns aspectos que irão ajudar na escolha de uma viagem rodoviária mais tranquila.

O BARATO MUITAS VEZES SAI CARO

Existem diversas maneiras de se adquirir uma passagem rodoviária, inclusive de forma irregular, mas com “aparência de regularidade”, sobretudo via aplicativos *online*, em que as empresas por trás da operação não investem em segurança, treinamento profissional, renovação de frota, entre outros fatores.

O diretor executivo do SETPESP, Antonio Laskos, vem alertando, inclusive em nossas edições, sobre o trabalho deste sindicato associado à Federação no combate à ilegalidade no setor. “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”, afirma.

Uma recomendação importante para quem vai viajar de ônibus neste período de começo de ano, com férias, carnaval e outros feriados, é procurar sempre o transporte rodoviário regular, ou seja, pelos meios confiáveis. Essa também é a recomendação da própria Polícia Militar Rodoviária. “Sobre o transporte clandestino, a ARTESP [Agência de Transporte do Estado de São Paulo] é a responsável pela fiscalização das concessões de linhas de transporte no estado. Nós, da Polícia Militar Rodoviária, atuamos em conjunto, inspecionando veículos e condutores, especialmente em regiões críticas, como as rodovias Anchieta e Imigrantes”, afirma o major Callegari, chefe do Estado-Maior do Comando de Policiamento Rodoviário em São Paulo, em entrevista à Rádio Ônibus.

FOTO: SHUTTERSTOCK



Major Callegari, chefe do Estado-Maior do Comando de Policiamento Rodoviário em São Paulo

DICAS PARA QUEM VAI VIAJAR DE ÔNIBUS

Procure uma empresa regular para fazer sua viagem

Escolha um destino e verifique uma empresa regular, devidamente registrada, que possa lhe atender. Você pode comprar passagens *online*, de forma prática e confortável, comparar preços, escolher horários e assentos ideais sem sair de casa. Além disso, a compra antecipada elimina filas e garante mais opções disponíveis. Mas lembre-se de procurar uma empresa legalizada, e não plataformas de fretamento colaborativo que não vão lhe oferecer a segurança ideal. Verifique avaliações e histórico para garantir um bom serviço.

Verifique o trajeto até a rodoviária com antecedência

Organize-se para chegar à rodoviária com antecedência. Calcule o tempo necessário para o trajeto e evite correrias ou atrasos. Não se esqueça de planejar também o retorno, garantindo um deslocamento tranquilo. Desconfie se a empresa não tem parada dentro da rodoviária.

Prepare algum dinheiro e separe seus documentos pessoais

Tenha em mãos um documento oficial com foto, como RG, CNH ou passaporte. Para menores de 18 anos, é necessária uma autorização autenticada em cartório. Em alguns casos, a carteira de vacinação pode ser exigida. Se possível, leve algum dinheiro em espécie para evitar imprevistos.

Priorize o embarque na rodoviária, pois apenas empresas regulares partem do terminal rodoviário



Ele afirma que a população deve ser parceira da Polícia, colaborando por meio de denúncias, uma vez que são apenas 3.200 agentes para cobrir 24 mil quilômetros de rodovias no estado. “Essa parceria com a população potencializa nossas operações e ajuda a salvar vidas”, diz ele.

Nos últimos anos, o turismo rodoviário vem crescendo. Até o final de 2023, foram mais de 1,1 milhão de viagens rodoviárias que levaram passageiros para quase 50 mil destinos. A flexibilidade, o conforto e a segurança, aliados ao bom custo-benefício, têm impulsionado as viagens rodoviárias. Se você está pensando em viajar de ônibus, confira oito dicas importantes para aproveitar esse período com segurança.

Conforto é a palavra

Escolha o veículo mais adequado à sua viagem. Os ônibus leito, semileito e executivo podem oferecer poltronas totalmente reclináveis, parcialmente reclináveis e outros benefícios, como lanches, café, água, ar-condicionado, cobertores, *wi-fi* e TV a bordo. Claro, procure viajar com roupas confortáveis. Escolha o tipo de veículo também baseado na duração da sua viagem. Com o avanço tecnológico, os ônibus estão cada vez mais confortáveis. Aliás, o Brasil é referência mundial nesse quesito.

Leve algumas distrações

Você pode levar algum livro ou revista física para ler, mas não se esqueça de equipar seu *smartphone* com fones de ouvido; assim, não vai incomodar ninguém. Por precaução, não se esqueça de carregá-lo, mesmo que, hoje em dia, a maioria dos veículos já ofereça o carregador USB.

Tenha um kit de “emergência”

Leve um *kit* básico, com itens como álcool em gel, remédios, lenços umedecidos, creme dental, escova de dentes e repelente. Estar preparado para imprevistos garante uma viagem mais tranquila.

Priorize lanches leves

Evite desconfortos na viagem, seja por fome, seja porque se alimentou mal. Leve frutas, barra de cereal, sanduíches e água. Antes de viajar, evite refeições pesadas ou comer em locais desconhecidos.

Bagagem de mão

Mantenha seus itens essenciais (como dinheiro, documentos, celular, entre outros) em uma bagagem de mão fácil de carregar. Não se esqueça de identificar todas as suas bagagens para evitar problemas. **Boa viagem!** ●

Em live, CNT apresenta *desafios do transporte rodoviário interestadual de passageiros*

Diretora executiva adjunta da CNT destacou os impactos que a infraestrutura rodoviária deficitária, os custos elevados e a falta de motoristas causam nas empresas do segmento



BR 352 em Minas Gerais, exemplo de trecho que precisa ser terminado

No último mês de dezembro, a diretora executiva adjunta da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Fernanda Rezende, participou de uma *live* conduzida pela especialista em Gestão, Liderança e Empresa Familiar Luana Fleck. O objetivo foi apresentar os resultados da Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros. Fernanda trouxe os desafios e as dificuldades que o setor enfrenta.

Entre os pontos destacados pela diretora executiva estão os custos com os quais o setor precisa arcar por conta de fatores externos, como condições ruins de rodovias, falta de segurança pública e problemas com biodiesel. Fernanda iniciou destacando que, em 2023, o segmento movimentou mais de 43 milhões de passageiros. Para ela, o dado evidencia a importância do transporte rodoviário interestadual na conectividade e na mobilidade da população, oferecendo um serviço acessível e seguro.

CONSULTE A
PESQUISA CNT PERFIL
EMPRESARIAL AQUI:



FOTO: AGÊNCIA CNT

INFRAESTRUTURA E CUSTOS OPERACIONAIS

A diretora trouxe, como resultado da pesquisa feita com empresários do setor, a constatação de que muitas das dificuldades enfrentadas pelas empresas de transporte estão diretamente relacionadas a fatores externos. Entre os principais motivos para atrasos nas viagens, por exemplo, estão congestionamento do tráfego, problemas de infraestrutura nas rodovias e acidentes no percurso. Ela explica que, frequentemente, essas questões geram atrasos, que se acumulam em outras linhas, já que é necessário retirar os veículos para manutenção ou limpeza, impactando toda a operação.

Além disso, Fernanda apontou que os custos operacionais das empresas são elevados. O combustível, que representa 33% dos gastos, sofre influência direta da variação cambial, tornando o seu preço mais imprevisível. A mão de obra, que corresponde a 32% das despesas, é o segundo item de maior peso na composição do custeio da operação do transporte.

Ainda como resultado da pesquisa, os transportadores indicaram que existem diversos fatores que sobrecarregam os custos das empresas, sendo os principais deles a manutenção dos veículos (reportada por 86,7% dos entrevistados), as ações trabalhistas (37,8%), os problemas nas vias (37,8%) e a formação de mão de obra (35,6%). Para Fernanda, por vezes, os fatores citados pelos empresários são relacionáveis, como é o caso das más condições das rodovias, que causam diversos danos, a exemplo de estouro de pneus, quebra de suspensão e desgaste nos freios. “Esses problemas são fruto de uma infraestrutura deficiente e influenciam diretamente a frequência da manutenção dos veículos, e, conseqüentemente, o custo operacional das empresas”, ressalta.

Luana acrescentou que as condições das rodovias, além de aumentarem os custos de manutenção, comprometem a qualidade do transporte para os passageiros, resultando em atrasos e insatisfação.

Entre as reclamações mais frequentes recebidas pelas empresas, destacam-se os atrasos nas viagens e as más condições das rodovias. Para Fernanda, esses problemas, novamente, são reflexo de fatores externos. “Os empresários lidam com situações totalmente fora do controle deles”, conclui.



Reprodução da Live realizada pela CNT

FALTA DE MOTORISTAS

A escassez de motoristas qualificados é outro grande desafio enfrentado pelo segmento do transporte rodoviário. Segundo a diretora, mais de 55% das empresas relataram ter vagas abertas para motoristas; e 36% afirmaram ter mais de 15 vagas disponíveis, evidenciando a alta demanda por esses profissionais. “Isso mostra o quanto o setor precisa de motoristas para suprir suas operações”, pontuou.

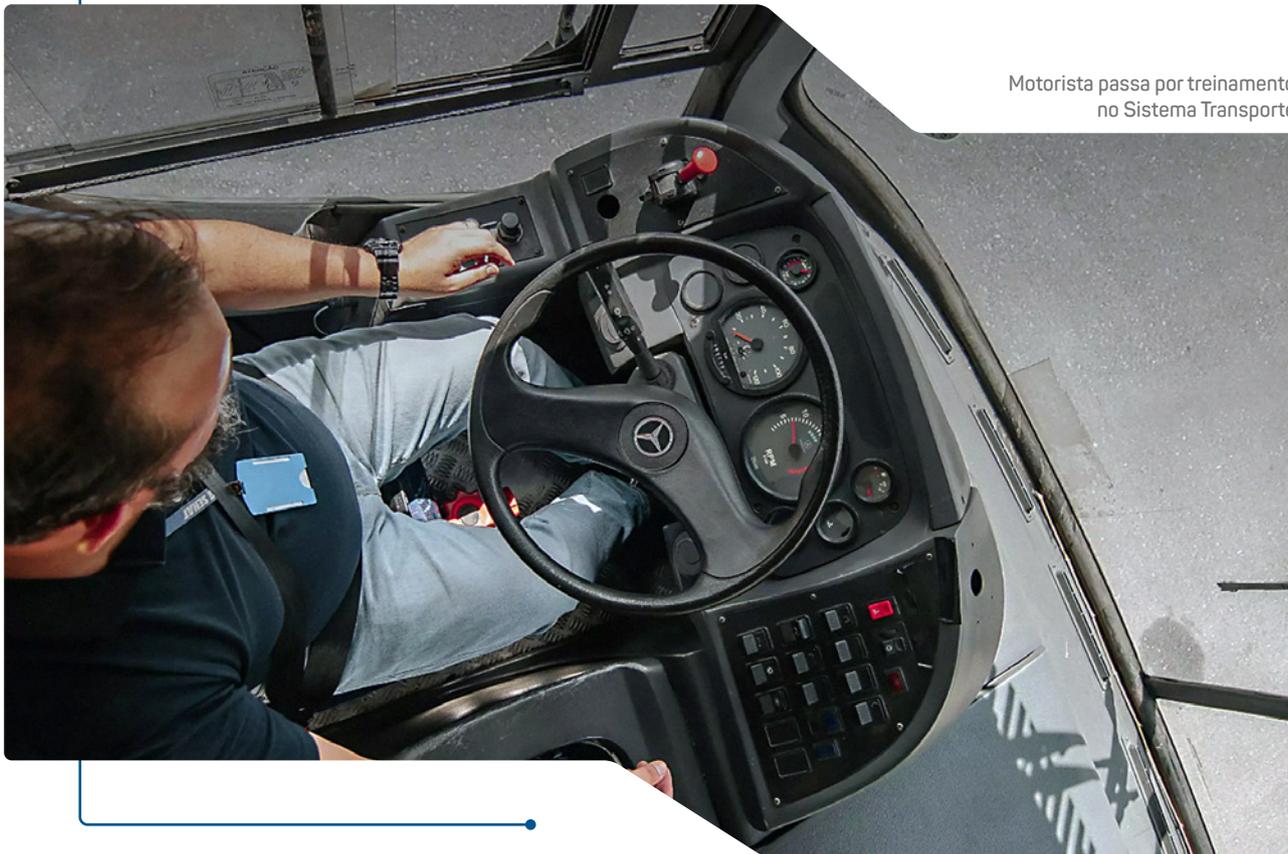
Além disso, a pesquisa revelou que 84% das empresas apontaram a função de motorista como a mais escassa em termos de mão de obra. Fernanda também enfatizou os entraves enfrentados na contratação: 56% das empresas relataram ter dificuldades para encontrar profissionais com experiência; enquanto 53% apontaram a falta de cursos ou treinamentos específicos para o transporte rodoviário de passageiros como um obstáculo.

Outro fator que agrava o problema é a concorrência entre as empresas, em um mercado já marcado pela carência de mão de obra. “Às vezes, uma empresa que oferece um salário ligeiramente melhor consegue atrair motoristas de outras empresas. Essa situação foi mencionada por 40% das empresas participantes da pesquisa. “Esses dados reforçam a necessidade de investir em programas de capacitação e qualificação para motoristas, visando atender à crescente demanda e fortalecer o setor de transporte como um todo”, explicou Fernanda.

BIODIESEL

As empresas do setor de transporte têm demonstrado crescente preocupação com a sustentabilidade. Dados mostram que 71% monitoram o uso de combustível, 69% acompanham o consumo de água, 62% verificam a energia elétrica e 60% observam a geração de resíduos, ações que indicam um movimento significativo em direção a práticas mais responsáveis.

No entanto, a implementação obrigatória de um percentual maior de biodiesel no *diesel* convencional tem gerado reclamações. Segundo a diretora, 48% das empresas relataram problemas relacionados ao biodiesel. “Quase 82% das empresas enfrentaram aumento na frequência de troca de filtros, 63% notaram falhas no sistema de injeção e 36% observaram maior consumo de combustível por quilômetro rodado”, elucidou.



Motorista passa por treinamento no Sistema Transporte

Embora o biodiesel seja um biocombustível, Fernanda destacou que ele apresenta menor eficiência energética em comparação com o *diesel* convencional. “Quando analisamos as consequências de sua utilização, percebemos que, em alguns casos, ele acaba não sendo tão benéfico ao meio ambiente quanto se imagina”, completou.

GESTÃO DE RISCOS

A pesquisa da CNT também revelou dados preocupantes sobre sinistros de trânsito enfrentados pelas empresas em 2023. Segundo os resultados, 71% das empresas relataram envolvimento em acidentes, enquanto 29% registraram incêndios, 24% enfrentaram problemas com assaltos e 18% relataram depreciações.

Fernanda chamou a atenção para o número de depreciações. “Embora o percentual seja relativamente pequeno, 37,5% das empresas que sofreram depreciações registraram mais de 50 ações desse tipo. É um número muito elevado, causado por fatores externos que acabam impactando a segurança dos passageiros e aumentando os custos para os transportadores”, explicou.

Além dos sinistros, as empresas apontaram, como principais dificuldades para a operação, a alta carga tributária (77,8%), o preço elevado do *diesel* (77,8%) e a burocracia para operar e prestar serviços (37,8%). Esses fatores representam desafios significativos para o setor e reforçam a necessidade de medidas que reduzam os custos operacionais e aumentem a eficiência no transporte rodoviário de passageiros.

MODERNIZAÇÃO

A modernização, por outro lado, segue forte: 95,6% das empresas oferecem vendas *online*; e 86,7% dos passageiros utilizam esse meio para comprar os bilhetes. De acordo com Luana, a possibilidade de comprar passagens *online* foi uma revolução no segmento e traz muitas vantagens para os passageiros. “Adquirir o bilhete diretamente no *site* das empresas é a melhor forma de comprar, porque não há taxas de conveniência, como muitos *sites* costumam cobrar. Além disso, as empresas oferecem programas de fidelidade e outros benefícios para os clientes”, completa.

FOTO: DIVULGAÇÃO SEST SENAT

PAINEL

Os resultados do levantamento também estão disponíveis no Painel da Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros. A ferramenta permite selecionar filtros; assim, é possível ter acesso ao perfil empresarial agregado do segmento e a informações específicas do setor. As informações individuais estarão disponíveis apenas às empresas participantes da iniciativa e servem para a comparação em relação ao próprio ramo de negócio.

SEST SENAT E MDS AVANÇAM EM PROJETO CONJUNTO DE INCLUSÃO DE PESSOAS

O Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e o Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome (MDS) realizaram uma reunião para avaliar as ações em andamento e definir diretrizes para projetos conjuntos. A parceria visa oferecer, gratuitamente, qualificação profissional para pessoas e famílias de baixa renda, em situação de vulnerabilidade e risco social, cadastradas no Cadastro Único do Governo Federal (CadÚnico), além de beneficiários do Programa Bolsa Família, aproveitando a *expertise* do SEST SENAT.

Representando o MDS, participaram da reunião Saumíneo da Silva Nascimento, diretor do Departamento de Apoio à Inserção no Trabalho; Paulo Lima, coordenador de Apoio à Inserção no Trabalho; e Adriana Correia, gerente de Projetos. Pelo Sistema Transporte, estiveram presentes Luciana Malamin, gerente executiva de Negócios do SEST SENAT; Danielle Bernardes, gerente executiva de Relações com o Poder Executivo da CNT; e Sthephanye Gava, analista do SEST SENAT.

Durante o encontro, foram estabelecidas as prioridades para 2025, com base nos resultados obtidos em 2024, por meio de um acordo de cooperação firmado entre Vander Costa, presidente do Sistema Transporte, e Wellington Dias, ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome.



O SERVIÇO SOCIAL DO TRANSPORTE/SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM DO TRANSPORTE (SEST SENAT) E O MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO E ASSISTÊNCIA SOCIAL, FAMÍLIA E COMBATE À FOME (MDS) REALIZARAM UMA REUNIÃO PARA AVALIAR AS AÇÕES EM ANDAMENTO E DEFINIR DIRETRIZES PARA PROJETOS CONJUNTOS. „

Entre as iniciativas, o SEST SENAT disponibilizará os cadastros do Programa Mais Motoristas para cruzamento com a base de dados do CadÚnico. Também está prevista a integração da plataforma Emprega Transporte, do SEST SENAT, com sistemas do Governo Federal, promovendo maior alinhamento e eficiência nas ações conjuntas.

O MDS participará das Feiras de Empregabilidade e das capacitações do projeto Conexão RH, organizadas pelo SEST SENAT. Além disso, será dada prioridade à formação de mulheres em programas de qualificação profissional.

O Ministério contribuirá com acesso ao CadÚnico, apoio técnico e divulgação das iniciativas, além de acompanhar e avaliar a execução das ações, assegurando sua eficácia e seu impacto. ●

Especial – 10 anos da FETPESP

FETPESP lança série de podcasts em comemoração aos dez anos da entidade



Mauro Herszkowicz comentou a história da entidade, como ela nasceu e sua atuação em defesa do setor

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) celebrou seu décimo aniversário no último mês de dezembro. Ao longo deste período, a entidade vem se destacando na defesa do setor e valorização do trabalho dos sindicatos filiados e das empresas de transporte de passageiros.

Para marcar a data especial, foram preparadas diversas ações institucionais, entre elas o lançamento de uma série de podcasts sobre a história da Federação.

O gerente executivo da FETPESP, Anderson Oliveira, falou sobre a iniciativa. “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.

Na primeira edição da série, a participação do presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz, traz a história da entidade. Ele relata como ela nasceu e sua atuação em defesa do setor ao longo desta primeira década. A revista Sou + Ônibus, especial em comemoração a essa marca histórica, traz um resumo da participação do presidente. Você poderá acompanhar o bate-papo na íntegra em nosso canal no Youtube ou pelas plataformas de podcast disponíveis na internet.

A entrevista foi conduzida pelo gerente executivo da entidade, Anderson Oliveira.

Podcast FETPESP – Presidente, o que é a FETPESP, como ela nasceu e o que ela representa?

Mauro Herszkowicz – A FETPESP é uma entidade criada por um grupo de sindicatos das empresas de transportes de passageiros do estado de São Paulo. Ela é composta pelo SETPESP, que congrega todas as empresas de transporte rodoviário do estado; pelo SPUrbanuss, que aí congrega todas as empresas de transporte da capital de São Paulo; o InterUrbano, sindicato que tem como associadas as empresas do interior do estado; o SETCAMP, que reúne as empresas da região de Campinas; o SINDISAN, que tem como associadas as empresas da Baixada Santista e do Guarupass, que reúne as empresas de Guarulhos. Esses sindicatos se uniram e formaram a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, que este ano completa dez anos. É uma entidade nova.



Podcast está disponível no Youtube e nas plataformas de áudio

Podcast FETPESP – Como funciona a representatividade da FETPESP junto aos governos estadual e federal?

Mauro Herszkowicz – Bem... existem interesses diferentes em todos esses sindicatos, mas também interesses comuns. Nós representamos principalmente os interesses do transporte de passageiros em nível estadual e federal. Existem interesses comuns nesses âmbitos. Além do que, a Federação representa o transporte de passageiros do estado na Confederação Nacional do Transporte (CNT), que é nosso órgão máximo. Temos assento na diretoria da CNT, assim como temos assento no Conselho Regional de São Paulo. O presidente da FETPESP, que no momento sou eu, foi durante quatro anos presidente do Conselho Regional do SEST SENAT, que, sem dúvida, é um dos conselhos mais importantes do estado. No momento, como presidente da FETPESP, também sou vice-presidente deste conselho. O SEST SENAT é um serviço mantido pela CNT que dá atendimento quanto à profissionalização dos funcionários que trabalham nas empresas de ônibus, assim como na assistência à saúde dos nossos colaboradores. Aqui no estado, o SEST SENAT já possui mais de 30 unidades. Durante a minha primeira gestão no conselho, tive a honra de inaugurar várias unidades no estado de São Paulo, uma inclusive na capital, na região de Santo Amaro.

Podcast FETPESP – O senhor falou bem da representatividade, mas também podemos destacar a importância da participação das empresas nos processos e nas ações da Federação?

Mauro Herszkowicz – Sem dúvida. A Federação desenvolve projetos próprios. Recentemente lançamos o 1º Prêmio FETPESP de Comunicação – fizemos a entrega em julho de 2024. Além disso, estamos sempre realizando campanhas exitosas, como a campanha contra o transporte clandestino, a campanha alertando para os perigos do mototáxi, entre outras. São várias ações em benefício dos nossos associados, que são os sindicatos que representam as empresas de todo o estado.

“ A PANDEMIA, SEM DÚVIDA, NO FINAL DE MARÇO DE 2020, AFETOU MUITO O SETOR. HOUVE UMA QUEDA VERTIGINOSA NO NÚMERO DE PASSAGEIROS, QUE NÃO FOI RECUPERADA ATÉ AGORA, EM TODOS OS SETORES, EM TODOS OS LUGARES, NO TRANSPORTE COMO UM TODO, QUER SEJA NO METROPOLITANO, QUER NO URBANO OU NO RODOVIÁRIO. O SETOR AINDA SOFRE OS REFLEXOS DA PANDEMIA. ”

Presidente da FETPESP explicou que a entidade desenvolve projetos e campanhas em benefício do transporte de passageiros



Podcast FETPESP – Como era o setor antes da Federação? Como as empresas se organizavam? Nessa época, vocês percebiam a necessidade de uma Federação?

Mauro Herszkowicz – Essa é uma história que eu poderia ficar contando aqui o dia todo. A FETPESP surgiu há dez anos, da iniciativa de alguns empresários (eu, o João Antonio Setti Braga, o Luiz Augusto Saraiva, o Joaquim Constantino, o José Roberto Felício, o Belarmino Filho, o Gentil, o Francisco Christovam e outros empresários que me fogem à lembrança). Já havia o SETPESP, que tem mais de 80 anos. Depois do SETPESP, surgiu o SPUrbanuss, que veio para suceder a antiga TransUrb, formada por empresários de ônibus da capital. Junto a isso, surgiu o SETCAMP e o Guarupass, mas não tínhamos uma Federação que representasse o setor de maneira total, completa, juntando todos os interesses do estado. Então, esses empresários se juntaram e conseguimos formar a Federação. Ela ficou durante quatro anos sob a presidência do Gerson Oger, que era presidente do SETPESP na época, mas ficou praticamente paralisada. Aí fui escolhido para ter a honra de presidir a FETPESP, sucedendo o Gerson, e junto a esse convite nós fizemos um acordo com a Federação do Transporte de Cargas para assumir a presidência do Conselho Regional de São Paulo do SEST SENAT, que sempre foi gerenciado pelo setor de cargas. Com a minha vinda, conseguimos trazer essa representação [...], procurando juntar os interesses dos sindicatos que mencionei, sempre com ações para dinamizar e planejar os interesses das empresas de transporte do estado.

CONFIRA A PARTICIPAÇÃO DO PRESIDENTE NA ÍNTEGRA:



Podcast FETPESP – Esses últimos dez anos não foram fáceis... Qual foi o momento mais difícil ao longo dessa trajetória?

Mauro Herszkowicz – A pandemia, sem dúvida, no final de março de 2020, afetou muito o setor. Houve uma queda vertiginosa no número de passageiros, que não foi recuperada até agora, em todos os setores, em todos os lugares, no transporte como um todo, quer seja no metropolitano, quer no urbano ou no rodoviário. O setor ainda sofre os reflexos da pandemia. Os últimos quatro anos, principalmente os dois anos pós-pandemia (2020, 2021 e início de 2022) foram muito difíceis, e ainda estamos sofrendo sequelas dessa época. Mas, com muito trabalho, tenacidade e resiliência, o setor vem lentamente se recuperando, investindo. Todos os nossos empresários são empreendedores, estão confiantes e acreditamos que os próximos anos serão melhores.

Podcast FETPESP – Nos últimos eventos do setor tem se falado em grandes mudanças, no pensamento do passageiro, nos avanços tecnológicos... Como as empresas estão se preparando para esses desafios?

Mauro Herszkowicz – Sem dúvida nenhuma, focando a recuperação do cliente e o combate ao transporte clandestino (seja urbano, seja metropolitano ou rodoviário). Nós estamos buscando trazer de volta o cliente para o transporte coletivo. Outro desafio que está sendo imposto mundialmente é a mudança da matriz energética. Temos que nos adequar a novas matrizes, hoje representada, em grande parte, pelos veículos elétricos. Toda inovação no início é muito difícil. Os nossos desafios são esses: a recuperação do passageiro, o combate à clandestinidade e a adaptação às novas matrizes energéticas.

Podcast FETPESP – Para isso, também é importante a participação da classe política, não é?

Mauro Herszkowicz – Claro, e estamos vendo uma reciprocidade, de certa forma, dos governos federal, estadual e municipal. Aqui em São Paulo, temos o prefeito ajudando na aquisição dos veículos elétricos; o governador do estado também é um incentivador dessa prática; e o governo federal vem incentivando a compra dos veículos elétricos e dos veículos Euro VI, que poluem menos que o Euro V. Temos que continuar sensibilizando nossos governantes e as autoridades federais, seja o presidente, sejam os ministros etc.

Podcast FETPESP – Para finalizar, gostaria de deixar alguma mensagem para o público?

Mauro Herszkowicz – Eu agradeço o convite e convido também a todos a participarem das nossas iniciativas. Estamos à disposição. Temos esperança de que o transporte público volte a ser o que era antes da pandemia; que volte e continue sendo um serviço de excelência. ●

PRODATA 
mobility Brasil

18
VEZES

ELEITA PELA 18ª VEZ CONSECUTIVA,
NO PRÊMIO MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE

**MELHOR EMPRESA DE SISTEMA
DE BILHETAGEM DO BRASIL.**

prodatamobility.com.br

Os 10 anos do programa Despoluir na FETPESP

O setor de transporte tem buscado alternativas viáveis e sustentáveis de crescimento de baixo impacto ambiental visando à descarbonização setorial, sendo o transporte um setor fundamental para o pleno desenvolvimento do país. Com uma atuação mais direta, a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) criou o Programa Ambiental dos Transportes, o programa Despoluir.

Uma das ações do Despoluir de maior destaque é a **Avaliação Veicular Ambiental (AVA)**, iniciativa que busca, de modo efetivo, controlar as emissões de gases poluentes da frota circulante em todo território nacional, bem como estimular o uso racional de combustíveis. Estas iniciativas não só aprimoram sua atuação de controle dos impactos atmosféricos, como também cuidam da saúde do trabalhador do transporte e de toda a sociedade, melhorando a qualidade do ar. Essa linha de ação já atendeu cerca de 55 mil transportadores e realizou mais de 4,4 milhões de avaliações veiculares em todo território nacional.

Importante também destacar que o programa Despoluir atua em outra linha de ação, que é a Avaliação da Qualidade do *Diesel* (AQD), que visa, por adesão de modo espontâneo pelas empresas parceiras, à avaliação do óleo *diesel* armazenado nos tanques, qualificando seu estado, efetuando as medições de temperatura e densidade, iniciativas que buscam avaliar a qualidade do óleo *diesel* disposto no tanque utilizado para operar os veículos em circulação.

A revista Sou + Ônibus conversou com João Carlos Sanches, coordenador técnico do programa Despoluir na Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).

PROGRAMA DESPOLUIR E SEUS DESAFIOS

“Nosso maior desafio é atender o estado de São Paulo, não só pela sua extensão territorial, mas sobretudo pelo volume de frota circulante”, afirma Sanches.

Segundo o relatório da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), são 560 mil veículos pesados movidos a óleo *diesel* circulando pelo estado, o desafio a ser cumprido citado pelo coordenador técnico do programa Despoluir.

Até o ano de 2019, a FETPESP atendia em todo estado de São Paulo, pelo programa Despoluir, com apenas um técnico responsável pelo atendimento às empresas parceiras do programa. Por iniciativa da nova gestão ingressa na FETPESP, foi solicitado um pré-projeto para expandir o programa, de modo a atender com mais qualidade e capilarização as empresas interessadas em participar das iniciativas de controle de emissões de gases poluentes de suas respectivas frotas operacionais.

“A FETPESP ampliou sua equipe para 2025, garantindo que o programa passe a ter mais amplitude dentro do transporte de passageiros, com novo corpo operacional composto por quatro técnicos altamente qualificados para o desenvolvimento dos trabalhos, com formações em meio ambiente pela faculdade CETESB, mecânica pelo SENAT e tecnologia pela empresa de tecnologia NAPRO”, explica ele.

REGIÕES E SETORES ATENDIDOS PELO DESPOLUIR

O programa Despoluir tem seu compromisso de atender a todos modais operacionais como setores de serviços:

- Rodoviário (ARTESP).
- Fretamento (ARTESP).
- Metropolitano (EMTU).
- Urbano (Prefeituras).
- Suburbano (ARTESP).
- Escolares (Prefeitura/estado).

Seu atendimento é desenvolvido em todo campo geográfico do estado de São Paulo, como segue:

- Capital.
- Metropolitana de São Paulo.
- Campinas.
- Metropolitana de Campinas.
- Litoral.
- Interior.
- Vale do Paraíba.
- Vale do Ribeira.



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

FOTO: ARQUIVO CNT

PANDEMIA, UM GRANDE DESAFIO

Logo após estabelecermos a composição das equipes técnicas do programa, foi anunciada, pela Organização Mundial da Saúde (OMS), a classificação da Covid-19 como pandemia, restringindo inúmeras ações sociais e organizacionais globalmente. Contudo, as equipes do Despoluir mantiveram seus compromissos estabelecidos juntos às empresas atendidas, resguardando-se dos cuidados necessários impostos pela saúde pública.

DESPOLUIR – MOVIMENTO CIDADE VERDE (SELO VERDE)

Pela abrangência e pela qualidade apresentada pelo programa Despoluir, sobretudo pelo *feedback* provindo das empresas participantes, foi elaborada uma iniciativa de premiação das cidades que apresentavam o maior índice de participação no programa e que apresentassem índices relevantes de conformidades da frota operacional em teste (95% de conformidade).

Diante do fato, foi apresentada à alta gestão a proposta da criação do programa Movimento Cidade Verde, que visa, além da qualidade dos serviços prestados pelas empresas, também envolver a gestão pública (Prefeitura – Secretarias de Transporte e Meio Ambiente), bem como o corpo empresarial detentor da concessão dos serviços.

Esses eventos são realizados nas instalações internas das unidades dos SEST SENAT na cidade em questão, contemplando o corpo executivo do programa e premiando todos com uma placa comemorativa de reconhecimento pelos serviços prestados. Os maiores beneficiários desse programa, entretanto, não são só os usuários dos serviços, mas todas as cidades, com a melhoria da qualidade do ar.

DESPOLUIR CERTIFICA EMPRESAS PARTICIPANTES

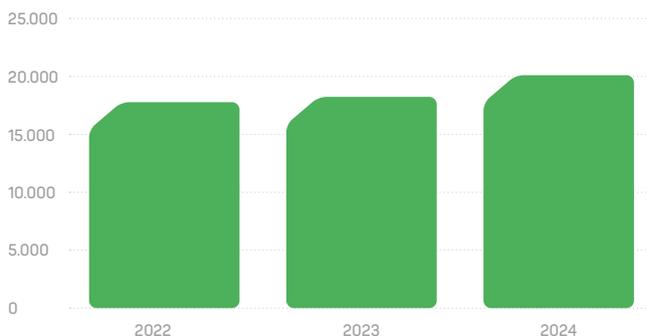
Ratificando a parceria do programa Despoluir com as empresas participantes, a FETPESP instituiu uma certificação de qualidade das adesões dessas empresas ao programa, identificando, em suas iniciativas, a comunhão dos interesses estratégicos dos serviços realizados na manutenção da qualidade do ar, com o controle de emissões de fumaça preta, e por boas práticas internas, bem como pela iniciativa do uso racional do combustível.

FETPESP E DESPOLUIR JUNTOS PELA SUSTENTABILIDADE

O programa Despoluir foi implantado e desenvolvido operacionalmente pelas Federações de Transportes em seus respectivos estados em nível nacional, cabendo à FETPESP a responsabilidade de atender as empresas de transportes de passageiros em todo o estado de São Paulo.

“Em comemoração ao aniversário de dez anos da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), ocorrido em 2024, o programa Despoluir apresenta os resultados e benefícios alcançados, contribuindo efetivamente com dados pós-pandemia, visando ao desenvolvimento sustentável do transporte em todo o estado de São Paulo”, finaliza Sanches.

PRODUTIVIDADE DA FEDERAÇÃO POR ANO (JAN./2022-DEZ./2024)



ANO	PRODUTIVIDADE	AFERIÇÕES
2022	99,33%	17.820
2023	102,07%	18.311
2024	112,53%	20.187

PERSPECTIVAS DO PROGRAMA DESPOLUIR PARA 2025

O programa Despoluir, sempre visando à qualidade na realização dos seus serviços, acertou compromisso com o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), com o intuito de atender às empresas que operam os serviços na capital, considerando que a cidade de São Paulo compõe a maior frota de serviço urbano do mundo, com cerca de 12.000 veículos.

A FETPESP efetuiu a contratação de mais um técnico no segundo semestre de 2024, o qual já deu início aos seus trabalhos junto às empresas operadoras. A ampliação da equipe, significará mais condições de atender à demanda do programa junto às empresas.

A necessidade de abrangência dos serviços, sobretudo na qualidade dos atendimentos em gestão ambiental decorrente do lançamento da plataforma ESG pela FETPESP – uma ferramenta fundamental para atender aos interesses voltados ao meio ambiente das empresas ligadas não só ao programa, mas à própria Federação.

O programa Despoluir manterá seu compromisso com o meio ambiente, monitorando tanto as emissões de gases poluentes das empresas quanto avaliando a qualidade do *diesel* das empresas operadoras, e buscará, sobretudo, sempre a melhoria na qualidade de vida nos grandes centros urbanos.

A FETPESP, em nome do programa Despoluir, agradece a participação e o empenho de todos os colaboradores das empresas e equipes técnicas pelos resultados alcançados no ano de 2024, em que foi possível superar metas e desafios. ●

O transporte rodoviário sob a ótica de uma causídica

Com atuação junto a muitas operadoras rodoviárias interestaduais de passageiros, advogada se destaca pela defesa do transporte regular e seguro

Por Antonio Ferro



A advogada Thereza Christina Villela de Andrade está presente no setor desde o final da década de 1960

Dona de uma história profissional que começou no final da década de 1960, como representante comercial na empresa Viação Bonfinense Ltda, a advogada Thereza Christina Villela de Andrade viu sua participação no segmento se expandir, ano após ano. Em seu início profissional, atuava junto ao extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) com a finalidade de regularizar as linhas denominadas “pioneiras”. Eram, na prática, linhas rodoviárias que ainda não tinham a devida regularização do poder concedente, assim como as implantações de pontos de apoio e pontos de parada. Em março de 1980, ela passou a representar, também, a Viação Garcia Ltda.

A partir de então, a oportunidade para que novas representações de outras empresas do setor junto ao DNER, ganha corpo. Anos depois, em 1990, no Governo Fernando Collor de Mello, houve a transferência do DNER para Brasília e Thereza passou a atuar no Distrito Federal, estando, até os dias de hoje, com sua equipe no escritório Villela de Andrade Advocacia, desempenhando a defesa das operadoras clientes em questões relacionadas à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Thereza fez Mestrado Executivo – *Master Business Transport* – na Universidade Federal do Rio de Janeiro e percorre essa estrada há 57 anos. De acordo com a advogada, é preciso lembrar que, a partir de 1988, houve uma mudança paulatina na regulação setorial, sendo que ela pode vivenciar essa migração para o Estado regulador, com a criação da ANTT em 2002, com a edição do Decreto nº 4.130, tendo o objetivo de regular e fiscalizar os serviços de transporte terrestre no país.



SEM A MENOR DÚVIDA. SOMOS CONHECIDOS E RECONHECIDOS COMO OS MELHORES OPERADORES DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO MUNDO. O BRASIL, COMO UM PAÍS DE DIMENSÕES CONTINENTAIS, OPERA HOJE CERCA DE 4 MIL LINHAS INTERESTADUAIS, MOVIMENTANDO POR VOLTA DE 43 MILHÕES DE PASSAGEIROS. „

Sou + Ônibus – Como é a sua atuação dentro do segmento?

Thereza Christina Villela de Andrade – Em linhas gerais, assessoro as empresas de transportes rodoviários junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), acompanhado e implementando as operações das empresas e dando todo o suporte regulatório e jurídico necessário para o cumprimento das normas. Esse é um setor muito intenso em termos de normas regulatórias e fiscalização. Preocupo-me também em prestar uma assessoria preventiva às empresas para evitar dificuldades operacionais, principalmente em períodos de grande demanda. É muito importante ter uma relação próxima com as empresas.

Sou + Ônibus – Encontrou alguma barreira em sua história dentro de um setor de predominância masculina?

Thereza Christina Villela de Andrade – Fui a primeira representante feminina no setor. Isso, para mim, foi ao mesmo tempo uma honra e um grande desafio. Algumas barreiras tiveram que ser contornadas, mas nada que me impedisse de desenvolver minha atividade. É um setor altamente competitivo, mas fui acolhida tanto pelo setor empresarial quanto pelo poder concedente. Lembro-me até mesmo de situações jocosas, como o fato de que minha presença fazia com que todos fossem mais cordiais nas reuniões.

Sou + Ônibus – Hoje, qual a sua visão do mercado de ônibus rodoviário brasileiro em linhas regulares?

Thereza Christina Villela de Andrade – Este setor já vivenciou alguns marcos de transformações, a exemplo da migração para o Estado regulador, com a criação da ANTT em 2002. Atualmente, estamos em outro momento de transformação, com a aprovação do novo Marco Regulatório, ocorrida em dezembro de 2023 e que entrou em vigência em fevereiro de 2024. Acabamos de concluir a adequação das empresas junto à ANTT, com a renovação da documentação, registro da frota e de motoristas, e estamos, no momento, dentro do novo Marco Regulatório da “janela extraordinária”, em que as empresas poderão solicitar o atendimento a mercados inéditos, mercados não atendidos por nenhuma transportadora e mercados atendidos por apenas uma empresa.

Sou + Ônibus – O Brasil pode ser comparado positivamente com os melhores sistemas do mundo?

Thereza Christina Villela de Andrade – Sem a menor dúvida. Somos conhecidos e reconhecidos como os melhores operadores de transportes de passageiros do mundo. O Brasil, como um país de dimensões continentais, opera hoje cerca de 4 mil linhas interestaduais, movimentando por volta de 43 milhões passageiros, e são 9.977 veículos habilitados na ANTT, sem falar nas seções intermediárias [dados extraídos do Anuário Estatístico da ANTT de 2023]. Mesmo assim, o Brasil é um país que conta com um número elevado de operadores de linhas rodoviárias interestaduais. Se olharmos para a Europa, que conta com um perfil quase monopolista, com uma única empresa operando a maioria das linhas, é possível concluir que o Brasil fez um trabalho bem feito de incentivar a concorrência e a atração de investimentos para o setor.

Sou + Ônibus – O país tem uma rede considerável de linhas que conectam muitos municípios. Para você, essa capilaridade pode ser aumentada? Quais os desafios a serem transpostos para que o setor possa oferecer o melhor ao seu público?

Thereza Christina Villela de Andrade – É preciso ressaltar que o Brasil conta com um número elevado de operadores de linhas rodoviárias interestaduais, o que não existe em nenhum outro lugar do mundo. Essa é uma conquista que precisa ser reconhecida. Penso que a rede de atendimento aos municípios será aumentada por meio das escolhas dos transportadores aos mercados não assistidos, previsto no Marco Regulatório, com a publicação da Resolução nº 6.033, de 26 de dezembro de 2023. Ainda estamos dentro do prazo para finalizar este trabalho de escolhas dos municípios. A agência reguladora adiou para o dia 17 de janeiro de 2025, conforme o Comunicado SUPAS nº 36, de 11 de dezembro de 2024.

A ANTT, junto às empresas reguladas, está trabalhando para que o tripé passageiros, sistema e empresas alcance a excelência, promovendo um ambiente de transporte rodoviário coletivo interestadual, com eficiência e segurança para todos os envolvidos nesta missão.

Os desafios existem. Creio que o sempre presente transporte clandestino, que a todo o momento “muda de cores”, é um ponto sensível que teremos que estar sempre vigilantes.



Brasil tem cerca de 4 mil linhas de ônibus regulares interestaduais em operação

Sou + Ônibus – Insegurança jurídica é um tema histórico presente no Brasil em relações comerciais entre poderes públicos e privados. No caso do mercado das linhas regulares rodoviárias, esse tema está presente? Como trata desse assunto junto aos seus clientes operadores? E o que deve ser levado em consideração para que haja estabilidade nessas relações?

Thereza Christina Villela de Andrade – Para se ter um transporte rodoviário de passageiros forte, temos que ter a segurança jurídica para se poder trabalhar com tranquilidade e o setor poder investir com segurança. Como exigir do parceiro privado a alocação de grandes recursos se o Estado não consegue oferecer a devida segurança jurídica e previsibilidade regulatória? Principalmente em um setor no qual o Estado nunca atuou diretamente. Não houve, na história do Brasil, uma empresa estatal prestando o serviço público de transporte rodoviário interestadual de passageiros. O foco do poder concedente, então, deve ser segurança jurídica.

No âmbito do transporte interestadual de passageiros, essa situação de insegurança jurídica foi afastada com a publicação do novo Marco Regulatório, em 2023. Esta norma regulamenta a prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros sob o regime de autorização e foi publicada no Diário Oficial da União em 26 de dezembro de 2023, tendo entrado em vigor em 1º de fevereiro de 2024. Espero que o novo marco regulatório afaste a insegurança jurídica, pois é um setor que exige altos investimentos financeiros com aquisição de frota, tecnologia, mão de obra qualificada e treinada, tendo como maior compromisso o transporte seguro de pessoas.

As operadoras estão se adequando e se adaptando às novas normas. Estamos trabalhando para cumprir todas as determinações da agência reguladora, que não são poucas. Este não é um setor para aventureiros pela sua relevância na vida da sociedade brasileira. Sem um transporte seguro, não há acesso adequado à saúde, ao lazer, ao trabalho e à educação. O transporte é um direito social essencial para o exercício de tantos outros direitos sociais.

Esse setor é muito importante para a conectividade do país, pois as empresas transportam pessoas, unem o país de Norte a Sul, sem interrupção, sendo um serviço essencial e contínuo, gerando empregos diretos e indiretos; portanto, todos devem se comportar com extrema responsabilidade.

Sou + Ônibus – O transporte irregular é um grande inimigo do setor atualmente? Qual o seu envolvimento quando o assunto é buscar segurança para que esse tipo de mobilidade não esteja presente nas operações rodoviárias?

Thereza Christina Villela de Andrade – Sim, no passado, eram as vans que arriscavam a vida dos passageiros nas estradas do país. Hoje são ônibus sem autorização da ANTT ou por meio de autorizações judiciais que trafegam pelas estradas. Acredito que o Poder Judiciário sendo conscientizado pela ANTT poderá melhorar bastante o setor de transportes de passageiros.

Nosso escritório, Villela de Andrade Advocacia, elabora todos os dias denúncias contra as empresas que operam irregularmente, munindo a ANTT de provas para que ela possa fiscalizar mais pontualmente e tomar as providências regulatórias para impedir que as irregularidades permaneçam e avancem. ●

O dublador Pierre Bittencourt conta sua “paixão” e a opção por ônibus

O ator e dublador de séries e filmes já trabalhou em diversos projetos e empresta a sua voz para produtos de plataformas *streaming* como a Netflix



FOTO: ARQUIVO PESSOAL

Pierre Bittencourt é entusiasta do uso do ônibus

A revista *Sou + Ônibus* traz novamente a série “Eu Uso Ônibus», destacando pessoas que optaram pelo transporte público ao deixar o carro em casa ou até mesmo abrir mão de ter seu próprio automóvel. O personagem desta edição é o ator e dublador de filmes e séries Pierre Bittencourt, que não só opta pelo transporte por ônibus enquanto passageiro, como também se diz um busólogo de carteirinha, ou seja, tem uma certa paixão pelo veículo de passageiros, visitando inclusive alguns eventos de ônibus antigos. A entrevista foi feita em parceria com o radialista Henrique Estrada, da Rádio Ônibus.

Mesmo que a maioria das pessoas que utiliza o transporte público não tenha muitas outras opções, a proposta da série é demonstrar, na prática, que a qualidade do transporte é um fator decisivo para essa mudança de hábito.

Os benefícios de se utilizar o ônibus em vez do carro é percebido de diversas formas, seja como uma solução para o trânsito, seja uma redução na emissão de poluentes, seja encurtar alguns trajetos, quando há o corredor exclusivo, ou mesmo os BRTs, sem falar na economia de tempo, o que melhora a qualidade de vida e a saúde mental de todos nós.

Em São Paulo, a poluição e o congestionamento estão intimamente ligados. Já apresentamos, nas edições anteriores, que os automóveis são os principais responsáveis pelas emissões de gases de efeito estufa (GEE), representando 72,6% do total.

Os resultados do estudo do Instituto de Energia de Meio Ambiente (IEMA), já citado em edições passadas, 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.



Pierre Bittencourt iniciou a sua carreira na publicidade ainda criança. Com apenas 4 anos, fazia comerciais para a televisão. Depois, começou a participar de filmes, e com 12 anos fez o seu papel mais emblemático como o Mosca, na novela Chiquititas, de 1997. “A partir disso, a minha carreira teve uma grande projeção”, disse ele.

Além da dublagem, ele também já atuou em diversas peças de teatro. Mais recentemente, dublou o Duque de Hastings, interpretado pelo ator britânico Regé-Jean Page, na série Bridgerton, famosa na Netflix.

Pierre gosta tanto de ônibus que chegou a tirar a CNH na categoria D e já foi dono de um micro-ônibus, mas ainda tem planos de comprar o seu próprio ônibus em nome do seu *hobby* como busólogo. Confira a seguir.

Eu Uso Ônibus – Na cidade de São Paulo, o ônibus como meio de transporte te oferece vantagens?

Pierre Bittencourt – Aqui em São Paulo costumo utilizar quando vou até Moema, onde faço fisioterapia, pois pego o corredor ali no Ibirapuera. Mas tenho utilizado mais o rodoviário quando vou a Curitiba visitar a minha prima; prefiro muito mais ir de ônibus do que de avião.

Eu Uso Ônibus – E o que você acha da viagem a Curitiba com o ônibus rodoviário?

Pierre Bittencourt – É maravilhoso! Não estou dizendo porque sou fã de ônibus não, é verdade! É muito melhor do que qualquer carro, do que avião. A modernidade, a qualidade dos carros, é uma cama mesmo! Você nem percebe, dorme tranquilamente.

Eu Uso Ônibus – E nos finais de semana, aqui em São Paulo, também prefere o ônibus?

Pierre Bittencourt – Nos finais de semana eu consigo utilizar até mais vezes. Quando vou ali na Paulista [avenida], com segurança, tranquilidade, encontrar os amigos pra tomar uma cervejinha.

Eu Uso Ônibus – O que pode melhorar para as pessoas na qualidade do transporte, na sua opinião?

Pierre Bittencourt – Acho que já evoluímos muito em pouco tempo. Me lembro dos modelos 362, 364, 371... não havia muitos corredores. Era tudo muito mais difícil. O espaçamento entre os carros era maior. Hoje em dia isso evoluiu, e a qualidade também evoluiu muito. Estamos em um ponto muito melhor de quando éramos crianças. O caminho já foi trilhado, já temos ônibus circulando 24h. Acredito que também temos que olhar a qualidade do asfalto; não adianta uma manutenção do veículo se a infraestrutura não acompanhar. São pontos que podemos melhorar, a pavimentação e a infraestrutura.

Eu Uso Ônibus – E o ônibus leva muito mais pessoas, não é? Você acha que precisamos priorizar isso?

Pierre Bittencourt – Exatamente, o ônibus transporta muito mais gente, um carro grande, pesado, precisamos prestar mais atenção nisso. O asfalto também melhorou, mas precisa continuar melhorando. Já temos corredores de pavimentação de concreto. É importante seguirmos esse caminho, pois já melhoramos bastante nos últimos 15, 20 anos. Passa muito rápido, mas já evoluímos muito. Estamos em um bom caminho...



Pierre em *selfie* durante entrevista a Henrique Estrada na Rádio Ônibus

FOTO: PIERRE BITTENCOURT (SELFIE)



Regé-Jean Page, ator que interpreta o Duque de Hastings, cujo personagem é dublado por Pierre Bittencourt (Reprodução)



E TODOS OS MOTORISTAS AMAM O QUE ELES FAZEM, É UMA GRANDE CONEXÃO QUE ROLA, E A MAIORIA DAS PESSOAS NEM PERCEBE. ÀS VEZES NEM DÃO BOM DIA OU BOA NOITE PARA O MOTORISTA. NÃO, OS MOTORISTAS ESTÃO REALIZANDO UMA FUNÇÃO SOCIAL, NÃO PODEMOS ESQUECER ISSO. ”

Eu Uso Ônibus – Os seus colegas do meio artístico sabem da sua paixão por ônibus?

Pierre Bittencourt – A maioria nem faz ideia. Mas, às vezes, surge de algum papo com alguém que já andou comigo no micro-ônibus: “Olha, ele já teve um ônibus”. Daí o outro pergunta: “O quê? Por que você teve um ônibus?”, e eu respondo: “Porque eu gosto, ué”. Daí começa... e vou explicando. É uma paixão, eu acho fantástico dirigir um ônibus. É uma benção para mim, que sou meio acelerado, e aqui, no ônibus, eu me sinto seguro, diferentemente de quem está no seu carro esporte, andando a 200 km/h, colocando a própria vida e a vida dos outros em risco. O ônibus é um veículo que transporta outras vidas, e cada vida dessa está sendo conectada de um lugar a outro, a uma emoção, a um familiar, a um trabalho. Eu me lembro, quando era criança, em uma época em que não tínhamos carro, quando surgia o último ônibus 7598, linha antiga que hoje é a 8705, era uma alegria. E todos os motoristas amam o que eles fazem, é uma grande conexão que rola, e a maioria das pessoas nem percebe. Às vezes nem dão bom dia ou boa noite para o motorista. Não, os motoristas estão realizando uma função social, não podemos esquecer isso. ●



**ALIANÇA
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL**

União pelo futuro do transporte **sustentável**

A Aliança Transporte Sustentável nasce da colaboração entre as três federações de transporte de São Paulo, com o propósito de reconhecer e promover práticas que transformam o setor rodoviário. Por meio de ações integradas e estratégias eficazes de ESG, estamos enfrentando os desafios críticos do transporte e construindo um futuro mais sustentável e inovador.



Movendo o setor rumo ao futuro
www.aliancatransportes.org.br



INSCREVA-SE

Adesão 100% gratuita para empresas de transporte rodoviário, passageiros ou cargas.

A solução para a

**MOBI
LIDADE**
urbana.



Paz no trânsito começa por você.



FLEETBUS

BLUETEC



CENTERBUS

Centro Especializado em Ônibus

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

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

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



SAIBA MAIS




**BUSÃO
LEGAL**



[/busaolegal](https://www.facebook.com/busaolegal)



[Somos mais ônibus](https://www.youtube.com/Somos mais ônibus)



[@busaolegal](https://www.instagram.com/busaolegal)



www.busaolegal.com.br