sou + ônibus

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

MAR/ABR 2023 . EDIÇÃO 38

Pensando no futuro

FETPESP organiza encontro com membros da Secretaria Nacional de Mobilidade para discutir estratégias de fomento ao setor de transporte público de passageiros em todo o Brasil

CONGRESSO

Vem aí mais um evento para debater os aspectos jurídicos da mobilidade urbana

SAÚDE MENTAL

Como as empresas podem cuidar do psicológico dos funcionários e tornar o dia a dia mais saudável

TARIFA ZERO

Discussões de projetos pelo Brasil destacam a importância de proteger os operadores no processo

PRODATA
mobility Brasil
LIDERANÇA QUE SE VÊ EM CADA PONTO DO PAÍS
Uma liderança incontestável no mercado nacional, fruto de um pioneirismo desenvolvendo soluções que integram os clientes do transporte coletivo a experiências inovadoras e tecnológicas.
prodatamobility.com.br

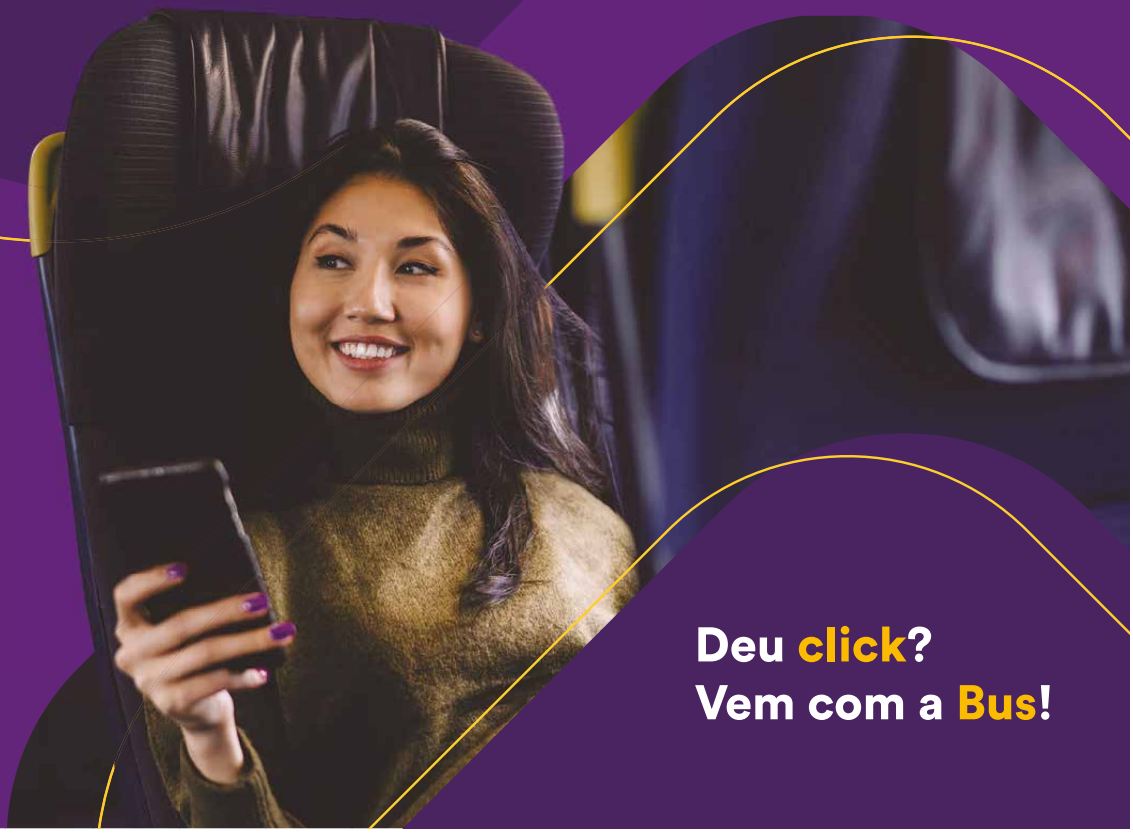
Acelere suas vendas com a ClickBus

A maior plataforma de vendas de passagens rodoviárias do país em portfólio e audiência, traz inovação, tecnologia e promove um ecossistema de soluções para sua empresa.

Soluções que trabalham com alavancas de pricing, antecipação e ocupação

+ Visibilidade para sua marca

Maior alcance de clientes em todo o Brasil



Saiba mais:

clickb.us/seja-um-parceiro

Deu click?
Vem com a Bus!

Momento de agir

O transporte público urbano está vivendo um momento de definição para pavimentar o futuro. Após o arrefecimento da pandemia de Covid-19, o setor precisa olhar para frente e pensar nas políticas que irão guiar os próximos passos.

Por isso, a FETPESP organizou uma série de reuniões com representantes da Secretaria Nacional de Mobilidade, ligada ao Ministério das Cidades, empresários, consultores e técnicos com anos de experiência.

Esses encontros tiveram como objetivo discutir propostas, ideias e projetos para tornar o transporte público um segmento autossustentável, propiciando aos operadores uma tranquilidade para manter a excelência nos serviços prestados à população.

Após dois dias produtivos, muito se avançou nessa área, inclusive com a produção de um documento abordando diversas propostas que farão o setor crescer em todas as cidades do Brasil.

Essa iniciativa chega em momento oportuno, já que o transporte público precisa acompanhar as mudanças que observamos na sociedade, e é urgente que se repense a forma de financiar esse direito para a população.

E pode ser uma maneira, inclusive, de diminuir a desigualdade social em todas as cidades do Brasil, pois, se a condução é barateada, mais gente pode usufruir do serviço, aumentando a base de beneficiados em todas as pontas do sistema.

Estamos acompanhando também as discussões sobre o novo Marco Legal do transporte de passageiros, que mostrará os melhores caminhos para as empresas de transportes nos próximos anos.

O grande número de contribuições enviadas na primeira consulta pública deu o tom da importância atribuída pela sociedade brasileira à criação de políticas públicas de transportes que incluam todos os atores, desde as instâncias de governo até os operadores.

Cremos que estamos no caminho certo para recuperar o setor após os anos de dificuldades apresentados durante a pandemia. Todas as iniciativas agregam todos os setores da sociedade e mostram que o caminho é longo, árduo, mas apresenta todas as condições de trazer segurança para os operadores.

Boa leitura!

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

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

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

Diretoria

PRESIDENTE
Mauro Artur Herszkowicz

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

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

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

CONSELHO FISCAL

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

SOU+ÔNIBUS

EDITOR RESPONSÁVEL
Dener Gomes (MTb 30.545)

COLABORAÇÃO
Leticia Oliveira da Silva Souza
Regina Helena Teixeira

CONSELHO EDITORIAL
Anderson Oliveira
Dener Gomes
Francisco Hélio Ferreira da Silva
Leticia Oliveira da silva Souza
Regina Helena Teixeira

PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO
Duo Design

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

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

06 Ponto de Vista
Adamo Bazani comenta as necessidades das empresas no mundo digital

07 Marco Legal
Consulta pública recebe 870 sugestões para melhorias nas diretrizes do setor

08 Capa
FETPESP discute futuro do transporte público de passageiros com representantes da Secretaria Nacional de Mobilidade

13 Biografia
Conheça um pouco mais sobre o novo secretário nacional de mobilidade

Documento 14
Representantes do setor preparam proposta para a sustentabilidade dos operadores

Comemoração 16
Empresa completa 50 anos de conquistas e muita história no transporte público de passageiros do Brasil

Seminário NTU 18
Entidade prepara a 36ª edição do evento para discutir o futuro do transporte público

Congresso 20
SETSESP organiza congresso para debater aspectos legais do transporte público

24 Saúde mental
SEST SENAT disponibiliza programa para funcionários e gestores

26 Livro
Rogério Cerqueira Vieira explica como empresas de transportes podem tornar o ambiente de trabalho saudável

27 Eletrificação
Os desafios e as preocupações com o uso de combustível verde para ônibus

Tarifa Zero 30
É preciso pensar em uma forma de viabilizar o benefício sem onerar os operadores

CNT 32
Pesquisa irá mapear o setor de transporte público de passageiros em todo o Brasil

Solidariedade 34
Empresas se mobilizaram para enviar ajuda às vítimas de tragédia em São Sebastião

Cidade Verde 36
Piracicaba é o mais novo município a receber o prêmio

Mesmo com contratos engessados, é possível ***fazer a diferença para agradar os passageiros***

Uma queixa antiga e real de empresários de ônibus é que os contratos de prestação de serviços são engessados e impedem inovações mais profundas para manter e conquistar mais passageiros.

É uma verdade, mas atitudes aparentemente simples podem fazer a diferença para transformar o passageiro em um cliente, mesmo neste cenário. É possível, com criatividade e vontade, oferecer diferenciais e, para isso, muitas vezes, não são necessários investimentos absurdos.

A maior parte das empresas de ônibus está na segunda, terceira ou quarta geração de herdeiros. Sabe aquele carinho aos detalhes que seus bisavós, avós e pais tinham? Isso nunca pode acabar.

Por mais que grandes conglomerados de empresas se formem e os processos estejam cada vez mais modernos e automatizados, o empresário de ônibus tem de manter o espírito de estar nas garagens, conversando com os mecânicos, motoristas, eletricistas, funileiros, borracheiros.

E o que parece ser detalhe é notado pelo seu cliente: limpeza fina em áreas delicadas do salão dos passageiros (como cantos de portas e janelas), pretinho nos pneus, rodas bem pintadas e, principalmente, educação do motorista, funcionário de guichê, cobrador (quando há) e fiscal.

Por isso, treinar os funcionários de forma contínua é essencial. Não é gasto, é investimento. Os colaboradores são o contato entre seu negócio e seu cliente.

Ouvir mais o passageiro e se colocar no lugar dele, pensando em situações que podem até parecer banais diante da correria de uma garagem, é importante para o cliente. Por exemplo: quem viaja de ônibus rodoviário gosta de ver paisagem, a estrada (isso que é legal na viagem de ônibus, a paisagem e a comida na parada).

Assim, sempre que possível, quanto mais "limpa", sem tantos adesivos e plotagens, estiver a área envidraçada dos ônibus, mais agradável pode ser a experiência de um viajante. Em redes sociais, há citações de muitos que deixaram de viajar por determinadas empresas porque as janelas estavam muito "poluídas" visualmente.

Comunicação nos dias de hoje ganha importância. E não é necessário muito. Um telefone que atenda bem e rápido, um bom contato com a imprensa e uma rede social útil já basta, sem muito investimento.

Rede social útil é a que, além das campanhas, informa o que o passageiro quer e precisa saber. Muito bom ter campanhas positivas, mas também é importante informar alterações de linhas e horários, por mais simples que possam parecer.

Uma partida dez minutos antes ou dez minutos depois pode mudar para sempre a vida de muita gente: é uma entrevista de emprego que pode ser perdida, um portão de concurso que pode se fechar sem a pessoa chegar a tempo, uma consulta médica que pode ficar para meses depois e, dependendo do quadro de saúde, ser tarde demais.

Viu a importância de seu trabalho, transportador?

Pode parecer muito banal ou simplório tudo isso: mas são detalhes que fazem a diferença. ●

ADAMO BAZANI
jornalista especializado em Transportes,
editor do Diário do Transporte.

FOTO: ARQUIVO PESSOAL

FOTO: DUSAN PETKOVIC / SHUTTERSTOCK

Marco Legal do Transporte recebe 870 sugestões em consulta pública

Um dos projetos mais importantes para o transporte de passageiros no Brasil deu mais um passo. O Marco Legal do setor recebeu mais de 870 sugestões e contribuições ao final da primeira consulta com a sociedade civil

Participaram dessa etapa cidadãos, empresas, instituições públicas, movimentos e organizações interessadas em criar uma regulação que torne possível avançar com as demandas do setor.

Também contribuíram com o projeto o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que enviaram notas técnicas para análise.

Os capítulos com mais contribuições foram o primeiro e o segundo, que dizem respeito, respectivamente, às disposições gerais e à organização dos serviços que devem constar no documento.

PRÓXIMOS PASSOS

Agora todas essas sugestões estão sendo analisadas e consolidadas pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Semob), do Ministério das Cidades, que irá produzir um texto para ser discutido no Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana. A programação é que essa etapa se dê entre os meses de abril e maio.

Entre junho e agosto deve ser realizada uma nova rodada de consultas públicas baseada no primeiro texto. Se todo cronograma for cumprido, uma proposta será finalizada em setembro e levada ao Congresso Nacional para análise e votação.

A primeira consulta pública se iniciou em 28 de novembro de 2022 e se encerrou no dia 27 de fevereiro de 2023. O saldo foi positivo pelo grande número de contribuições que o Ministério das Cidades recebeu, no período, vindas de interessados em todas as cinco regiões do Brasil.

DADOS DA PRIMEIRA CONSULTA PÚBLICA DO MARCO LEGAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

65 contribuintes de cinco regiões do Brasil

29 cidades contribuíram

12 estados participantes

84% dos contribuintes possuem ensino superior

27% dos contribuintes possuem mestrado ou doutorado ●

FETPESP organiza reuniões para discutir melhorias no transporte público

Entidade reuniu o secretário de Mobilidade Urbana, empresários e técnicos do setor para debater alternativas

A mudança de ano trouxe novas perspectivas para o setor do transporte público no Brasil. Com a troca de governo e o arrefecimento da pandemia de Covid-19 no País, os representantes do setor buscam formas de incrementar o crescimento e recuperar as perdas sofridas durante os últimos anos.

Diante do cenário desafiador, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) organizou dois dias de reuniões para debater formas de pavimentar o crescimento do setor no Brasil.

Essas reuniões, que aconteceram nos dias 16 e 17 de março, contaram com a presença do ex-secretário nacional de Mobilidade Urbana interino, Marcos Daniel Souza dos Santos; do coordenador-geral, Marcell Alexandre de Oliveira Costa; e da diretora substituta de Regulação da Mobilidade Urbana e Trânsito Urbano, Carolina Baina Cavalcante.

Ligados ao Ministério das Cidades, os representantes do atual governo visitaram a sede da FETPESP e se encontraram com importantes nomes ligados ao transporte de passageiros de todo o Brasil.

Os entes do setor aproveitaram as reuniões para expor as preocupações sobre o futuro do transporte de passageiros e sugeriram algumas medidas que podem ajudar as empresas neste momento.

Essas sugestões foram bem recebidas pelos representantes governamentais, que se mostraram dispostos a ouvir e trabalhar pela discussão de um programa que traga segurança, tanto para os operadores do setor, como para os passageiros.

O ex-secretário, Marcos Daniel, explicou que o Ministério das Cidades foi recriado este ano com a ideia de manter esse campo de diálogo entre o setor público e a sociedade civil para que as demandas possam ser ouvidas pelo poder Executivo.

"Com a recriação do Ministério, voltamos a ter um diálogo com o setor e podemos criar definir ações efetivas, além de entender as dificuldades do setor. Estamos trabalhando para construir uma política pública que abranja todos os entes do setor e aprimorar os programas em benefício do transporte de passageiros", explicou o ex-secretário.

> *FOI UM **EVENTO MUITO IMPORTANTE**, PRATICAMENTE ÚNICO, ENCABEÇADO PELA FEDERAÇÃO, QUE CONVIDOU TRÊS **TÉCNICOS DA SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA,** PARA NOS ESCUTAR E DAR SUAS OPINIÕES. TIVEMOS A PARTICIPAÇÃO, PRIMEIRO, DO EMPRESARIADO, INCLUSIVE COM ALGUNS DE FORA DE SÃO PAULO, E FECHAMOS AS REUNIÕES COM OS **TÉCNICOS DO SETOR DE TRANSPORTE,** OPORTUNIDADES EM QUE FORAM EXPOSTAS NOSSAS SUGESTÕES E OPINIÕES.*
>
> Mauro Artur Herszkowicz

O evento organizado pela FETPESP foi um momento para os dois atores dialogarem e trocarem informações que estão caminhando para a criação de políticas públicas em favor do transporte. Os representantes do governo também aproveitaram o momento para explicar os planos para a sustentabilidade do transporte público no País.

O presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, exaltou o resultado das reuniões e a participação do setor de transportes de passageiros, com representantes de vários estados do Brasil.

"Foi um evento muito importante, praticamente único, encabeçado pela Federação, que convidou três técnicos da Secretaria de Mobilidade Urbana, para nos escutar e dar suas opiniões. Tivemos a participação, primeiro, do empresariado, inclusive com alguns de fora de São Paulo, e fechamos as reuniões com os técnicos do setor de Transporte, oportunidades em que foram expostas nossas sugestões e opiniões", explicou o presidente da entidade.

(DIA 1) EMPRESÁRIOS

O primeiro dia de reuniões foi reservado para o encontro dos representantes da Secretaria de Mobilidade Urbana com operadores do setor de transportes de passageiro, que debateram o presente e futuro do setor no Brasil.

O evento se iniciou com a apresentação da Pesquisa Perfil Empresarial, que será realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) com o setor de transporte urbano brasileiro. O diretor-executivo da entidade, Bruno Batista, explicou a importância dessa ação que será inédita.

"Essa é uma pesquisa de avaliação do mercado de transporte de passageiros no País. Essa iniciativa não existia e queremos colher dados para indicar e mapear os desafios existentes e gerar informações relevantes em aspectos técnicos, financeiros, de riscos e de inovação, por exemplo", explanou o diretor.

Após a introdução para essa importante iniciativa da CNT, os representantes da secretaria foram apresentados às pautas levadas pelos operadores para o primeiro dia de reuniões.

O Marco Legal do Transporte Público Coletivo foi um dos principais assuntos abordados durante a reunião. No total houve 870 contribuições dadas pela sociedade civil que estão sendo avaliadas e selecionadas. Além das pessoas físicas, entidades como a CNT e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) enviaram suas propostas.

Segundo os membros da secretaria, o processo agora é de filtragem das ideias enviadas para criação de um primeiro modelo de texto que voltará a ser analisado pela sociedade civil para ser aprimorado.

A ideia é apresentar, até o início de setembro, um texto final como projeto de lei para ser analisado e votado pelo Congresso Nacional.

O Fórum da Mobilidade também esteve em pauta e os representantes do governo explicaram que a estrutura poderá ser alterada após a criação de um grande Conselho que abordará diversos temas. Porém, o pensamento é que essa estrutura conte com unidades temáticas para os assuntos de maior importância, tendo o transporte urbano como destaque.

Também se debateu o futuro do Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), que foi fundamental para a estruturação do transporte público no Brasil durante o período de pandemia e será importante para o setor resolver os problemas ainda decorrentes do período de isolamento social.

A criação do Sistema Único de Mobilidade (SUM) também esteve na agenda de discussão, porém sua concepção não pareceu estar no radar nesse momento, mas poderia ganhar um fôlego após a aprovação do Marco Legal. Essa é a opinião de Carolina Baina.

"Não se discutiu a criação desse sistema, mas é um assunto que poderia surgir nas discussões do Marco Legal. Esse é um projeto de longo prazo e que não está no horizonte. Por isso, precisaríamos analisar diversos fatores, como as travas da Constituição", explicou.

Francisco Christovam, presidente da NTU e vice-presidente da FETPESP, falou sobre o progresso visto nas ideias durante o primeiro dia de conversas.

"Foi extremamente importante trocar essas ideias com os agentes responsáveis pelos projetos do governo, em curto, médio e longo prazos. É uma oportunidade de debater o que será levado à discussão pelo setor nos próximos anos e em que pontos podemos avançar", afirmou.

> *NÃO SE DISCUTIU A CRIAÇÃO DESSE SISTEMA, MAS **É UM ASSUNTO QUE PODERIA SURGIR NAS DISCUSSÕES DO MARCO LEGAL.** ESSE É UM PROJETO DE LONGO PRAZO E QUE NÃO ESTÁ NO HORIZONTE. POR ISSO, PRECISARÍAMOS ANALISAR DIVERSOS FATORES, COMO AS TRAVAS DA CONSTITUIÇÃO.*

Carolina Baina

Especialistas reunidos para debater ações de melhoria do transporte de passageiros

(DIA 2) CONSULTORES E INDÚSTRIA

O segundo dia contou com a presença de consultores com larga experiência no transporte público e que trouxeram uma visão mais técnica para a mesa de debates. Já os membros do governo explicaram o objetivo de construir um programa para o setor nos próximos anos.

Apesar da preocupação com o futuro em longo prazo, os presentes pediram ações mais rápidas do poder público para este ano que traz muitos desafios pela frente. A grande pergunta foi "O que é possível fazer pelo sistema de transporte público no curto prazo?".

Com isso em mente, houve as sugestões de diversas ideias que poderiam ser implementadas em pouco tempo e que foram anotadas e levadas em consideração para o debate de medidas, visando tornar o sistema saudável.

Entre os pontos discutidos no segundo dia, esteve o Vale Transporte Social, que seria uma alternativa para a população mais pobre acessar os serviços de passageiros. A ideia seria veicular esse programa ao Bolsa Família, facilitando o acesso das famílias ao benefício.

Além disso, os presentes discutiram formas de requalificar os veículos em todo o País. Foram abordados os meios de financiamentos para as empresas, o que poderia oxigenar o mercado e criar soluções de fomento em toda a cadeia.

Também se falou dos processos de descarbonização do sistema, o que é muito importante para o meio ambiente, porém acarretaria um custo muito grande para as empresas, e, por isso, os presentes debateram formas de racionalizá-los.

Nesse sentido, o consultor, Sergio Avelleda, que já ocupou as presidências do Metrô e da CPTM e atuou como secretário de Mobilidade e Transportes da cidade de São Paulo, explicou a situação em que o setor de transporte público se encontra.

"Nós vivemos a maior crise de financiamento do transporte público do Brasil e estamos em uma encruzilhada para saber da sociedade o que ela quer do transporte público. Por isso que essa iniciativa traz muita esperança e é essencial para que possamos ter uma política pública baseada em dados e racionalidade, que nos leve ao alcance de seus objetivos", disse.

Claudio de Senna Frederico, vice-presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) explicou os desafios que devem ser enfrentados pelo governo e pela sociedade civil quando o assunto é transporte público.

"Uma das grandes dificuldades quando se está no governo é saber o que será considerado certo pela sociedade. Por isso, é necessário entrar em contato com quem vai julgar você, que é a sociedade, e ela tem de ser ouvida", explicou.

A indústria de veículos também esteve presente e foi representada por Ruben Antônio Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), que destacou a importância dessa reunião neste momento.

"Hoje o poder público está buscando entender o sistema, e este momento é importante para o governo pensar no financiamento do transporte, baratear as tarifas e propiciar melhor mobilidade urbana para a população", afirmou. A indústria de veículos também esteve presente e foi representada por Ruben Antônio Bisi, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), que destacou a importância dessa reunião neste momento.

FOTOS: LETÍCIA OLIVEIRA/FETPESP

VOCÊ SABIA?

Que a revista Sou + Ônibus também é digital?

QUER SABER MAIS?

ESCANEIE O QR CODE E ATUALIZE SEUS DADOS E CONTINUE INFORMADO!

OU FALE CONOSCO

+55 11 94155.8008

fetpesp@fetpesp.org.br

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

SOU + ônibus

ESTADO COMO PARCEIRO DOS OPERADORES

Durante os dois dias da reunião, tanto os operadores como os técnicos apontaram a importância de ter o Estado, em níveis municipal, estadual e nacional, como parceiros na resolução dos problemas que o setor de transporte público enfrenta.

Independentemente do formato de política pública que se adote para o futuro, é um consenso que os operadores não podem arcar com os custos para aumentar a base de usuários que vem diminuindo com o tempo.

Além disso, todos os projetos de descarbonização do sistema que estão sendo discutidos atualmente geram uma preocupação devido aos altos custos que se apresentam para os operadores atualmente.

Essa mudança de modelo também foi discutida na reunião com diversas propostas para uma renovação gradual de frotas por parte das empresas, porém esse cenário também gera um custo que precisa ser racionalizado para não causar mais problemas ainda para quem fornece o serviço para a população.

Todas essas medidas foram muito bem recebidas pelos representantes do governo federal, que levarão as ideias debatidas para a ampla discussão que está sendo realizada com a sociedade civil visando a uma melhoria no transporte público.

"Estamos trabalhando para saber de que forma o governo federal poderá avançar nesse diálogo sobre a visão de uma melhoria da mobilidade urbana e isso será insumo para darmos todo o auxílio técnico para o ministro das Cidades, no médio e longo prazo", explicou Marcos.

O secretário ainda destacou que os operadores serão ouvidos em todo o processo e que as reivindicações dos empresários serão colocadas em pauta na criação de uma política pública que atenda a todos os interessados.

"Quem faz transporte são os operadores e eles sabem onde estão as dificuldades do setor. Por isso estamos buscando entender o lado do operador e dos especialistas para saber como melhorar o transporte."

O presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, ressaltou ainda que esse diálogo entre o setor empresarial, técnicos e governo irá render alguns frutos que poderão auxiliar na criação de uma política pública de transportes que atenda a todos os interessados.

"Vamos consolidar tudo o que foi discutido na Federação e esperamos sintetizar, perante a NTU, tudo que foi conversado e encaminhar todas as conversas com o Ministério. Foi um evento muito importante e com uma participação positiva dos técnicos que se dispuseram a vir para São Paulo", concluiu. ●

Denis Andia assume Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

DENIS ANDIA

Presidente da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

O ex-prefeito da cidade paulista de Santa Bárbara do Oeste, Denis Andia, foi nomeado como novo secretário nacional da Mobilidade Urbana no governo Lula, substituindo o interino Marcos Daniel Souza dos Santos.

Com a nomeação publicada no Diário Oficial no último dia 21 de março, o novo comandante da secretaria terá a responsabilidade de tocar as políticas públicas que estão sendo trabalhadas para a melhoria do setor no País.

Andia comandou a cidade do interior paulista por dois mandatos, de 2013 até 2020, e é deputado federal suplente, tendo recebido pouco mais de 75 mil votos nas eleições legislativas de 2022.

"Estar à frente de uma secretaria nacional, com o porte e a importância dentro do Ministério das Cidades, nos dá a oportunidade de trabalhar por todos os brasileiros e também por nossa região. Muitas portas vão se abrir. É uma função importante no alto escalão em Brasília e que amplia muito a capacidade de representar nossa gente", afirmou o novo secretário.

Andia tem 51 anos e é formado em Matemática Aplicada e Computacional pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP) e Comunicação Social e Marketing, pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas).

Além da prefeitura de Santa Bárbara do Oeste, ele ocupou o cargo de secretário municipal de Desenvolvimento Econômico de sua cidade durante os anos de 2006 e 2008.

DESAFIOS

Andia chega à secretaria em um momento de urgência do setor de mobilidade urbana, que trabalha para se reestruturar e se recuperar do período pós-pandemia de Covid-19 no País.

O projeto do novo Marco Legal do setor e uma política de fomento que permitam os operadores trabalhar com segurança são algumas das metas para um crescimento sustentável que englobe empresas, governos e passageiros. ●

> *ESTAR À FRENTE DE UMA **SECRETARIA NACIONAL**, COM O PORTE E A IMPORTÂNCIA DENTRO DO **MINISTÉRIO DAS CIDADES**, NOS DÁ A OPORTUNIDADE DE **TRABALHAR POR TODOS OS BRASILEIROS E TAMBÉM POR NOSSA REGIÃO**. MUITAS PORTAS VÃO SE ABRIR.*

FOTO: REPRODUÇÃO FACEBOOK

Técnicos entregarão ao Governo documento com propostas para o transporte público de passageiros

A reunião entre membros da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, ligada ao Ministério das Cidades, e representantes de operadores do transporte público começa a surtir os primeiros efeitos positivos

Uma equipe de cinco consultores e técnicos está trabalhando em um documento contendo os principais temas abordados nos encontros realizados em março na sede da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP).

O texto deverá ser entregue até o final do mês de abril e terá como meta criar uma solução para que as populações mais carentes tenham maior acesso aos serviços de ônibus nas cidades do País.

Um dos consultores responsáveis é Sérgio Avelleda, que conta com uma grande experiência no setor de transporte público, já tendo ocupado os cargos de presidente do Metrô e da CPTM. Ele explicou o objetivo dos trabalhos que estão sendo feitos.

"Estamos desenhando um programa que promova a inclusão de pessoas que estejam fora do sistema de mobilidade urbana por não terem condições de pagar a tarifa, garanta acesso a quem tem um orçamento muito limitado e que signifique uma transferência de renda por meio do acesso ao transporte público", afirmou.

Essas propostas visam substituir o atual o modelo de financiamento do transporte público no Brasil que, na opinião do consultor, já não contempla os anseios da população e dos operadores.

"O que nós estamos vivendo hoje é a maior crise da história do financiamento do transporte público. O modelo tradicional de distribuir os custos entre os usuários não é mais funcional e estamos em um momento de transição em que as cidades começam a perceber que precisam subsidiar o transporte público como fazem com a saúde e a educação", comentou.

PARTICIPAÇÃO GOVERNAMENTAL É IMPRESCINDÍVEL

Para Avelleda, a participação do poder público, em níveis federal, estadual e municipal, é imprescindível para o crescimento do setor de transportes, que não pode contar, apenas, com a população e as empresas.

Por isso, o documento deverá contar com uma proposta de participação de todos esses atores na formação do preço das passagens. Desta forma, o valor pago pela população poderia cair, o que aumentaria o leque de usuários do sistema nas cidades do Brasil.

"O que ficou claro é que precisamos de uma participação efetiva do governo federal para apoiar as ações em favor da mobilidade urbana. Especificamente falo de uma atribuição que deve ser apoiar o custeio do transporte público", explicou Avelleda.

Sérgio Avelleda é um dos especialistas que estão pensando em melhorias para o transporte público

Para o consultor, essa mudança é primordial para atender à nova realidade do mercado de trabalho no Brasil, já que a informalidade vem crescendo e o vale-transporte já não alcança uma grande parte da população.

Esse cenário mostra a urgência de repensar o financiamento do transporte público como uma forma complementar de diminuir a exclusão de pessoas e permitir uma queda da disparidade social nas cidades.

"Para isso estamos desenhando um programa que seja mais amplo para atingir pessoas com a renda limitada e não sejam empregados formais, passando a ampliar seu acesso às cidades. Isso ajuda a economia, pois as pessoas compram mais, têm mais possibilidades de procurar emprego e podem oferecer seus talentos", disse.

A ideia é pensar no transporte como um direito da população e encarar o setor como é feito com a saúde e a educação. Por isso Avelleda pensa em diminuir a tarifa cobrada dos usuários para facilitar o acesso ao serviço pela população mais necessitada.

"Nós temos consciência de que a tarifa é uma barreira de acesso ao transporte público e se barateia, mais gente vai andar de ônibus. Esse é o pilar do programa, e, por isso, a participação da União e dos estados é importante, pois essa conta precisa ser dividida, como é feito na educação e na saúde", explicou.

O documento deverá se voltar para o máximo de cidades possível, abrangendo desde as necessidades das grandes metrópoles brasileiras como os anseios de médios e pequenos municípios.

"A ideia é ampliar ao máximo o acesso às cidades. Ainda não abordamos se o documento terá uma linha de corte para cidades médias e grandes, ou se atingirá todas as cidades", finalizou Avelleda. ●

FOTO: ARQUIVO PESSOAL

Urubupungá: 50 anos de conquistas e desafios

A Auto Viação Urubupungá é uma empresa prestadora de serviços de transporte urbano de passageiros dirigida pelo atual grupo acionista desde 1973, época em que já operavam cinco linhas, regulamentadas pelo Departamento Estadual de Estradas de Rodagem (DER), que interligavam Osasco e Cajamar ao bairro da Lapa, em São Paulo

Urubupungá chega aos 50 anos com muita história pelas ruas de São Paulo

Para atender à demanda crescente por mobilidade, a Urubupungá incorporou a Viação Nacional em 1975 e o serviço de micro-ônibus particulares dos bairros Baronesa e Helena Maria em 1978.

Em 1975 também, a sede da empresa foi transferida da Lapa para a Avenida Presidente Médici, bairro Jardim Mutinga, em Osasco, constituindo-se nos primeiros atos de uma história de crescimento.

A transição entre a década de 70 e a de 80 ficou marcada pelo segundo choque do petróleo, que criou a oportunidade para a Urubupungá adquirir seis novos veículos movidos a álcool (atualmente denominado etanol) para operar a recém-criada linha seletiva ligando o município de Barueri ao Metrô (na atual Estação Armênia) e tornar-se a primeira empresa de transporte de passageiros do mundo a operar uma frota que utilizava esse tipo de combustível, no ano de 1979. Essa experiência inédita durou apenas um ano, já que, no final de 1980, o governo federal proibiu a importação do aditivo utilizado.

Ainda no início dos anos 80, a empresa incorporou a Viação São Bento, que também operava na zona norte de Osasco, ampliando sua área de atuação.

A criação do Programa Urubupungá da Qualidade, nos anos 90, foi um passo fundamental para a transformação da Urubupungá em uma empresa que hoje é referência no setor.

Já os avanços tecnológicos foram marcantes a partir dos anos 2000. A empresa conquistou um alto grau de tecnologia e informatização, com computadores interligados e sistemas corporativos de controle das atividades. E, desde então, não parou mais de evoluir. Instalou a biometria facial nas linhas municipais de Osasco, Santana de Parnaíba e Cajamar, com o objetivo de controlar as gratuidades e garantir o uso apenas pelos seus beneficiários; implantou em seus ônibus a telemetria, sistema que transmite informações em tempo real do funcionamento do ônibus e a forma como ele está sendo operado, garantindo alta qualidade no serviço prestado e segurança para seus colaboradores e clientes.

Em 2012, a empresa inaugurou a unidade na cidade de Santana de Parnaíba. Uma garagem construída sob rigorosos critérios de desempenho ambiental, que resultou na obtenção inédita da certificação LEED® para uma garagem de ônibus, a primeira na América Latina. O termo LEED significa Leadership in Energy and Environmental Design (Liderança em Energia e Design Ambiental) e trata-se de uma certificação internacional que comprova a correção das práticas ambientais adotadas pelo empreendimento durante a construção e alta performance ambiental, em especial na otimização de recursos hídricos e energéticos, demonstrando, assim, sua sustentabilidade.

Atualmente, a Urubupungá opera mais de 90 linhas divididas entre municipais, intermunicipais e seletivas que atendem à população dos municípios de Cajamar, Santana de Parnaíba e Osasco, interligando-os com a capital, com Barueri, São Bernardo do Campo e Guarulhos. Juntamente com outras sete empresas da região, constitui o Consórcio Anhanguera, Área 2, responsável pelo transporte intermunicipal metropolitano nas regiões oeste e noroeste da Grande São Paulo.

O sucesso da Urubupungá deve-se aos seus colaboradores que, ao longo dos anos, se dedicaram à Operação, à Manutenção e à Administração para, diariamente, transportar pessoas, justificando o lema da empresa "Gente transportando Gente". ●

FOTOS: DIVULGAÇÃO URUBUPUNGÁ

> *A EMPRESA CONQUISTOU UM **ALTO GRAU DE TECNOLOGIA E INFORMATIZAÇÃO**, COM COMPUTADORES INTERLIGADOS E SISTEMAS CORPORATIVOS DE CONTROLE DAS ATIVIDADES. E, **DESDE ENTÃO, NÃO PAROU MAIS DE EVOLUIR.***

NTU fará seminário para discutir o transporte público no Brasil

FRANCISCO CHRISTOVAM

Presidente da NTU

O setor do transporte público de passageiros se encontra em um momento importante para decidir seu futuro, após mais de dois anos convivendo com a pandemia de Covid-19 e com a possibilidade de reformulação de toda a sua estrutura

Visando colocar essas discussões em destaque, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) realizará a 36ª edição de seu Seminário Nacional. O evento acontecerá entre os dias 8 e 9 de agosto, em Brasília, mas também poderá ser acompanhado de forma online.

Participarão do evento empresários, entidades de classe, especialistas e representantes do Legislativo e do Executivo, das três esferas de governo. Será uma grande oportunidade para discutir o futuro do transporte público de passageiros no Brasil.

O evento pretende debater temas importantes para todo o setor, como as mudanças necessárias na atividade, uma transformação do modelo de financiamento, a segurança jurídica dos contratos, os programas de qualidade e transparência.

Esse evento acontecerá em um período de suma importância para o setor, momento em que o novo Marco Legal do Transporte estará sendo debatido e as discussões poderão contribuir com soluções para o projeto.

O presidente da NTU, Francisco Christovam, explicou as temáticas que serão abordadas durante o evento deste ano.

"O Seminário abre espaço para grandes debates sobre temas, tais como: Marco Regulatório, Reforma Tributária, Tarifa Módica x Tarifa Zero, Custo Operacional do Ônibus Elétrico, Novas Tecnologias de ITS e de Sistemas de Cobrança, entre outros assuntos de alto interesse para todas as empresas da cadeia produtiva dos serviços de transportes urbanos de passageiros", explicou.

O dirigente também expressou suas preocupações com o futuro do setor e a necessidade de ampliar as discussões para pavimentar um transporte coletivo sustentável.

"É preciso reconhecer que não há mais como produzir transporte de boa qualidade para passageiros cada vez mais exigentes sem veículos menos poluentes, infraestrutura adequada, modernos sistemas de monitoramento e controle e pessoal capacitado. Além disso, é preciso encontrar novas formas de financiamento para o setor, para os investimentos necessários ou para a cobertura dos custos operacionais", completou. ●

FOTOS: ARQUIVO PESSOAL

totalBUS

A TRANSFORMAÇÃO DIGITAL É A SUA NOVA ESTRADA.

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

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

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

Fidelize seus clientes através de uma melhor experiência.

RJ CONSULTORES by TOTVS

Líder mundial em software de venda de passagens rodoviárias.

+55 31 2122.5232
www.rjconsultores.com.br

24º CONGRESSO

Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

SETPESP

Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

Com o estabelecimento da responsabilidade civil pela Constituição Federal de 1988, o setor de transporte de passageiros sentiu a necessidade primordial de discutir os reflexos da nova legislação com o Poder Judiciário

O momento era oportuno: (i) com a promulgação da Constituição Federal, em 5 de outubro de 1988, e do Código Civil Brasileiro vigente, instituído pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, responsabilidade civil passou a ser objetiva, diferentemente do previsto no Código Civil de 1916; (ii) a necessidade de o setor discutir com o Poder Judiciário os reflexos diretos da nova legislação na área de transportes de passageiros; (iii) o sensível incremento no número de ações de indenização decorrentes de acidentes de trânsito e assaltos em ônibus, propostas, à época, contra empresas operadoras dos sistemas de transportes públicos de passageiros tutelados pela União, pelos estados e pelos municípios, delegados à iniciativa privada sob os regimes de concessão ou permissão, preocupavam o setor.

Diante desse novo e preocupante quadro, o intercâmbio cultural com o Poder Judiciário era absolutamente premente. Nesse contexto, fazia-se necessário demonstrar, inclusive para a sociedade, a extrema preocupação e o zelo das empresas com a rigorosa observância dos seus compromissos com os poderes concedentes e usuários: em relação aos veículos, a rigorosa observância dos contratos de concessão, a renovação periódica das frotas e as exigências alusivas à segurança, à acessibilidade e ao conforto; no que concerne aos

motoristas, não transigindo quanto à necessidade de participarem, periodicamente, dos cursos de direção preventiva e defensiva.

Objetivando transformar a ideia em realidade concreta, a diretoria do SETPESP aprestou-se em trilhar os caminhos necessários, formalizando sucessivos contatos com a magistratura paulista, particularmente, com os juízes que, à época, integravam o Centro de Estudos e de Pesquisas do Primeiro Tribunal de Alçada Civil do Estado de São Paulo (CEPES), tendo em vista a competência do 1º TAC para conhecer e julgar, em sede de apelação, as ações de indenização decorrentes de acidente de trânsito.

A iniciativa foi exitosa, haja vista a receptividade dos magistrados que compunham o CEPES. Com isso, a almejada parceria entre o Poder Judiciário e o SETPESP estava concretizada, e, por corolário, oficialmente instituído o "Congresso de Responsabilidade Civil no Transporte Terrestre de Passageiros", cuja primeira edição ocorreu no ano de 1996.

O sucesso desse primeiro conclave superou as mais otimistas expectativas, não só pelo brilhantismo das palestras proferidas por eméritos representantes da magistratura nacional (ministros do STF, STJ; desembargadores do TJSP; e juízes do 1º TAC/SP), como também pelo expressivo número de advogados presentes, provenientes de diversas regiões do País, lotando o plenário, gerando eventos semelhantes por todo o Brasil, nos mais diversos setores.

A satisfação pela consecução do objetivo colimado e os encômios generalizados de palestrantes e participantes, bem como a abrangência do tema central, foram fatores decisivos e determinantes para a continuidade do evento, nos anos subsequentes.

Com a extinção dos Tribunais de Alçada, a parceria com o Poder Judiciário teve prosseguimento natural, inicialmente, com a Academia Paulista de Magistrados (2005), com a Escola Paulista da Magistratura (2007), com Associação Paulista de Magistrados (2007) e com o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (2010).

De outra parte, a ampla abordagem da "Responsabilidade Civil no Transporte Terrestre de Passageiros", até a nona edição (2004), levou a Comissão Organizadora a ampliar o temário que, nas duas subsequentes (2005 e 2006), incluiu temas sobre o Direito Social e o Direito do Trabalho, passando a denominar-se "Congresso de Responsabilidade Civil, Social e Trabalhista no Transporte Terrestre de Passageiros". A partir de 2007, a abordagem temática foi novamente expandida, em razão de que o evento passou a denominar-se "Congresso de Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros".

O sucesso da iniciativa, ao longo do tempo, comprova quão importante e profícua tem sido a parceria entre o Poder Judiciário e o SETPESP, voltada exclusivamente para o debate de temas relevantes sobre responsabilidade civil e Direito aplicável ao transporte terrestre de passageiros.

Por dever de reconhecimento, no entanto, é forçoso tributar o êxito do Congresso, de projeção nacional, em grande parte, se não na totalidade, à imprescindível e exponencial participação de luminares da magistratura nacional, catedráticos e doutrinadores, que têm mantido em altíssimo nível o trato das questões da responsabilidade civil, social e do direito aplicado na atividade, o que afeta as empresas responsáveis pelas operações dos sistemas regulares de transporte regular de passageiros.

E assim permanece, são 27 anos de objetividade, reunindo ministros, desembargadores, juízes, advogados, professores universitários e empresários do setor de transporte de passageiros, entre outros, para debater temas tão importantes para o segmento.

Uma frase proferida pelo ministro Marco Aurelio Mello, do Supremo Tribunal Federal, que tem abrilhantado esses eventos com a sua inigualável retórica, resume bem a essência desses encontros. Disse ele, certa feita, que:

*"O APRIMORAMENTO DO HOMEM **MOSTRA-SE INESGOTÁVEL,** E QUE POBRE DE ESPÍRITO É AQUELE QUE JÁ SE CONSIDERA **EM PATAMAR A DISPENSAR APRIMORAMENTO.**"*

NÃO PERCA TEMPO E GARANTA SEU LUGAR NO CONGRESSO QUE ACONTECERÁ ENTRE OS DIAS 19 E 21 DE MAIO

ENTREVISTA

DESEMBARGADOR **HERALDO DE OLIVEIRA SILVA,**

DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO (TJSP)

O transporte de passageiros é considerado o serviço público por excelência, pois a população dele se utiliza para usufruir dos demais serviços (saúde, educação etc.). Diante dessa característica de essencialidade, há vários temas sensíveis que afetam a prestação do serviço: transporte ilegal, congelamento tarifário etc. O congresso e eventos similares contribuem para o aprofundamento do debate sobre tais temas?

R. Sim, e muito. Por meio desses eventos é propiciada a aproximação entre os vários segmentos da sociedade para que se possa apurar as melhores soluções dos problemas vivenciados de acordo com os vários pontos de vista abordados segundo cada parte interessada. Além disso, nesses encontros são apontados os pontos nevrálgicos que reclamam solução urgente, que serão analisados pelos profissionais mais gabaritados e estudiosos sobre os temas em debate, uma vez que a escolha dos palestrantes é bem criteriosa.

O Congresso chega à sua 24ª edição, e V.Exa. participou de muitas delas. Como o senhor enxerga a evolução do debate sobre os temas de responsabilidade civil e direito aplicado ao transporte de passageiros nesse evento e em outros da mesma natureza?

R. A cada edição há maior empenho em trazer à tona os problemas vivenciados por esse setor da sociedade, responsável pela mobilidade das pessoas, e, portanto, de natureza essencial, bem como com a escolha dos palestrantes mais qualificados para discussão dos temas, conferindo assim excelência ao evento que há anos é conhecido como referência nesse segmento. A aproximação do Judiciário com as questões afetas à sociedade é de relevância até porque o sistema deve ser acessível a todos, de forma plena e indiscriminada. Além disso, os debates firmados nos eventos auxiliam a reflexão pelo ponto de vista técnico vivenciado pelas empresas de transportes de pessoas.

A pandemia nos obrigou a desenvolver novas formas remotas de trabalhar, acelerando as mudanças que já vinham ocorrendo, inclusive no sistema judiciário. Como V. Exa. avalia a atual fase de digitalização dos procedimentos, tais como audiências e processos? O que ficou consolidado e quais são as oportunidades de melhorias?

R. Sem dúvida, a pandemia foi um dos maiores desafios enfrentados pela humanidade, e o Poder Judiciário teve que se adaptar às novas condições para atender à população de forma cada vez mais rápida e segura. Sem dúvida, o fato de o Tribunal de Justiça de São Paulo ter iniciado a digitalização dos processos em 2012, e estar com 95% dos processos em trâmite digital em março de 2020, minimizou os prejuízos decorrentes da quarentena imposta no período mais crítico da pandemia. Nesse contexto, entendo que a digitalização dos trabalhos, de certa forma, ampliou o acesso ao sistema judiciário, conferindo facilidade e agilidade ao processamento dos feitos, pois a protocolização das peças processuais pode ser efetuada de qualquer local do mundo, a qualquer horário, por meio da Internet, e enviado ao julgador de forma quase imediata. Sendo assim, e diante da praticidade conferida ao novo método de trabalho, essa forma de acesso remoto ao sistema deve continuar, se ampliar e se consolidar, pois reflete a modernização das novas relações profissionais estabelecidas pós-pandemia. Como o mundo e suas relações não são estáticas, constantemente estão evoluindo, melhorando, aposto muito nos métodos alternativos de resolução de demandas, como as conciliações, assim como, nos acordos coletivos, com grandes empresas, como forma de desafogar um Poder Judiciário sobrecarregado com demandas repetitivas, propostas, por vezes, com intuito procrastinatório ou de obtenção de vantagens indevidas. ●

FOTO: ARQUIVO PESSOAL

SOLUÇÕES INTEGRADAS PARA A SUA OPERAÇÃO

OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS

Planejamento, geração e acompanhamento de escalas de frota e motoristas de forma rápida, segura e automática.

MONITORAMENTO E TELEMETRIA

Acompanhe suas viagens em tempo real e conte com nosso sistema de telemetria via rede CAN para garantir uma condução mais segura e eficiente.

SOLUÇÕES OPERACIONAIS

As melhores ferramentas para a gestão operacional da sua empresa, de ponta a ponta.

TRYVIA
SOLUÇÕES INTELIGENTES

www.tryvia.com.br

Na sociedade conectada e moderna em que vivemos, a saúde mental é cada vez mais um motivo de preocupação, e o setor de transportes não fica atrás. Uma prova disso é que existem programas que ajudam as pessoas a cuidarem desse problema

SEST SENAT disponibiliza ferramentas para cuidados com saúde mental

O SEST SENAT, por exemplo, mantém um programa para orientar as empresas e os funcionários sobre a importância de manter uma mente saudável para desempenhar as funções do dia a dia. A entidade, inclusive, realizou uma série de campanhas com empresas para alertar sobre esse problema.

Denominado "Projeto Qualidade de Vida", o serviço oferece uma série de recursos e ferramentas para os cuidados com a saúde mental e é disponibilizado pela entidade desde 2010, contando com atendimentos psicológicos em todas as unidades do Brasil, tanto no presencial, como online, além de trabalhos específicos regionais diretamente com as empresas e com os profissionais.

Cristiane Panegassi Gobesso, diretora da unidade do SEST SENAT de Rio Claro, exemplifica como o trabalho é feito no estado de São Paulo.

"Estamos desenvolvendo o tema Saúde Mental nas empresas, com palestras, trabalhos em grupos e atendimentos individuais, além de práticas de atividades de alongamento, acupuntura com as mãos e meditação, tudo de forma online ou presencial", explicou.

A preocupação das empresas com a saúde mental de seus funcionários vem crescendo nos últimos anos. Nos primeiros meses de 2023, o SEST SENAT registrou um aumento de 15% nos atendimentos no estado de São Paulo. Já no Brasil, o crescimento atingiu 22%.

Para Cristiane, esse número mostra a preocupação cada vez maior com a saúde mental, o que pode trazer ganhos para o dia a dia das empresas de transporte.

"O atendimento psicológico é necessário para melhora da qualidade de vida e de todo mundo, e, hoje, as empresas têm-se preocupado mais com a saúde mental de seus funcionários, e isso está diretamente ligado à produtividade e à eficiência do trabalhador", afirmou.

O cuidado com a saúde mental das pessoas, porém, não fica apenas no campo profissional. O SEST SENAT também oferece serviços para apoio familiar em diversos âmbitos.

"No SEST SENAT são proporcionados os serviços de terapias infantil, individual, de casal, familiar e em grupo, atendimento em casos de dependência química, depressão, ansiedade e orientação vocacional", explicou Cristiane.

PANDEMIA AMPLIOU PROCURA

A pandemia de Covid-19 atingiu o mundo todo e forçou as pessoas a ficarem em casa por razões sanitárias, trazendo muitos problemas e causando maior ansiedade pelo momento inusitado.

Esse período fez com que o SEST SENAT buscasse a criação de um programa de auxílio online para as pessoas, pelo aumento da procura por auxílio durante toda a pandemia.

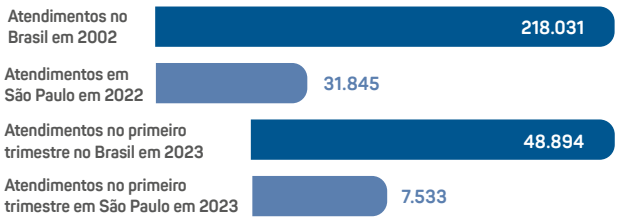
"Na pandemia também houve um aumento da procura pelo serviço de psicologia e, principalmente, da preocupação das empresas com a saúde mental de seus funcionários. Falar de saúde mental no trabalho significa desenvolver cada vez mais a saúde do seu time", afirmou Cristiane.

Essa iniciativa vem rendendo resultados positivos, tanto para os empregados quanto para os empregadores. Desde o início desses atendimentos, notam-se a queda do absenteísmo, o aumento do comprometimento dos colaboradores, o crescimento da atração e retenção de talentos, a diminuição dos custos com afastamentos por saúde e a redução do turnover.

Cristiane ainda enfatizou a importância de as empresas pensarem na saúde psicológica de seus profissionais, e isso abriu as portas para as companhias de transporte de passageiros se interessarem por utilizar o serviço disponibilizado pelo SEST SENAT.

"Ter psicólogo, oferecido pelo SEST SENAT, à disposição dos funcionários é uma das melhores opções para a empresa que deseja cuidar da saúde mental de seus colaboradores. Esse é o grande diferencial para as empresas do setor de transporte, pois esse profissional irá ajudar a avaliar o comportamento e identificar possíveis transtornos mentais que precisarão de tratamento especializado", finalizou. ●

TRABALHO DO SEST SENAT



FOTOS: DIVULGAÇÃO SEST SENAT

Cuidados com a Saúde Mental dos empregados

Livro discute de que modo a saúde mental pode influir em uma empresa de transportes

Qual a importância de trabalhar a inteligência emocional em uma empresa de transportes? Como isso pode afetar o dia a dia dos funcionários e administradores da companhia? Essas são algumas perguntas a que Rogério Cerqueira Vieira, gerente administrativo das empresas Viação Praia Sol e Vereda Transporte, de Vila Velha, no Espírito Santo, pretende responder.

Com o livro "As emoções definem o nosso jeito de trabalhar", o executivo busca explicar o modo como a construção de um ambiente de trabalho saudável pode ajudar na saúde mental de funcionários e na melhor tomada de decisões para as empresas.

A ideia de produzir a publicação veio de sua experiência como psicanalista e das observações feitas durante seus trabalhos no setor de transportes. Porém, isso foi possível pela valiosa ajuda e pelo apoio de companheiros de trabalho e da família.

"Tive muitas experiências positivas durante meu trabalho como psicanalista nos primeiros anos na empresa e fui muito incentivado pelo diretor em exercício à época, Hamilton Junior, a compartilhar sobre a importância do cuidado da saúde mental no ambiente de trabalho. Foi fundamental todo o apoio e a motivação da minha esposa, Claudia, e dos meus filhos, Mariana e Daniel, em todo o processo de construção do livro", explicou Rogério.

O trabalho, porém, exigiu muita dedicação do autor e muito tempo destinado à pesquisa do tema, tendo de equilibrar isso com o trabalho diário na empresa de transporte.

"Eu lidei com uma rotina pesada para conciliar horário de trabalho, pesquisa e escrita por quase um ano e meio, e isso me custou muitas madrugadas e períodos inteiros de férias em que, muitas vezes, me dedicava das 5 horas da madrugada até as 22 horas. É como escalar uma grande montanha de caminhos íngremes e sinuosos e depois contemplar a vastidão do horizonte, abraçado por um vento refrescante. Eu faria tudo novamente", comemorou.

Em seu livro, Rogério chama esse movimento de "autosabotagem organizada", em que a própria empresa pode comprometer sua estrutura.

"Os problemas emocionais, quando não identificados e tratados, podem fazer profissionais outrora excelentes perderem vigor, lealdade, senso ético e profissional, e outras virtudes", afirma o autor. ●

LIVRO: ***AS EMOÇÕES DEFINEM O NOSSO JEITO DE TRABALHAR***
AUTOR: ***ROGÉRIO CERQUEIRA VIEIRA***
COMO COMPRAR: ***ROGERIOPSICANALISTA@GMAIL.COM***
PREÇO: ***R$ 38,00 + TAXA DE CORREIO – R$ 9,00 = R$ 47,00***

FOTOS: ARQUIVO PESSOAL/CAPA – DIVULGAÇÃO

A visão da CNT para Transporte elétrico no segmento coletivo de passageiros do modo rodoviário

O aquecimento global e as mudanças climáticas têm desencadeado medidas imprescindíveis focadas na descarbonização de atividades econômicas importantes para o Brasil. O transporte de passageiros move a sociedade e contribui com 50% das emissões líquidas de dióxido de carbono (CO2) no segmento rodoviário. Sua descarbonização é fundamental e vai ao encontro das metas nacionalmente determinadas no âmbito do Acordo de Paris, que visam à emissão nula até 2050.

Sob essa perspectiva, o transporte coletivo de passageiros tem buscado meios que viabilizem a mobilidade sustentável, como a utilização de veículos movidos com tecnologias mais limpas. Uma das opções favoráveis é o ônibus elétrico. Essa tecnologia pode ser classificada de acordo com a configuração de suas propulsões, contemplando: veículo elétrico a bateria (VEB); híbrido (VEH); híbrido plug-in (VEHP); e a célula de combustível (VECC).

No contexto do transporte coletivo de passageiros, os trajetos mais curtos têm a característica da previsibilidade operacional, com rotas fixas e paradas programadas. Esse caráter operacional confere maior aderência à utilização de veículos 100% elétricos, pois essa tecnologia possui a limitação de deslocamento por longas distâncias, e é mais bem aplicada em circuitos curtos com paradas para viabilizar o seu carregamento.

Já os ônibus híbridos ou plug-in possuem motores elétricos e a combustão, podendo ser abastecidos com combustível líquido ou eletricidade, cuja origem pode ser interna ou externa. Apesar de não ser um ônibus de emissão 100% nula de escapamento, o seu motor permite viagens de maior distância. Sob regimes de operação intermitente, caracterizados por paradas contínuas a cada ponto de ônibus, o motor pode utilizar a energia fornecida pelo freio regenerativo, que abastece internamente a bateria, gerando, assim, maior autonomia.

O sistema de transporte coletivo brasileiro já opera, há décadas, com números bastante expressivos de ônibus urbanos movidos a diesel, dependentes de uma infraestrutura adequada ao abastecimento com combustível líquido. Essa conjuntura não poderia ser modificada repentinamente, em curto prazo, devido à necessidade de ampliar os pontos de carregamento.

*NO BRASIL, ATUALMENTE, EXISTEM, APENAS, **2.800 ELETROPOSTOS**, NÚMERO INSUFICIENTE PARA ATENDER À DEMANDA NACIONAL, ESPECIALMENTE CONSIDERANDO OS **MAIS DE 40 MIL POSTOS CONVENCIONAIS DISTRIBUÍDOS PELO PAÍS.***

Um dos grandes desafios a serem superados quanto à utilização de ônibus elétricos é a indisponibilidade de abastecimento em diferentes localidades. No Brasil, atualmente, existem, apenas, 2.800 eletropostos, número insuficiente para atender à demanda nacional, especialmente considerando os mais de 40 mil postos convencionais distribuídos pelo País.

Apesar dessa insuficiência, nacionalmente, já é possível usufruir da eletromobilidade, pois o Brasil dispõe de 371 unidades de ônibus elétricos urbanos, segundo a plataforma e-bus radar. Entretanto, mais de 80% desses veículos são do tipo trólebus, que dependem de contato integral, durante todo o seu trajeto, com cabos elétricos suspensos, dificultando, assim, a versatilidade de sua utilização em rotas distintas. Cabe, ainda, destacar que essa tecnologia veicular se concentra, majoritariamente, na região Sudeste, cuja parcela contempla 91,4% de todos os ônibus elétricos no País.

No que diz respeito à matriz elétrica, o Brasil conta com 78,1% de fontes renováveis e 21,9% de não renováveis, o que demonstra o potencial de uma descarbonização efetiva na eletromobilidade. Embora esse aspecto seja positivo, algumas barreiras precisam ser transpostas, como a viabilidade econômica dos veículos elétricos que são, em média, três vezes mais caros que os ônibus convencionais.

Essas dificuldades econômicas poderiam ser reduzidas, por meio de incentivos traduzidos em políticas públicas como programas de créditos mediante sucateamento de veículos antigos, incentivos fiscais, empréstimos facilitados com baixa taxa de juros, preços mais acessíveis, entre outras formas indutoras que ampliem a frota de ônibus elétrico do País.

Além dos desafios econômicos, há questões técnicas que precisam ser solucionadas. A saber: 1) baixa autonomia - em média 250km por carga completa; 2) longo tempo de recarga - média que varia entre cinco e sete horas; 3) perda de peso útil - necessidade de três a nove baterias de 500kg cada; e 4) alto custo de aquisição - são de duas a três vezes mais caros que os respectivos modelos a diesel.

Sob o aspecto legal, os empresários de transporte indicam a necessidade de previsibilidade quanto à oferta suficiente de energia elétrica no País, dando ao setor maior segurança. À vista disso, seria imprescindível o estabelecimento de um marco regulatório que garantisse os meios para uma transição energética atrativa às empresas de transporte coletivo, além de financeiramente viável aos usuários.

Posteriormente ao marco legal, seria importante o planejamento nacional, por parte do governo, para definir a substituição da frota vigente pela elétrica, considerando, a princípio, como um dos possíveis fatores decisórios a idade média da frota vigente por estado. Existem capitais, por exemplo, com frotas que superam 10 anos de idade média, podendo ser essas cidades as primeiras a iniciar o processo de transição veicular.

Diante de todo o exposto, a CNT entende que a eletromobilidade é uma das soluções para a descarbonização do transporte rodoviário público de passageiros. Contudo, há, também, demais fontes energéticas que podem ser exploradas, a fim de complementar a oferta de energia limpa ao setor, como o diesel verde, o biometano, o hidrogênio renovável, entre outras.

Em vista disso, a Confederação tem desenvolvido, dentro da sua agenda ambiental, trabalhos técnicos como a Série CNT Energia no Transporte com o objetivo de disseminar material preciso sobre diferentes fontes energéticas que podem ser utilizadas no transporte rodoviário para auxiliar o segmento a diminuir a sua dependência de combustíveis fósseis como o diesel.

SAIBA MAIS SOBRE ELETRIFICAÇÃO E OUTRAS QUESTÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS

FOTOS: SCHARFSINN / SHUTTERSTOCK

Tarifa Zero: o que esperar das discussões sobre esse projeto

Entre todos os projetos pensados para o transporte público de passageiros, um dos mais citados é o Tarifa Zero, que vem sendo testado em algumas cidades do Brasil

Apesar de ser um projeto que vem com uma marca que chama a atenção, a ideia de gratuidade de passagens para toda uma população de uma cidade ou região precisa ser muito bem debatida para não onerar ainda mais os operadores do sistema.

Uma das maiores preocupações é sobre quem irá pagar a conta final dessa gratuidade. Vindo de um momento que busca recuperação após dois anos de pandemia de Covid-19, as empresas não podem ser o elo que terá de arcar com esse benefício.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FESPESP), Mauro Artur Herszkowicz, explica quais são as preocupações com a realidade da implantação de projetos de Tarifa Zero.

"Os principais pontos são os econômicos, os operacionais e os contratuais. Na questão econômica, é preciso analisar a disponibilidade orçamentária para cobrir os custos do transporte gratuito dos passageiros. No caso de cidades onde as empresas operadoras recebem o dinheiro das tarifas pagas pelos passageiros, o município passará a arcar com esse custo do transporte, e essa remuneração deve ser suficiente para assegurar uma adequada prestação dos serviços, com boa qualidade, conforto e regularidade", explicou.

"Esse ponto está diretamente ligado à questão operacional, ou seja, merece uma análise sobre o impacto do aumento da demanda com a adoção da tarifa zero na rede de atendimento dos ônibus, na infraestrutura e no perfil da frota. Por fim, tem-se também a questão contratual, para assegurar a justa remuneração às empresas operadoras pelos serviços prestados. Tarifa zero não significa custo zero", completou o dirigente.

O projeto já está em operação em cerca de 20 cidades no estado de São Paulo, porém em municípios com 50 mil habitantes ou menos, e esse fator deve ser levado em consideração na formulação de um projeto sustentável para todas as partes.

"A tarifa zero já foi adotada em mais de 20 cidades paulistas, todas de pequeno porte, com população em torno de 50 mil habitantes, com poucas linhas e ônibus, com recursos bancados pelo poder municipal. Ou seja, para a adoção da tarifa zero, os municípios devem ter uma base orçamentária ou buscar receitas extratarifárias", explicou Mauro.

FOTO: MARIIA KORNEEVA / SHUTTERSTOCK

EXEMPLOS DEVEM SER TRATADOS INDIVIDUALMENTE

Para o êxito de um projeto de Tarifa Zero em uma cidade, é muito importante observar as particularidades do município para se equacionar a forma como esse benefício será subsidiado para a população.

Um exemplo de projeto que funcionou é da cidade de Caucaia, no Ceará. Porém, pelo porte da cidade e pelo número de veículos que fazem parte da frota, não é possível replicar o exemplo sem uma adaptação para a realidade do novo município.

"A experiência de Caucaia, no Ceará, é exitosa, mas é preciso lembrar que a cidade é de médio porte, com cerca de 350 mil habitantes, 70 ônibus e 30 linhas. Cada município precisará analisar suas condições financeiras e operacionais, antes de adotar o modelo de Caucaia, principalmente as grandes cidades, onde os custos para se transportar milhares de passageiros são muito elevados. Paralelamente, também há discussões sobre a criação de um Sistema Único de Mobilidade (SUM), que poderia ajudar as cidades a melhorar a estrutura dos transportes", afirmou Mauro.

Como exemplo, o presidente da FETPESP cita a cidade de São Paulo, que abriu discussões para a criação de um projeto de Tarifa Zero ou de uma Tarifa Módica, que diminuiria os custos dos passageiros.

"É uma iniciativa que exige um planejamento muito bem elaborado, para não causar prejuízos às finanças públicas e, ao mesmo tempo, gerar graves consequências para os operadores e clientes dos serviços de transportes coletivos e, também, para os contribuintes", disse.

O fato de haver uma discussão sobre a possibilidade de implantação desse tipo de benefício, como acontece em outras grandes cidades do mundo, mostra a importância de viabilizar um transporte público de passageiros mais barato, sem esquecer da saúde financeira dos operadores do serviço.

"Significa dar prevalência ao transporte coletivo sobre o individual, utilizando o espaço urbano de forma mais democrática e proporcionando melhor qualidade de vida às pessoas que vivem e trabalham na cidade", finalizou. ●

CNT realiza pesquisa para mapear setor do transporte público brasileiro

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) está fazendo uma pesquisa com as empresas do segmento de transportes urbanos de passageiros. O objetivo é traçar um panorama real do setor no Brasil e suas particularidades

Esse mapeamento é similar ao realizado pela entidade com as companhias que operam o transporte de cargas e teve um resultado positivo, balizando as empresas a terem uma real dimensão de sua posição no mercado.

O diretor-executivo da CNT, Bruno Batista, explicou a importância de fazer esse levantamento das atividades dos operadores de mobilidade urbana no Brasil.

"Nós avaliamos que o setor é muito importante, uma vez que dele depende a vida prática das cidades e do País, que é o transporte rodoviário urbano de passageiros. Compusemos um projeto no ano passado, que foi aprovado pelo conselho da CNT, e estamos, desde o início de 2023, fazendo as tratativas do planejamento e vamos começar a coleta de dados", explicou.

Essa pesquisa deverá coletar os dados de, pelo menos, 800 empresas que operam em todo o Brasil e, assim, será possível traçar um mapa de atuação do setor. Esse material poderá se tornar, inclusive, uma ferramenta de análise para um plano de negócios de cada companhia.

Nesse momento em que as empresas de transporte urbano buscam a criação de um plano que torne a operação do transporte urbano de passageiros sustentável, a coleta desses dados é essencial.

"O que percebemos é que, sem os dados, é difícil sugerir uma implementação, porque fica sempre uma análise subjetiva, e acreditamos que a melhor forma de embasamento de nossos pleitos é ter como base resultados estatísticos", disse Bruno.

FOTO: LUCVI / SHUTTERSTOCK

SIGILOS E RELATÓRIOS INDIVIDUAIS

Por trabalhar com assuntos sensíveis para as companhias, a CNT montou um sistema que garante o sigilo das informações prestadas pelas empresas. A partir do momento em que os responsáveis fizerem o login e a troca de senhas, as respostas já não serão mais identificadas individualmente durante o processo.

"A parte de anonimização dos dados é feita desde o início, então, mesmo quando os dados vierem para fazermos o relatório, não identificaremos a empresa que respondeu à pesquisa", explicou Bruno, garantindo o sigilo.

A participação na pesquisa, porém, poderá fornecer uma ferramenta muito importante para as empresas que responderem ao questionário. Após seu lançamento (pelo cronograma, em agosto), será enviado um relatório com a compilação de todos os resultados da companhia e sua comparação com a totalidade dos números apresentados pelo setor.

"Nós sempre enviamos o relatório impresso com uma síntese dos resultados da empresa com um QR Code com todas as instruções para o acesso aos seus dados de forma privada e exclusiva. É uma ótima ferramenta gerencial", afirmou Bruno.

Esses resultados, porém, serão disponibilizados apenas com as respostas dadas pela empresa. As perguntas não respondidas não darão direito para a análise dos resultados gerais do setor.

Essa medida visa incentivar as empresas a responderem a toda pesquisa, o que seria um fator positivo para os operadores, pois, quanto mais companhias participarem, maior será o grau de acerto dos dados que serão divulgados.

HISTÓRICO DA CNT

A CNT tem um histórico grande de pesquisas sobre as diversas temáticas da área de transportes e viu surgir uma necessidade de mapear o desenvolvimento de diversos segmentos. Por isso, acabou sendo natural o caminho de mapear a realidade das empresas de transportes de passageiros.

A falta de um estudo mais abrangente acabou por incentivar a modulação e a criação desse projeto que poderá servir até como um balizamento para a produção de políticas públicas para o setor.

"A escolha por fazer essa pesquisa com o transporte rodoviário urbano de passageiros é pela importância que essa atividade tem dentro do desenvolvimento social do nosso País. Os dados que a gente tem hoje, em termos de avaliação das empresas do setor, são sempre muito pontuais, fragmentados e nada muito sistematizados. Esse é um dos principais objetivos da pesquisa", afirmou.

Bruno Batista destacou ainda que é muito importante a confiança do setor na pesquisa e que a credibilidade da CNT perante os empresários vai ajudar na coleta desses dados.

"Nossa ideia é que, quando a empresa for contactada, ela já saiba que esse é um projeto real e que será tratado com o maior sigilo. Esse é um fator sobre o qual trabalhamos com muita seriedade dentro da CNT e temos um histórico de pesquisas sem nenhum vazamento", finalizou.

CRONOGRAMA

FEVEREIRO	Construção do Projeto e definição de amostra Primeiro contato com entidades do setor
MARÇO	Sensibilização das empresas para a participação na pesquisa
ABRIL	Coleta dos dados
MAIO	Constituição dos bancos
JUNHO EJULHO	Análise dos dados e preparação do relatório
AGOSTO	Lançamento e divulgação da pesquisa ●

Solidariedade aos desabrigados

Empresas de ônibus se unem na coleta de doações para desabrigados do litoral norte

FOTO: SETPESP

As enchentes que atingiram o litoral norte de São Paulo deixaram muita destruição pelo caminho, e isso acabou movimentando uma rede de solidariedade para socorrer as vítimas. As empresas de transporte de passageiros não ficaram de fora e organizaram uma campanha de arrecadação de mantimentos e doações para as pessoas atingidas pela tragédia.

O Movimento Busão Legal, que representa 55 empresas do setor, arrecadou mais de 10 toneladas em doações, entregando produtos como alimentos, roupas, brinquedos, colchões, medicamentos e produtos de higiene.

Além disso, foram doados R$ 112,5 mil à ONG Gerando Falcões, que destinou esse dinheiro para o financiamento de estadia dos desabrigados na tragédia.

Antônio Laskos, diretor-executivo do Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (SETPESP), explicou o modo como foi realizada essa ação tão importante para as pessoas desabrigadas.

“São 55 empresas regulares de transporte de passageiros empenhadas em apoiar ações que contribuam no amparo e acolhimento das famílias que perderam tudo durante as chuvas. Além da doação financeira, seguimos com diversas campanhas patrocinadas pelas empresas, que estão recolhendo doações em diversas rodoviárias de cidades paulistas”, explicou. ●

Piracicaba recebe o Prêmio Cidade Verde pelo cuidado com o meio ambiente

A cidade de Piracicaba foi mais uma a receber o Prêmio Cidade Verde, pelos seus esforços em criar políticas para melhorar a qualidade do ar de seus cidadãos. Além da prefeitura, seis empresas também foram homenageadas

Essa premiação aconteceu no dia 28 de março e faz parte do programa Despoluir, organizada pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) em conjunto com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT).

As empresas de Piracicaba mostraram um resultado impressionante com a média de aprovação de 95% nas vistorias de aferição. A Tupi Transporte e a Viação Piracicabana chegaram a alcançar 98%. Foram averiguados 670 veículos utilizados no transporte público municipal das empresas AC-2 Transportes, Viação Monte Alegre, Auto Viação MM Souza e Viação Stênico, além das já citadas Piracicabana e Tupi.

O evento ocorreu no auditório da unidade de Piracicaba do SEST SENAT e contou com a presença de autoridades locais, dirigentes, representantes das entidades e empresas. O presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, exaltou a importância da premiação para cidades e empresas.

"O Despoluir é um projeto que atende aos anseios da sociedade por uma queda da poluição e preservação do meio ambiente, um tema muito latente no mundo todo. Felicitamos Piracicaba por esta conquista e parabenizamos as empresas que participaram da iniciativa no ano de 2022. Nossos técnicos, além de realizarem a aferição dos veículos gratuitamente, também prestam várias orientações. Desse modo, o objetivo é continuar com o projeto, atendendo a cada vez mais municípios", afirmou.

SELO CIDADE VERDE

Conforme explicou o coordenador do Programa Ambiental do Transporte, Anderson Oliveira, o Despoluir existe há mais de 15 anos com diversas ações socioambientais. Já o Selo Cidade Verde começou em 2021 na cidade de Araraquara e vem aumentando o número de cidades paulistas contempladas, como Bauru e a Baixada Santista.

"O Selo Cidade Verde visa reconhecer as empresas e os municípios que integram o programa Despoluir. A partir do momento que todas as viações são aferidas e alcançam uma média de 95% de aprovação, conseguimos certificar que a cidade tem uma qualidade satisfatória do ar e merece um reconhecimento", disse.

Ao longo do programa Despoluir, já foram feitas mais de 3,6 milhões de aferições, com um índice de 88,9% de aprovação, em 27 mil empresas, de 24 federações e 108 unidades operacionais.

Segundo os técnicos Alexandre Nascimento e Nivaldo Lima, que também estiveram no evento, o aferimento é feito em todos os veículos das cidades, tendo como ponto de referência um índice máximo de poluição, definido pela legislação nacional, por uma sonda que coleta o material particulado emitido pelos ônibus para ser analisado. Quanto menos poluente, maior é a porcentagem de aprovação.

Durante a programação, o presidente da FETCESP, Carlos Panzan, destacou a importância do trabalho do SEST SENAT na formação dos trabalhadores do transporte e dos empresários em áreas como meio ambiente.

"Existem muitos cursos excelentes e gratuitos, incluindo para executivos, que podem ser importantes para inserir as empresas brasileiras nas demandas de ESG (Environmental, Social and Governance), requisitadas por organizações internacionais para exportações.

Representantes das empresas de Transporte em Piracicaba recebem o Selo Verde

Além disso, conquistamos a chancela da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB). A auditoria e aprovação da companhia paulista devem-se a um serviço bem executado", afirmou.

Representando o prefeito de Piracicaba, Luciano Almeida, os secretários municipais Alex Gama Salvaia e Jane Franco Oliveira agradeceram aos organizadores do programa Despoluir e às empresas que passaram pelas medições por trabalharem em prol do meio ambiente.

O evento contou com a participação do presidente da FETPESP e vice-presidente do Conselho Regional do SEST SENAT/SP, Mauro Artur Herszkowicz; do presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e do Conselho Regional do SEST SENAT/SP, Carlos Panzan; o coordenador do programa Despoluir, Anderson Oliveira; o prefeito de Piracicaba, Luciano Almeida; o secretário de Meio Ambiente, Alex Gama Salvaia; a secretária da Secretaria Municipal da Mobilidade Urbana, Trânsito e Transportes (Semmutran), Jane Franco Oliveira; e o vereador Gustavo Pompeu, que foi o representante do município a receber a placa destinada à Piracicaba.

Representando as empresas: Antônio Santos de Menezes (Viação Tupi); Renan Bendilatti (Viação Piracicabana); Arcanjo Corder Neto (AC Viação); Maurício Antônio de Souza (MM Souza); Israel Aparecido Barbeiro (Viação Monte Alegre); e André Stênico (Viação Stênico).

VEJA OUTRAS CIDADES QUE JÁ RECEBERAM O PRÊMIO CIDADE VERDE PELO BOM TRABALHO NA DIMINUIÇÃO DAS EMISSÕES DE GÁS CARBÔNICO

FOTOS: SHUTTERSTOCK (ABRE), DIVULGAÇÃO (FUNCIONÁRIOS)

O MAIOR EVENTO DE
TECNOLOGIA E NEGÓCIOS DO BRASIL VEM AÍ!

28 E 29 DE JUNHO
EXPO CENTER NORTE
Pavilhão Vermelho - São Paulo-SP

Compre seu ingresso* com 25% de desconto com o código PROMO25 agora mesmo!

**Desconto válido para o STANDARD PASS.*

MASTERCLASSES E PAINÉIS
com grandes nomes de mercado na plenária

TRACKS
com apresentações sobre as últimas tendências em tecnologia para o seu negócio

TRILHAS DE CARREIRAS
com especialistas para apoiar sua jornada profissional

DEMOS
dos nossos sistemas e aplicações ao vivo durante todo o evento

CODE NO CODE
com aulas práticas e teóricas utilizando nossas plataformas

ARENA DEVELOPERS
com profissionais referência na comunidade dev

E muito mais! Tudo pra sua empresa crescer sem limites!
Compre agora mesmo seu ingresso em:

universo.totvs.com

Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

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

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

mercedesbenzonibus @mercedesbenz_onibus

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Juntos salvamos vidas.

24º CONGRESSO

Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

SETPESP

Inscreva-se!
eventosetpesp.com.br

Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

19, 20 e 21
maio de 2023

Hotel Villa Rossa
São Roque - SP

Programação
eventosetpesp.com.br

O Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros chega em sua 24ª edição, destacando a importância da parceria entre os setores público e privado na busca contínua de debates sobre temas de interesse da sociedade.

O evento, organizado pelo SETPESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo), acontecerá nos dias 19, 20 e 21 de maio de 2023, no Hotel Villa Rossa em São Roque, SP, e reunirá grandes nomes da Magistratura para debater assuntos de responsabilidade Civil e Direito aplicado ao transporte.