

^sou + onibus

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

MAIO/JUN 2023 . EDIÇÃO 39

Fim do PPI

Como as mudanças na política de preços da Petrobras para o Diesel poderão afetar o transporte público de passageiros

REFORMA TRIBUTÁRIA

Entidades fazem reivindicações para garantir a viabilidade das operações em texto final no Congresso Nacional

ESG

Conheça a história de sucesso do Grupo Santa Cruz em seu projeto de sustentabilidade e de proteção ao meio ambiente

DOCUMENTO

Reunião na FETPESP, com membros da Secretaria Nacional da Mobilidade Urbana, resulta em sugestões para melhoria do transporte de passageiros



**LIDERANÇA
INCONTESTÁVEL
EM QUALQUER PONTO.**

80
mil
validadores
instalados

10
capitais
incluindo São Paulo
e Rio de Janeiro

+ de 110
projetos
ativos

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

+ de 200
cidades
Líder no mercado
brasileiro

32
anos
de história

PRODATA
mobility Brasil

prodatamobility.com.br

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



Já conhece as vantagens do ClickOferta?

Toda tecnologia e expertise da ClickBus, agora em um produto exclusivo que:



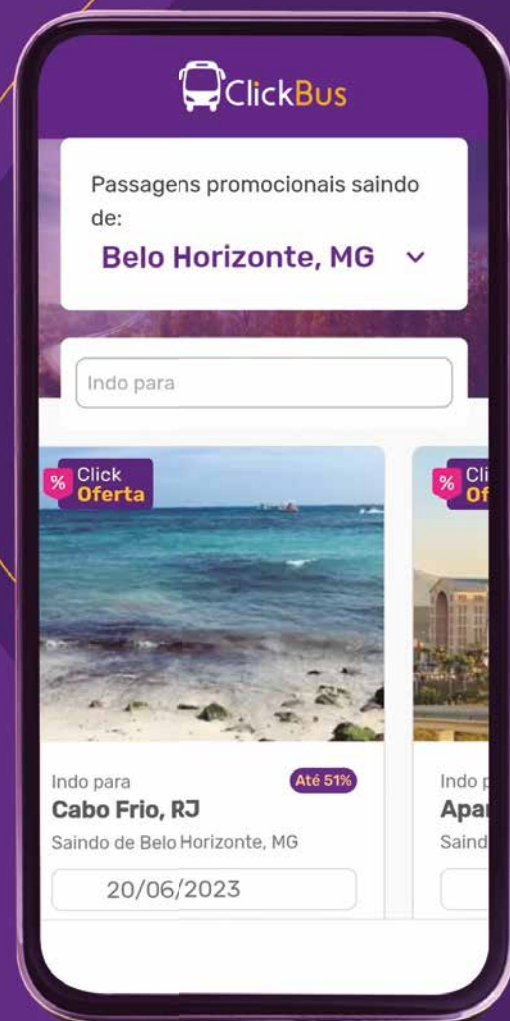
Ajuda aumentar a venda antecipada de passagens através de nossa plataforma



Colabora para o aumento da taxa de ocupação



Possibilita a antecipação de receita e melhora o fluxo de caixa



Entre em contato com a equipe comercial ClickBus e saiba mais. Acesse: clickb.us/aumente-suas-vendas

Deu **click**?
Vem com a **Bus**.

Momento importante para o transporte

A metade do ano de 2023 chegou e, com ele, muitos assuntos importantes para o transporte público de passageiros. Este é um momento fundamental de recuperação das perdas sofridas pelo setor depois do período de isolamento das pessoas em suas casas.

No mês de maio, a Petrobras anunciou o fim do Preço de Paridade de Importação (PPI) e uma nova política para determinar os valores que serão cobrados pelo diesel, combustível usado para abastecer os veículos das empresas operadoras.

Especialistas projetam que o combustível apresentará uma queda em seu valor, o que poderá reduzir os custos da operação, caso os preços apresentem mesmo a tendência estimada.

Para o setor, a queda no insumo seria um dos fatores que ajudariam os operadores do transporte público de passageiros neste momento de recuperação.

Além disso, o Congresso Nacional discute mais dois temas que impactam diretamente o dia a dia e os custos das empresas: a desoneração da folha de pagamento e o projeto de reforma tributária.

A desoneração da folha de pagamentos, que já passou pela Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, é uma medida essencial para diversos setores da economia. A prorrogação dessa medida também é um anseio para a sustentabilidade das operações.

Já a Reforma Tributária conta com um esforço de entidades e operadores do setor para que possam ser contemplados em suas demandas. O transporte público de passageiros é um direito da população e é necessária essa visão para alcançar os desafios futuros.

Os contatos com parlamentares do grupo de trabalho da elaboração da Reforma Tributária permitiu ao setor um otimismo com a recepção das demandas.

A eletrificação e a tecnologia nos transportes também fazem parte deste momento. Apenas em junho, ocorreram dois eventos (Parque da Mobilidade Urbana e Frotas Conectadas) que abordaram esses temas e levantaram questões que precisarão ser respondidas em futuro próximo.

Todos esses fatores trazem um panorama de futuro esperançoso e de muito trabalho, para que possa ser construído um transporte público cada vez mais forte e sustentável.



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

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

Fabio Trindade discorre sobre como a comunicação pode ajudar as empresas de transporte público

07 Opinião

Francisco Christovam fala sobre os impactos da Reforma Tributária para o setor

08 Reforma Tributária

Entidades se movimentam para levar as demandas aos responsáveis pela apresentação do texto final no Congresso

10 Governança e Sustentabilidade

Conheça os exemplos de projetos de sucesso na proteção ao Meio Ambiente do Grupo Santa Cruz

Comemoração 13

Grupo Santa Cruz completa 65 anos de existência marcados pela inovação no transporte de passageiros

Capa 14

Saiba o que muda com o fim da Política de Preços Internacionais (PPI) estipulada pela Petrobras

Inovação 18

Como a tecnologia pode ajudar o transporte público de passageiros a melhorar sua operação

Tecnologia 20

Preocupações do setor com o novo modelo de veículo elétrico que está sendo proposto para atender os passageiros



22 Congresso

SETSESP discute aspectos legais do transporte público com magistrados

24 Dia de Festa

Paraty comemora seus 40 anos de existência com festa junina e grande confraternização

26 Resultados

Grupo de Trabalho leva ao governo federal sugestões do setor para melhoria das operações no Brasil

28 Parque da Mobilidade

Com destaque para eletrificação de frotas, evento discutiu soluções para melhorar o sistema nas cidades

Finanças 30

Desoneração da Folha é imprescindível para garantir a sustentabilidade do sistema de transporte público de passageiros

Evento 32

Edição do Frotas Conectadas discutiu temas importantes como tecnologia, eletrificação e ESG

Solidariedade 34

Busão Legal coleta e distribui mais de 4 mil cobertores para população em situação de vulnerabilidade

SEST SENAT 36

Entidade realiza ações no mês de conscientização para diminuir os acidentes em ruas e estradas





A comunicação como forma de melhorar a qualidade dos serviços de transporte coletivo por ônibus

O transporte coletivo por ônibus vem passando por uma evolução em todos os sentidos nos últimos tempos, e o futuro não indica ser diferente. Inúmeras mudanças tecnológicas facilitam o dia a dia de quem utiliza o ônibus para ir trabalhar ou para qualquer outra atividade, trazendo conforto, praticidade, inovação e segurança.

Com a comunicação, não é diferente. Os tradicionais jornais impressos, antes responsáveis pelo diálogo entre empresas, colaboradores e clientes, deram lugar às páginas de redes sociais que têm crescido amplamente dentro do setor.

E falando em rede social, cabe destacar que o Brasil é o 4º maior país que possui páginas cadastradas no mundo todo. São mais de 115 milhões de contas no Facebook, 45 milhões no Instagram e 41 milhões no Twitter, conectados em 242 milhões de aparelhos de telefone celular, média de 1.04 por habitante.

O ônibus, além de ser a principal testemunha da evolução da sociedade ao longo dos anos, é responsável pelo deslocamento de grande parte dos brasileiros, e cerca de 65% dessas pessoas usam o tempo entre viagens para acessar suas contas e consumir conteúdos de interesse.

Com a possibilidade de uma comunicação rápida e abrangente, as redes sociais proporcionam informar, em tempo real, as interferências que impactam as empresas em suas prestações de serviços, fazendo com que seus clientes possam se programar diante das informações fornecidas.

Campanhas que oferecem conscientização e cuidado por quem usa seus serviços, bem como a valorização da mão de obra que se destaca em suas funções, também fazem parte do mar de publicações disparadas todos os dias.

Dúvidas sobre os serviços, informações e até mesmo o relato de situações adversas podem ser oferecidos de forma imediata, permitindo, assim, aumentar a satisfação dos clientes e coletar dados que possibilitam implantar mudanças positivas, além de ampliar e facilitar as ações de CX (Customer Experience) e pesquisas de campo.

A palavra CLIENTE, citada diversas vezes neste texto, está cada vez mais presente no dia a dia do setor e não se trata apenas de uma mudança na nomenclatura. Usuários e clientes são coisas distintas. Atualmente a informação é difundida, a opinião é ouvida e os dados coletados são filtrados, tratados e usados como parâmetro para as mudanças necessárias.

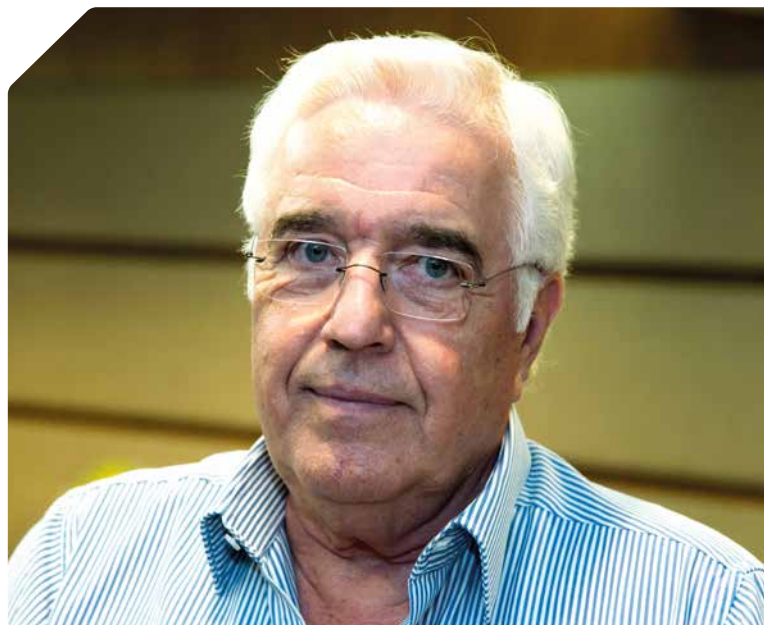
Agora a missão é fazer com que a interação entre empresas de transporte coletivo por ônibus e sociedade seja cada vez mais ampla, com informações precisas e transparentes, conteúdos de destaque que despertem a atenção das pessoas de forma frequente em seu dia a dia.

Transportar é preciso, dialogar é muito importante. Sejam todos bem-vindos à era em que o ônibus tem sua vez e sua voz cada vez mais ativa. ●

FABIO TRINDADE

Proprietário da Parceiros do Transporte
Comunicação – Especialista em Comunicação,
Marketing, Planejamento e Operação Estratégica

Impactos da reforma tributária nos transportes públicos



O Congresso Nacional aprovou, em maio passado, o Projeto de Lei Complementar (PLP 93/23), que institui o novo regime fiscal no Brasil, em busca de garantir a estabilidade macroeconômica e criar as condições necessárias para a volta do investimento público.

Em paralelo às discussões sobre o novo regime fiscal, os debates sobre a reforma tributária já aconteciam na Câmara Federal com a expectativa de votação ainda no segundo semestre deste ano.

Atualmente, existem duas propostas principais para a reforma tributária no Brasil. Uma é de autoria da Câmara dos Deputados (PEC 45/2019). A outra proposta teve origem no Senado Federal (PEC 110/2019).

As contribuições apresentadas pela NTU, em audiência pública realizada em meados de abril, foram consideradas pelo Grupo de Trabalho da Câmara dos Deputados, e o relatório traz a proposta de adoção de alíquotas diferenciadas, em casos específicos, para evitar o aumento da carga tributária incidente sobre bens e serviços, entre eles o transporte público coletivo urbano, semiurbano ou metropolitano.

A carga tributária sobre os serviços de transportes urbanos de passageiros, embora não seja a mesma em todos os estados e municípios, na média, os tributos incidentes sobre as instalações fixas,

sobre a posse dos veículos e insumos veiculares, sobre a folha de pagamento e sobre as atividades econômicas das empresas representam 0,95%, 21,09%, 48,48% e 29,48%, respectivamente. No total, a parafernália tributária pode alcançar quase 52% do custo total da prestação dos serviços.

É importante destacar, porém, que, se considerarmos todas as isenções e desonerações praticadas pelos estados e municípios, o setor de transporte público de passageiros é tributado em apenas 7,44% do custo da produção dos serviços, exceto as taxas e contribuições estaduais e municipais incidentes.

Atualmente, há certo consenso de que é impraticável repassar o custo total da prestação dos serviços aos passageiros, ou seja, é fundamental que as empresas operadoras trabalhem com a máxima eficiência e que as cidades comecem a subsidiar os seus sistemas de transporte coletivo.

Se a reforma tributária desconsiderar as atuais desonerações e isenções e ocorrer o aumento da carga tributária

sobre os serviços de transporte coletivo, levando ao aumento das tarifas ou à necessidade de subsídio além da capacidade orçamentária dos municípios e dos estados, a prestação dos serviços se tornará uma atividade econômica como outra qualquer e deixará de ser um serviço essencial e estratégico, direito do cidadão e importante instrumento de organização do espaço urbano.

Apesar de o setor contar com desonerações, qualquer acréscimo na carga tributária aumentará o custo da prestação dos serviços e, conseqüentemente, o valor das tarifas públicas pago pelos passageiros, para usufruir dos serviços prestados pelas empresas operadoras. ●

FRANCISCO CHRISTOVAM

Presidente-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 dos Transportes (CNT)

O setor de Transportes públicos pede tratamento diferenciado

Transporte de passageiros é um direito adquirido dos cidadãos e, por isso, precisa de uma análise específica para a criação de uma proposta que garanta sustentabilidade ao segmento

Um dos temas mais discutidos na economia durante o primeiro semestre é o projeto de lei que propõe uma Reforma Tributária. E um dos setores mais interessados nas discussões é o de transporte público de passageiros.

Entidades do segmento discutiram com o grupo de trabalho instalado na Câmara dos Deputados algumas soluções e deram sugestões sobre a importância do setor e como ele deve ser levado em consideração.

A ideia principal é que os operadores do transporte público de passageiros no país não sofram maior oneração sobre seus serviços. O serviço é um direito constitucional dos cidadãos e não precisa de um regime especial de tributação.

“Nós insistimos ao longo de todos esses anos de que o setor precisava ser tratado de forma diferenciada com base em dois aspectos. O primeiro, por se tratar de um serviço público essencial, e segundo, por ser um direito social”, explicou Marcos Bicalho dos Santos, diretor de Gestão da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

O superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) Luiz Carlos Mantovani Nespoli, também conhecido como Branco, explicou que as empresas do setor têm de conviver com uma elevada carga de impostos que incide no dia a dia.

“Tem-se veículos, garagem, sistemas tecnológicos e também a mão de obra, então essa é a composição e sobre ela incidem impostos. Então, quando se fala em diesel, contratação de pessoas, está se falando em impostos”, explicou.

SIMPLIFICAÇÃO E OTIMISMO

As conversas com os responsáveis pela criação da proposta de Reforma Tributária trouxeram muito otimismo para os representantes do setor. Os parlamentares se mostraram compreensivos com os anseios e a importância do momento para o setor.

Segundo estudos da NTU, atualmente o segmento tem uma carga tributária que chega a 13% e essa deve ser a base para a Alíquota de Equilíbrio para os operadores do transporte público.

Para Bicalho, os deputados estão conscientes das dificuldades do setor e de que modo uma tributação justa poderá criar condições de as pessoas mais necessitadas usufruírem desse serviço para seu deslocamento.

“Essas questões foram expostas e muito bem compreendidas pelo grupo de trabalho e a conclusão é que existe uma conscientização muito grande dos deputados que estão lidando com esse assunto sobre o transporte público coletivo ser um serviço essencial e um direito social”, afirmou.

No cenário atual, a proposta é que as empresas de transporte público de passageiros tenham uma simplificação na alíquota paga sobre seus serviços, incidindo apenas uma vez nos preços.

“A lógica de tributação vai mudar totalmente. Hoje pagamos tributos municipais, estaduais e federais



Marcos Bicalho espera uma proposta vantajosa para o setor



**A LÓGICA DE TRIBUTAÇÃO
VAI MUDAR TOTALMENTE.
HOJE PAGAMOS
TRIBUTOS MUNICIPAIS,
ESTADUAIS E FEDERAIS
SEPARADAMENTE, E A
TENDÊNCIA É QUE TENHA
UMA SIMPLIFICAÇÃO.
ESTÁ SE FALANDO EM
DOIS TRIBUTOS, UM
FEDERAL E OUTRO PARA
ESTADOS E MUNICÍPIOS.**

separadamente, e a tendência é que tenha uma simplificação. Está se falando em dois tributos, um federal e outro para estados e municípios”, explicou Bicalho.

TARIFA ZERO

Outro ponto que está sendo discutido é a tendência que as cidades brasileiras estão adotando, progressivamente, os projetos de Tarifa Zero. Esses programas acabam contando com a participação de entes políticos que financiam as passagens para a população.

Esse cenário traz uma particularidade para o setor. Como seria o pagamento do imposto sobre o serviço prestado se, em grande parte, os próprios municípios é que arcariam com uma parte das tarifas?

Branco citou que essa desoneração é importante para manter os preços das passagens em um patamar que não pese no bolso da população.

“Já existe uma desoneração para não sobrecarregar a tarifa pública. Então, quando se desonera esse sistema, acaba-se retirando uma parte do custo que não vai recair sobre as pessoas. Isso aconteceu com o diesel, em muitas cidades brasileiras.”

Por isso se estuda se o correto seria as empresas serem isentas de impostos, em virtude do trabalho social prestado, ou se haveria o pagamento de pequenas alíquotas, com compensações futuras.

“A grande dúvida é a isenção total para operadores de Tarifa Zero, pois ela traz algumas outras questões. Por exemplo, se se está totalmente isento, perde-se a possibilidade de compensar o que se pagou na cadeia produtiva. Então existe uma avaliação sobre se é melhor pagar uma alíquota pequena e compensar tudo que já se pagou nas cadeias anteriores ou ter uma alíquota zero, mas sem a possibilidade de haver qualquer compensação”, disse Bicalho. ●

Santa Cruz implementa política de ESG em suas operações

A empresa está voltando sua atenção para a sustentabilidade e tecnologia, colhendo diversos frutos positivos de suas ações



A preocupação com a modernidade faz com que as empresas busquem sempre as melhores práticas para alcançar a excelência na gestão de seu dia a dia. Uma das ferramentas disponíveis atualmente é a política de ESG.

Por esse motivo, a Viação Santa Cruz começou a implementar, ainda em 2021, um projeto para se adequar aos novos tempos. Focando principalmente na sustentabilidade, a empresa iniciou diversos projetos que aproximaram a companhia dessas práticas.

Tendo como um de seus pilares o fator ecológico, a companhia desenvolveu ações que vêm trazendo bons resultados, não

apenas na promoção de ações em favor do meio ambiente, mas também na própria administração do dia a dia da empresa.

Bruna Malaquias Passoni, especialista em Gestão e Orçamento da Santa Cruz e responsável pela implantação do projeto, explicou o modo como essas ideias foram passadas para os funcionários.

“Houve palestras presenciais em todas as garagens. Como há muitos motoristas, ficou difícil reunir todo mundo em uma sala, mas buscamos fazer a maior parte possível presencial, com algumas virtuais também. Como os nossos instrutores ministram treinamentos periódicos de segurança de acidente, incluímos

as reuniões sobre ESG, para o assunto ficar bem claro para as pessoas”, disse.

Para esse tipo de projeto dar certo, porém, é necessário que os funcionários “comprem” essa ideia e apoiem as iniciativas da empresa. Essa etapa é de suma importância para o sucesso da empreitada.

O presidente da Santa Cruz, Francisco Carlos Mazon, comemorou que todas as iniciativas que estão sendo tomadas têm adesão dos funcionários. O dirigente afirmou ainda que o processo é internalizado pelas pessoas graças a um trabalho de conscientização.

“Existe esse compromisso de todo mundo, mas por meio de conscientização. Nós passamos filmes, explicamos e damos exemplos que realmente sensibilizam as pessoas. Em toda reunião de integração de novos profissionais, em todo treinamento, falamos sobre esse assunto”, confirmou.

Os primeiros resultados vistos são muito satisfatórios, já que todos entenderam o que estava sendo proposto, apesar de, em um primeiro momento, estarem diante de uma filosofia nova.

“A gente sempre teve ações nessa área, agora com a sigla, para esclarecer o que ela significa para os funcionários.

Então a nossa primeira ação, em paralelo ao levantamento de tudo aquilo que a gente faz, foi levar essa filosofia a 100% dos nossos funcionários, explicando o significado de ESG”, contou Bruna.

“Quando começamos a levantar isso e apresentar para as pessoas, foi uma surpresa. Era um termo diferente para algo que eles já faziam e muitas vezes eram tão corriqueiras as situações, mas eles não sabiam que fazíamos aquilo”, não com essa sigla, completou.

PROJETOS DE SUCESSO

Um desses projetos foi o fim da utilização de copos plásticos dentro da empresa. Esse tipo de produto traz um prejuízo muito grande ao meio ambiente e, por isso, os gestores da companhia implementaram uma política para não utilizar mais esse material.

Além das palestras e filmes de conscientização, os funcionários recebem uma caneca e um squeeze para evitar o uso de copos plásticos. Essa dinâmica funcionou e as pessoas trazem, inclusive, as próprias canecas de casa.

“Mostramos toda concepção da história para eles comprarem nossa ideia. Então eles sabem que a vida útil de um copo descartável é de 13 segundos para uso, mas anos para se decompor na natureza”, explicou Bruna.



É UMA POLÍTICA DE LONGO PRAZO, PORQUE NÃO ADIANTA TER ESSA ATITUDE EM UM MOMENTO E DEPOIS ESQUECER. ENTÃO HOJE FAZ PARTE DO UNIFORME, QUE É ENTREGUE PARA AS PESSOAS ANUALMENTE, UMA CANECA COM SQUEEZE, DENTRO DE UMA SACOLA ECOLÓGICA.

Para Francisco, esse é um movimento permanente e representa uma mudança de vida para as pessoas que estão pensando mais no assunto, até mesmo fora dos limites da empresa.

“É uma política de longo prazo, porque não adianta ter essa atitude em um momento e depois esquecer. Então hoje faz parte do uniforme, que é entregue para as pessoas anualmente, uma caneca com squeeze, dentro de uma sacola ecológica”, contou.

Outra ação ligada à vertente ecológica da Viação Santa Cruz é o Proced, programa destinado à economia de diesel e de manutenção dos veículos utilizados pela empresa.

Esse projeto também trabalha com a conscientização para evitar que alguns problemas possam aumentar o consumo do combustível e, assim, elevar o nível de emissão de gás carbônico pelos veículos na atmosfera. ●



Viação Santa Cruz uniu sua equipe em torno de um projeto de sustentabilidade

Bruna afirma que esses são os primeiros passos para uma mudança de paradigma dentro da Santa Cruz e que a preocupação com o meio ambiente chegou para ficar na empresa.

“Nosso objetivo é focar ainda mais no ESG e nos tornar uma empresa verde. Já fomos aos fornecedores para buscar isso e fizemos reuniões com eles para saber o que temos de útil para nossos estudos”, explicou.

A diretora de Marketing da empresa, Telma Rabello, exemplificou uma ação adotada e que contou com essa visão ecológica citada.

“Fizemos um evento bem grande em que tudo era reciclado e todo mundo que participou percebeu isso. O crachá tinha orientação de plantar as sementes que continham dentro dele. Também falamos dos ônibus e mostramos as suas qualidades oferecidas por uma tecnologia mais moderna, e que isso tem diminuído demais a questão do retorno do carbono.”

MULHERES E PÚBLICO EXTERNO

Além da preocupação com a sustentabilidade da empresa, a inclusão também é trabalhada nesse processo. Por isso, a Santa Cruz realiza encontros mensais para promover as mulheres que fazem parte do quadro de funcionários.

Chamada de “Mulheres Melhores”, essa ação visa destacar aspectos das funcionárias da empresa, contando suas histórias, e promover a força feminina que ajuda a manter o funcionamento das operações.

E a aceitação desse projeto é nítida. Nas primeiras reuniões, cerca de 35 mulheres participaram e a última teve a presença de 137, contando e ouvindo suas histórias. Nessa área, a Santa Cruz também tem seu pioneirismo, já que, em 1979, contratou sua primeira motorista mulher.

“Esse projeto está bem no início ainda, mas queremos levar a importância do feminino para a sociedade. Elas participam de treinamentos, sorteios, e criam relacionamentos. Pretendemos passar para nossos clientes tanto a representatividade da mulher dentro da empresa, quanto nossos valores, principalmente os ligados a a elas”, explicou Bruna.

Além dos funcionários, a Santa Cruz também mostra preocupação em divulgar essas ideias para as pessoas fora da empresa. Por isso, houve vários eventos realizados com muito sucesso.

“Fizemos, no ano passado, cinco palestras para o público externo. Levamos os responsáveis pelas palestras internas e divulgamos nosso trabalho. Fomos a faculdades e escolas também mostrar um pouco do que estamos implantando”, concluiu Bruna.

O QUE É ESG?

O termo ESG vem ganhando espaço cada vez mais dentro das empresas do País. Segundo levantamento do jornal Valor Econômico, em 2022, as buscas pelo termo aumentaram cerca de 150% se comparadas ao ano anterior.

O QUE, PORÉM, SIGNIFICA ESG?

A sigla vem dos termos em inglês Environmental (Ambiental, E), Social (Social, S) e Governance (Governança, G) e se refere a uma série de normas que ditam o posicionamento e prática da empresa em relação a meio ambiente, responsabilidade social, administração, entre outras.

A ideia surgiu no ano de 2004, em um relatório produzido pela Organização das Nações Unidas (ONU), por intermédio do seu então secretário-geral, Kofi Annan, que instigou 50 dirigentes das maiores instituições financeiras do mundo a seguir diretrizes sociais no mercado de capitais.

Com o passar do tempo, ESG passou a ser um sinônimo de empresas que realizam as melhores práticas de gestão em diversos setores, como o ambiental, administrativo ou social, sempre como um exemplo de formas de melhoria para as companhias e pessoas.

As empresas que resolverem implantar os preceitos de ESG têm, porém, alguns passos a se seguir. A própria ONU listou 17 macrotemas que representam alguns desafios e vulnerabilidades que devem ser encarados para um desenvolvimento sustentável até 2030.

“Uma empresa que está em conformidade com práticas ESG entende quais são seus impactos negativos e positivos na sociedade e consegue agir sobre eles. É necessário minimizar os negativos e potencializar os positivos, assim como equacionar os prejuízos já provocados”, isso consta em relatório. ●



Viação Santa Cruz comemora 65 anos de pioneirismo por São Paulo

Empresa foi a primeira a operar uma linha no interior do estado de São Paulo e mantém a visão de futuro, sua marca desde a fundação

A Viação Santa Cruz está completando 65 anos como uma das principais empresas de transporte de passageiros do estado São Paulo. E, como sempre, a empresa se destaca pelo pioneirismo de suas ações.

A companhia foi responsável pela primeira linha de ônibus a operar no interior do estado, ainda no ano de 1958, pelo fundador da empresa, Eugênio Mazon.

Não só a primeira empresa a desbravar o setor no interior, a Santa Cruz incorporou também a inovação como uma das principais características de sua história de vida. A novidade agora é a implementação dos processos de ESG (Veja mais na página 10).

Graças a essa iniciativa, a empresa está adquirindo 34 unidades do Euro 6, que é tido como um dos mais modernos e não poluentes veículos da atual geração. Esse número representa cerca de um terço dos ônibus atuais da companhia

EMPRESA JUNTO DA COMUNIDADE

Além de ser uma das companhias mais tradicionais do transporte público de passageiros paulista, a Santa Cruz também tem a vertente de estar próxima à comunidade e com programas reconhecidos de trabalhos sociais.

A empresa possui como seu legado a fundação do Instituto da Criança e do Adolescente de Mogi Mirim, idealizada pela dona Sophia Mazon, conhecida como “Dona ICA”. Essa iniciativa rendeu muitos frutos, como os prêmios Criança Esperança e o Melhores ONGs, reconhecimento conquistado por três anos consecutivos.

A Santa Cruz também se empenhou na campanha “Laço Amarelo”, que visou diminuir o número de acidentes de trânsito, incluindo a Semana Internacional de Prevenção de Acidentes do Trabalho (Sipat).

A sustentabilidade também é uma das marcas da empresa. Com uma rígida política de cuidados e manutenções, a Santa Cruz trabalha diariamente para reduzir a emissão de gás carbônico na natureza, além de outras medidas importantes que visam proteger a natureza.

“Temos convicção de que, aos 65 anos, continuaremos encarando os desafios como oportunidades. Procuramos acompanhar todas as tendências sérias que surgem no mercado e, neste ano, elegemos dois pilares para nosso planejamento: a sustentabilidade por meio do ESG e a Tecnologia da Informação, para levar ao nosso cliente, interno e externo, o que há de melhor e mais ágil no segmento de transporte de passageiro”, afirmou o presidente da Santa Cruz, Francisco Carlos Mazon. ●





Fim do PPI é benéfico ao transporte público de passageiros?

A mudança política de preços da Petrobras acena com reduções no preço do diesel no médio prazo

A Petrobras anunciou, no mês de maio, a mudança em sua política de preços para combustíveis. A companhia extinguiu o PPI (Preço de Paridade Internacional) que atrelava o valor do diesel, gasolina e gás de cozinha aos valores praticados globalmente.

Essa medida já era esperada desde a troca de governo e, conseqüentemente, do comando da estatal, já que o atual presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sempre foi um crítico da medida.

Com isso, os preços de gasolina, gás de cozinha e diesel deixam de ser atrelados aos valores vigentes no exterior e passam a ser formulados com preços em conformidade com a extração e refino dentro do País (saiba mais no box).

Isso não significa que os combustíveis terão seus preços tabelados, mas, segundo o presidente da companhia, Jean Paul Prates, cada movimentação será analisada não somente pelos custos externos ou pela vontade dos acionistas, mas também pelas necessidades de empresas e da população.

“Não precisamos voltar ao tempo em que não houve nenhum reajuste no ano inteiro. Em 2006 e em 2007 aconteceu isso. E também não precisamos viver dentro da maratona de 118 reajustes para um único combustível, como em 2017, o que levou à crise enorme da greve dos caminhoneiros”, afirmou o dirigente.

IMPACTO NO SETOR

Como, porém, essa mudança poderá afetar as empresas de transporte público de passageiros? As perspectivas parecem ser positivas, tendo em conta que os preços do diesel tendem a se estabilizar.

Essa é a opinião de Cássio Garcia Ribeiro, professor do Instituto de Economia e Relações Internacionais da Universidade Federal de Uberlândia e que teve como tese de mestrado as relações de compras da Petrobras.

Para ele, as operadoras do sistema de transporte público serão as primeiras a sentir os efeitos dessa nova política com a possível redução gradativa dos valores de combustível cobrados pela estatal.

“O impacto é positivo porque, durante a vigência do preço de paridade internacional, esse modelo impunha à Petrobras que ela vendesse seus combustíveis no mercado brasileiro pelo preço do mercado externo, considerando não apenas o preço internacional, mas o custo com importação, despesas de transporte, tarifas alfandegárias e portuárias e mais uma margem de lucro”, afirmou.

Como exemplo, Cássio cita que os combustíveis sofreram um reajuste em seus valores que acabaram superando, em muito, o valor da inflação durante a vigência do PPI como política de preços.

Segundo matéria de maio de 2022, do portal CNN Brasil, em um período de cinco anos, o preço do diesel cresceu cerca de 121%, enquanto a inflação subiu 32% no mesmo período.

A reportagem conta que o preço do litro em novembro de 2016, um mês após a adoção do PPI, era de R\$ 2,993. Já no levantamento de maio do ano passado, realizado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o valor chegou a R\$ 6,630, apresentando um aumento de R\$ 3,637.

“O aumento no preço dos combustíveis durante esses seis anos ficou bastante acima da inflação brasileira e com um impacto grande para uma sociedade como a

brasileira, que tem uma matriz de transporte de pessoas e de cargas predominantemente rodoviária. O elemento central é o combustível fóssil”, explicou Cássio.

Por esse motivo, o professor se mostrou confiante de que essa medida será benéfica para os operadores do transporte público, que poderão diminuir os custos em seu dia a dia.

“O impacto sobre as empresas do setor de transporte, que utilizam como insumo importante o diesel, é direto, porque agora a Petrobras não vai mais considerar a oscilação no câmbio nem o preço do barril do petróleo. Ela levará em conta seu custo para extrair na Bacia de Santos e para processá-lo em refinarias brasileiras.”

Cássio afirma ainda que, devido a esse período de seis anos de vigência do PPI, existe espaço para uma queda gradual no preço dos combustíveis. O preço médio da extração de petróleo nas reservas brasileiras é de US\$ 35 por barril, muito abaixo dos mais de US\$ 100, valor do barril vendido em preços internacionais.

“Vejo que existe uma margem muito boa para redução dos preços pelos anúncios e comunicados feitos pela empresa, considerando que alguns desses preços subiram mais de 100% ao longo de um período de seis anos. Então, é evidente que há uma margem de 10% a 30%”, projetou.

RETOMADA DE INVESTIMENTOS

Outro ponto levantado pelo especialista é que a Petrobras dá demonstrações de que deverá voltar a investir não só na produção, mas também no refino dos combustíveis. Essa medida iria na contramão da estratégia adotada nos últimos anos pela companhia.

Entre os anos de 2015 e 2022, a empresa vendeu mais de R\$ 240 bilhões em bens de seus ativos, incluindo a BR Distribuidora, polos de gás, gasodutos e campos de exploração de petróleo.

“O que aconteceu de fato foi que, com esse modelo de precificação, uma parcela maior desse mercado



VEJO QUE EXISTE UMA MARGEM MUITO BOA PARA REDUÇÃO DOS PREÇOS PELOS ANÚNCIOS E COMUNICADOS FEITOS PELA EMPRESA, CONSIDERANDO QUE ALGUNS DESSES PREÇOS SUBIRAM MAIS DE 100% AO LONGO DE UM PERÍODO DE SEIS ANOS. ENTÃO, É EVIDENTE QUE HÁ UMA MARGEM DE 10% A 30% ..

O QUE É O PPI?

O Preço de Paridade Internacional (PPI) foi uma política de preços, estipulada pela Petrobras, que causou um aumento no preço dos combustíveis para consumidores e empresas no Brasil.

O índice baseava-se não apenas nos custos para a extração do petróleo nos campos brasileiros, mas também nos valores que eram cobrados externamente, incluindo transporte, taxas, variação do dólar, etc.

Com isso, mesmo que o combustível tivesse origem e destino exclusivamente em território nacional, o preço levava em conta fatores que faziam com que a gasolina, o diesel e gás de cozinha chegassem mais caros para os consumidores.

Por exemplo, com a disparada nos preços do barril de petróleo devido à guerra na Ucrânia, os preços tiveram um reajuste variando entre 18% e

25%, aumentando os custos para diversos setores da economia.

Quando do anúncio da mudança de política de preços, a Petrobras justificou a alteração, afirmando que a nova política será benéfica ao crescimento da companhia e os novos preços auxiliarão empresas e população.

“Após serem observados preços em patamares consistentemente

de combustíveis foi abocanhada pelas importadoras, porque, com o preço lá nas alturas, elas conseguiram o que era praticamente cativo da Petrobras”, explicou Cássio.

Com essa mudança de mentalidade, que inclui o fim da PPI, uma retomada nos investimentos poderá ser notada nos próximos anos. Com isso, a expectativa é um aumento na participação da Petrobras não só na extração, mas no refino e distribuição dos combustíveis.

FUTURO AINDA INDEFINIDO

As primeiras estimativas de especialistas é a queda de preços nos primeiros meses após o fim do PPI. Porém, o futuro ainda é incerto após esses primeiros meses, graças à falta de explicação dos dirigentes da Petrobras.

Essa movimentação abriu espaço para o governo federal voltar a aplicar o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), o que acabou diminuindo o impacto da mudança de política de preços da companhia.

Apesar disso, a expectativa é de uma diminuição real nesses valores nos próximos meses. Em entrevista ao portal da BBC, a economista Mirella Hirawaka, da Az Quest, afirmou que o diesel pode começar a ver algumas quedas em seus preços à frente.

“Há um espaço para queda de preços que ainda oscilem dentro desse intervalo sinalizado recentemente como nova política de preços da Petrobras”, afirmou.

Essa opinião faz coro com Cássio, que vê uma possibilidade de diminuição gradativa nos preços, o que pode ser benéfico para todos os setores da economia, incluindo o transporte público de passageiros.

“Com o abandono desse modelo de precificação, a empresa vai ter margem para praticar preços menores, genuinamente brasileiros”, finalizou.

elevados, tornou-se necessário que a Petrobras promovesse ajustes nos seus preços de venda às distribuidoras para que o mercado brasileiro continuasse sendo suprido, sem riscos de desabastecimento”, explicou a companhia em nota.

Uma das maiores críticas à política de PPI é que a empresa conseguiu um grande ganho financeiro, porém esse

montante acabou indo parar, em sua maioria, na mão dos investidores. Apenas em 2022, foram distribuídos mais de R\$ 217 bilhões em dividendos.

Já os defensores dessa política argumentam que é graças ao PPI que o Brasil abriu a porta para novas empresas e, assim, conseguiu responder à demanda de produtos para o mercado. ●

VOCÊ
SABIA?

Que a
revista
Sou +
Ônibus
também
é digital?



QUER SABER MAIS?

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

OU FALE CONOSCO

+55 11 94155.8008

fetpesp@fetpesp.org.br





Importância da evolução tecnológica no transporte urbano de passageiros

Com a modernização do transporte público de passageiros, é cada vez mais importante estar antenado com as novas tecnologias que podem auxiliar no desempenho da frota no dia a dia das operações

Os eventos da BusBrasil Fest nos ajudam a recordar o avanço da evolução tecnológica que tivemos no transporte de passageiros. Hoje nos deparamos com diversos detalhes que, na prática, fazem toda a diferença no dia a dia tanto de quem trabalha quanto de quem utiliza o transporte público.

Detalhes como ter um banco do motorista com sistema de amortecimento e regulação, possuir localização por GPS do próximo ônibus e poder recarregar o celular com a porta USB parecem irrelevantes, mas, para quem usa todo dia o ônibus, com certeza são imprescindíveis para um maior conforto.

E quais os próximos passos na modernização do transporte de passageiros? Com certeza, um dos principais avanços está diretamente ligado ao uso da Telemetria, que nada mais é do que a leitura em tempo real daquilo que acontece com o veículo, uma vez que atualmente os ônibus são todos geridos eletronicamente por módulos e, assim, os dados possuem maior disponibilidade e precisão.

Olhando por esse prisma, pode parecer apenas mais um detalhe ou uma perfumaria, mas existe uma infinidade de evoluções que pode advir desse simples monitoramento.

CONDUÇÃO DO VEÍCULO

Ao monitorar eventos como aceleração brusca, freada brusca, curva brusca e excesso de velocidade, é possível verificar os motoristas que realmente precisam de treinamento, e não simplesmente colocar todos em sala, o que gera custos desnecessários com pouco resultado. Os benefícios desse acompanhamento podem ser sentidos tanto pelos passageiros quanto pelo veículo.

O resultado é uma condução com muito mais conforto e definitivamente com maior segurança, com uma “direção mais suave”. Isso resulta na redução tanto de acidentes de trânsito quanto de quedas dentro do ônibus. Além disso, o veículo tem menor desgaste e, redução de custos de manutenção de diversos componentes.

EMIÇÃO DE POLUENTES E CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

Unindo esses eventos mencionados acima com outros como uso do pedal do acelerador e do freio, aproveitamento da inércia, tempo de marcha lenta (neutro) e rotação do motor, é possível abrir um novo horizonte para identificação e treinamento dos motoristas. E os treinamentos deixam de ser genéricos e para todos, com abordagem de inúmeros temas já vistos pelos motoristas presentes.

Com a Telemetria, é possível treinar turmas com iguais dificuldades em um dos eventos, o que permite resultados muito mais eficazes com custos bem menores, formando motoristas profissionais mais capacitados e atualizados com as novas exigências do setor.

MANUTENÇÃO DO VEÍCULO

Quando se monitoram eventos como tensão de bateria, pressão do óleo do motor, pressão do sistema pneumático, temperatura do sistema de arrefecimento do motor, pressão de óleo, sobrecarga e descarga do alternador, acionamentos de motor de partida, entre tantas outras possibilidades, isso permite reinventarmos a forma de realizar manutenção nos ônibus.

Por exemplo, não há mais necessidade de medir a tensão de todas as baterias da frota, basta apenas intervir no veículo apontado pela Telemetria. Também não há necessidade de reparar um motor de partida pela quilometragem e sim pelo número de acionamentos, evitando que o ônibus fique na rua.

Outro grande desafio é identificar vazamentos no sistema pneumático, podendo com a Telemetria atuar apenas naqueles realmente com perda de pressão. É possível também trocar um ônibus com temperatura alta, antes que uma viagem seja perdida. Com tudo isso, tem-se uma equipe de manutenção mais enxuta e produtiva, com menos trocas e reparos desnecessários, e, conseqüentemente, menor uso de peças, até maior confiabilidade ao passageiro por não ter de enfrentar perdas de partidas que passam a ser previsíveis.

Todas essas oportunidades abrem um novo caminho para darmos continuidade a essa constante evolução, proporcionando mais segurança, melhor qualidade, mais conforto, maior previsibilidade e mais confiabilidade aos nossos passageiros, melhor capacitação aos nossos profissionais, redução de emissões e de poluentes e também de custos. Todas essas vantagens são fundamentais e decisivas para que o setor consiga reconquistar uma parcela dos passageiros que migrou para outras formas de transporte. ●



CÉSAR SARAIVA
Diretor operacional da Santa Brígida,
empresa pertencente ao grupo NSO



Qual elétrico?

Os sistemas de transporte por ônibus contam com novos modelos de tração que objetivam uma nova realidade no segmento, com vistas a dois aspectos - a diminuição da poluição e a qualificação dos serviços. Nesse contexto, a eletromobilidade é uma opção que se revela um caminho sem volta. Faltam, apenas, as respostas sobre a sua viabilidade técnica e financeira.

A eletrificação dos sistemas de transporte de passageiros, urbanos ou rodoviários, tem ganhado força nos últimos anos aqui, no Brasil. Seguindo a tendência mundial por modelos de mobilidade coletiva com um apelo de sustentabilidade ambiental, atendendo aos requisitos da necessidade de reduzir as emissões poluentes, o setor brasileiro de produção de ônibus está antenado para não perder o foco nem ficar para trás quando o assunto é o desenvolvimento da tecnologia.

Os grandes fabricantes, utilizando-se de seu conhecido *know how*, já possuem projetos e modelos identificados com esse propósito, atuando, de forma estratégica, para contemplar o operador e todo o cenário urbano com soluções idealizadas para as atuais necessidades com o menor custo operacional e reduzido impacto ambiental.



*É PRECISO MOSTRAR
AO MERCADO E, AINDA,
A TODA A SOCIEDADE,
QUAIS SÃO AS VERSÕES
DA TECNOLOGIA DE
TRAÇÃO ELÉTRICA
DISPONÍVEIS E AS QUE
PODEM SER INSERIDAS
NO CONTEXTO DE UMA
MOBILIDADE LIMPA.*

Porém, é preciso mostrar ao mercado e, ainda, a toda a sociedade, quais são as versões da tecnologia de tração elétrica disponíveis e as que podem ser inseridas no contexto de uma mobilidade limpa. É de conhecimento, principalmente do setor de transportes, que as muitas possibilidades precisam resultar em condições favoráveis, não só em termos de meio ambiente, mas também de rentabilidade e dos investimentos essenciais para alcançar sucesso operacional.

Como sabemos, o uso da eletricidade nos meios de transporte vem de longe, desde o final do século XIX, com a inovação dos primeiros automóveis e até ônibus equipados com motores elétricos e baterias. Porém, apesar de ser uma importante novidade para a época e o que seria um grande passo rumo ao transporte sem emissões poluentes, foi deixado de lado por mais de 100 anos, em virtude de muitos fatores, como o desenvolvimento e o tamanho das baterias adequadas para a mobilidade sobre pneus. Passado esse tempo, o que vemos hoje são iniciativas no contexto do passado, mas com uma avançada pesquisa e produção de veículos equipados, novamente, com sistemas de tração elétrica.

No segmento de ônibus, um modelo eletrificado que deu certo é aquele que utiliza, em sua locomoção, a conexão com a rede elétrica externa por meio de alavancas conectadas à rede aérea. Essa versão é o “trólebus”, conhecido por nós desde meados do século XX e que até hoje pode ser encontrado em operação no Brasil (São Paulo) e por vários países do primeiro mundo.

Após o advento do trólebus, bons anos depois surge um novo tipo de veículo que utiliza eletricidade para se mover,

vinda de um recurso auxiliar, as baterias, hoje produzidas com diversos elementos químicos e configurações para lhes dar a necessária autonomia operacional. Desse modo, podemos chamar essa versão de “ônibus elétrico a baterias”, que são recarregadas por intermédio de *plug-in* instalado nas garagens ou por pantógrafo localizado em terminais e pontos nas ruas. Na respectiva versão, é necessário um banco de baterias de maior porte, no caso de recargas elétricas realizadas em garagens. No País, podemos ver alguns exemplos de cidades que já se interessaram pelo conceito, introduzindo-o, de forma controlada ou avaliativa, em suas operações diárias.

Na linha reta do tempo, esse modelo começou a ser desenvolvido nos idos dos anos de 1960, com pesquisas e projetos fomentados por grandes montadoras europeias de ônibus. Podemos dizer que a preocupação com o tema meio ambiente em transporte dava seus primeiros passos de uma maneira mais significativa.

A segunda versão, que, também, utiliza um motor elétrico de tração é aquela equipada com células a combustível para gerar eletricidade, contínua, a bordo do veículo. Essa tecnologia usa o hidrogênio como combustível, que, ao passar por um processo eletroquímico,

se transforma em energia. Em complemento a esse sistema, as baterias ainda se fazem presentes, mas em menor número, para o armazenamento energético que irá suprir as muitas funções do veículo. Nesse caso, esse modelo é conhecido como “ônibus elétrico com células a combustível”, não nos esquecendo de que o hidrogênio é um dos elementos mais abundantes na Terra, mas que está sempre em combinação com outro elemento, por isso a necessidade de um processo de reforma para obtê-lo, como a eletrólise da água ou a reforma do etanol.

Há, ainda, uma terceira versão, a dos “ônibus com tração ou propulsão híbrida” (não motor híbrido, comumente falado), que combina um motor de combustão (diesel, etanol e até gás natural) com um propulsor elétrico. Em linhas técnicas simplificadas, o motor de combustão funciona como um gerador energético, fornecendo eletricidade para o motor elétrico, em um sistema conhecido como serial, em que a tração é feita, totalmente, de forma limpa ou no modo paralelo, com os dois propulsores trabalhando em conjunto. Em ambos os casos, há um banco de baterias, mas de menor proporção para o armazenamento da energia elétrica. Trata-se de um conceito que pode ser viável e com desempenho positivo.

Também na linha do trólebus, há o modelo que utiliza um pequeno banco de baterias como recurso auxiliar para operações fora ou desconectada da rede aérea. Assim, quando ele está conectado, recebe a energia elétrica da rede, recarregando suas baterias, e, no momento em que opera além de sua infraestrutura, utiliza a energia vinda de suas baterias. Essa versão são “trólebus com recarga em movimento”.

ALGUMAS QUESTÕES

Todas essas tecnologias tendem a ser o resultado positivo para o que se busca em termos da mitigação dos poluentes vindos do transporte coletivo. No entanto, há questões que precisam ser respondidas quanto ao que está relacionado no cotidiano da operação e dos investimentos – qual o tempo real de vida das baterias? A partir de quando elas começam a perder sua eficiência energética? A “segunda vida” das baterias ofertará o mesmo desempenho original? Qual o nível de investimento financeiro para que as empresas operadoras possam continuar a operar os veículos, considerando, ainda, o vencimento do prazo de garantia dado pelo fabricante e a eventual necessidade de substituição dos pacotes de baterias? O que fazer com elas após sua vida comercial no segmento? Será que teremos montanhas de carcaças como acontecia, no passado, com os pneus, até que se encontrou uma destinação ambientalmente correta? Os sistemas de recarga elétrica necessitam de estruturas específicas e seguras. Como utilizá-los em grande escala? Como será ressaltada a segurança no ônibus elétrico, para a sua manutenção, para o passageiro e

ainda em eventos extraordinários, como acidentes ou em caso de vir a ser objeto de violência? Um ônibus a diesel, após um período operacional determinado pelo transportador, é visto como uma saída comercial, para atender ao mercado de segunda mão. E o ônibus com a mais moderna tecnologia de tração também poderá se inserir nesse conceito? Sua amortização em termos de investimentos revela-se interessante? Os poderes concedentes de transporte devem considerar essa questão relacionada com a vida das baterias para uma eventual adequação financeira dos contratos e a respectiva remuneração do capital investido? Quais são os programas governamentais e de Estado que favorecem e incentivam o uso da tecnologia e da propulsão limpa? Será que o futuro poderá “pregar” uma peça e provocar um desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos celebrados entre poder público e empresas operadoras? Quanto à elaboração de normas técnicas para concepção dos projetos dos veículos desenvolvidos pelos fabricantes, a norma ABNT NBR 15570:2021 deverá ser revisada, considerando os requisitos específicos de conforto, segurança (passageiros e profissionais de manutenção), abastecimento e desempenho

técnico-operacional para os elétricos?

Em um passado não muito longínquo, vivenciamos experiências desagradáveis com os programas de combustíveis alternativos, em especial com o gás natural veicular (GNV), em que o governo federal não cumpriu com sua parte, em termos de investimentos na produção, distribuição e armazenamento do combustível, e, principalmente, da falta de incentivos fiscais e amparo às empresas operadoras que se aventuraram nessa empreitada capitaneada por “governantes passageiros” e sem dedicação clara e objetiva às questões ambientais.

SERÁ ESSA “BOLA DA VEZ” UMA VERSÃO REPAGINADA DO PROGRAMA GNV?

As dúvidas ainda pairam sobre o segmento. Transporte coletivo é coisa séria, fundamental para toda a sociedade, sob a ótica da mobilidade, da qualidade de vida e do desenvolvimento urbano. Esses desafios revelam que o Brasil carece de uma economia circular nesses parâmetros em que estão presentes a eletrificação do transporte e respostas condizentes com o que se quer.

São questões que devem ser respondidas. ●

24º Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros

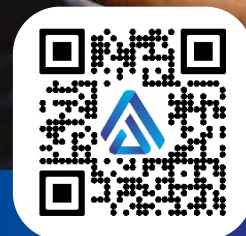
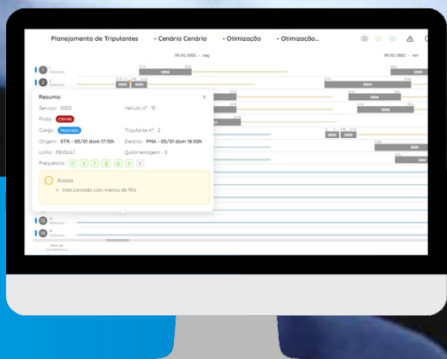


A 24ª edição do “Congresso Responsabilidade Civil e Direito aplicado ao transporte terrestre de passageiros”, promovido pelo SETPESP, ocorreu em maio de 2023. O evento contou com o apoio da Academia Paulista de Magistrados, que reuniu desembargadores, juízes, advogados, acadêmicos e gestores do setor de transporte.

A cada edição, há maior empenho em trazer à tona os problemas vivenciados por esse setor da sociedade, responsável pela mobilidade das pessoas, portanto de natureza essencial, bem como em escolher os palestrantes mais bem qualificados para discussão dos temas, conferindo, assim, excelência ao evento que há anos é conhecido como referência nesse segmento. Os debates firmados auxiliam a reflexão do ponto de vista técnico vivenciado pelas empresas transportadoras. ●

TECNOLOGIA A FAVOR DA GERAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DE ESCALAS

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



**TEMOS SOLUÇÕES PARA ATENDER SUA
OPERAÇÃO DE PONTA A PONTA**



OTIMIZAÇÃO DE RECURSOS

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



SOLUÇÕES OPERACIONAIS

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



MONITORAMENTO E TELEMETRIA

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



Paraty comemora, com festa junina, seus 40 anos de atividade

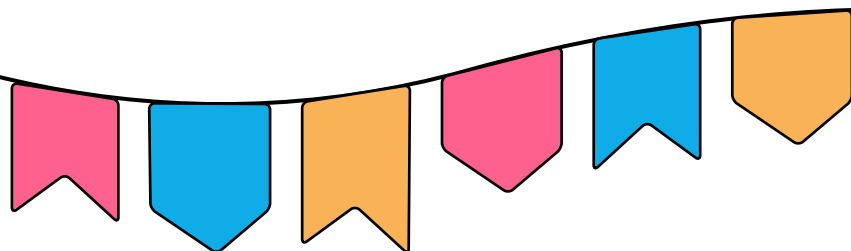
A comemoração reuniu funcionários, familiares e parceiros, e contou com a presença de mais de 700 convidados que puderam se divertir em diversas atrações no local



Viação Paraty comemorou seus 45 anos de existência com uma festa junina que marcou a congregação entre funcionários, familiares e a comunidade



FOTOS: ARQUIVO PESSOAL



Duas festividades na mesma data. No último dia 4 de junho, a Viação Paraty, que opera na cidade de Araraquara, realizou, na unidade do SEST SENAT local, uma grande festa junina nomeada de AR-RAIÁ 40 ANOS PARATY, para todos os seus funcionários e acompanhantes.

A festa contou com mais de 700 convidados que puderam aproveitar, das 12 horas às 18 horas, shows da banda local Dona Irene e da dupla sertaneja Jaime e Fernando. Foi criado um ambiente totalmente pensado no bem-estar das famílias, com uma praça de alimentação onde microempreendedores da região puderam vender comidas típicas da celebração junina: doces, pastéis, milho verde, espetinhos de carne, cachorro-quente e muitas outras opções.

Segundo Luciana Herszkowicz, diretora de Comunicação Institucional e Marketing da Paraty, é sempre importante incluir a comunidade nas suas festividades, pois eles também são clientes e esta é uma maneira de estimular e incentivar a economia local.

Todo o ambiente estava decorado com o tema da festa. Havia mais de 300 metros de bandeirinhas espalhadas nos diferentes salões e barracas. Um portal totalmente personalizado para a festa, criado pelos próprios funcionários, foi colocado logo na entrada, isso sem contar a decoração das Barracas do Beijo e da “Selfie” (Selfie).

Todos os participantes também puderam se divertir com brincadeiras ofere-

cidas pelo Girobus, o ônibus itinerante da Paraty, no qual foram sorteados 200 prêmios na brincadeira da roleta e também brindes ofertados por empresas parceiras da Viação Paraty: Drogaven, rede de drogarias, e Vitta, construtora e incorporadora.

Nessa ocasião especial, a operadora transmitiu um vídeo institucional mostrando a construção e evolução da empresa durante esses 40 anos. A empresa lançou os produtos da ParatySHOP, que vende produtos desenhados e pensados exclusivamente para os colaboradores da empresa. Neste ano, lançou uma coleção comemorativa dos 40 anos da operadora.

Mauro Artur Herszkowicz, fundador da empresa, falou sobre os desafios superados e a gratidão que sente por tudo e todos ao chegar aos 40 anos da Viação Paraty.

A campanha de marketing dos 40 anos da Paraty foi criada por Luciana Herszkowicz, diretora de Comunicação Institucional e Marketing, e tem como assinatura “40 anos Paraty, você faz parte dessa trajetória”, como forma de exaltar que a celebração de quatro décadas de atividade da empresa se deve a todos os que fazem e já fizeram parte dela.

Ao longo do mês de junho, uma série de ações continuará em todas as garagens da empresa, levando a mensagem da campanha. Para o público externo, será lançado um concurso de fotos com o tema 40 anos da Paraty. ●

Grupo de trabalho envia documento com sugestões para o transporte público

Ideias foram debatidas em um encontro organizado pela FETPESP e transformadas em uma série de tópicos para a sustentabilidade do sistema de transporte público de passageiros no Brasil

A reunião realizada pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) com o ex-secretário nacional de Mobilidade Urbana interino, Marcos Daniel Souza dos Santos, rendeu frutos.

Os temas discutidos no encontro, ocorrido em março, foram compilados em um documento com propostas para melhorias no transporte público de passageiros nas cidades do Brasil.

O evento contou com a participação de membros do governo, empresários e técnicos que tiveram a incumbência de formular uma proposta de melhorias entregues para o ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho, e para o atual secretário de Mobilidade, Denis Andia.

Um dos membros desse grupo que trabalhou o documento foi Sérgio Avelleda, que já foi presidente do Metrô e da CPTM, em São Paulo. O consultor se mostrou muito contente com o resultado final do documento.

“Foi um trabalho muito prazeroso de ser executado. Nós, os consultores, mergulhamos nos grandes problemas que afetam o transporte público no Brasil hoje, especialmente no que diz respeito à sua sustentabilidade financeira”, explicou.

A ideia central por trás da proposta está no aumento do número de pessoas que utilizam ônibus diariamente para se locomover. Porém, para isso, é necessária uma mudança de pensamento no financiamento de todo o sistema, com a participação dos órgãos governamentais.

E essa mudança precisa ser rápida para evitar que o sistema entre em colapso. Esse cenário poderia fazer

o Brasil retroceder muito tempo graças à diminuição na base de passageiros nos últimos anos.

“Se continuarmos rateando os custos de produção do serviço entre os usuários, vamos ter um *gap* cada vez maior entre a capacidade de o usuário pagar e os custos. E, à medida que esse *gap* vai aumentando, aceleram-se a degradação e a extinção do serviço de transporte”, afirmou Avelleda.

TRANSPORTE PÚBLICO E CIDADANIA

O trabalho final realizado pelo grupo abrangeu quatro premissas fundamentais para incrementar o transporte público de passageiros após os últimos anos: a criação de um programa de Bolsa Transporte, a contribuição do governo federal na renovação da frota, uma prioridade do transporte público na gestão do espaço viário das cidades e a qualificação da governança das cidades na gestão do transporte.

Com essas bases, o documento criou uma grande oportunidade para que os entes federativos estabeleçam, pela primeira vez, uma política pública de transportes que viria em um bom momento após os problemas dos últimos anos.

Avelleda explica ainda que a ampliação do acesso das pessoas ao transporte público de passageiros é uma via de duas mãos, já que aumenta o número de passageiros e também leva cidadania para pessoas em condições de vulnerabilidade.

“O programa, ao mesmo tempo, contribui para a revitalização do transporte público e também promove

a inclusão social. Um dos pilares é fornecer direito de passagem para quem hoje sequer tem acesso ao Vale-Transporte, que são os beneficiários do Bolsa Família”, explicou.

O crescimento do setor pode ser um fator positivo para a população mais pobre do País. Algumas pessoas acabam abrindo mão de um trabalho ou de uma entrevista de emprego pela impossibilidade de pagar uma passagem.

MOMENTO DE UNIÃO

Para Avelleda, o setor tem que se unir com o poder público, em todas as esferas, para estancar a crise de financiamento que se observa. Todos os atores precisam trabalhar juntos e chegar a uma condição satisfatória.

“O governo federal precisa liderar uma grande coalizão nacional para que as cidades deem prioridade a um transporte público de melhor qualidade, com menor tempo de viagem e maior previsibilidade. Isso é o melhor convite para uma outra leva de usuários de transporte público deixar os carros em suas casas para ir ao trabalho usando o transporte público”, disse.

“Se os três níveis de governo e o setor privado trabalharem em conjunto, temos uma grande possibilidade de revitalizar o transporte público no Brasil”, completou.

O consultor ainda se mostrou muito confiante com a aceitação das propostas contidas no documento e com os caminhos que o setor de transporte público poderá tomar.



Grupo de trabalho enviou propostas para garantir a sustentabilidade do transporte público



EU TENHO MUITA ESPERANÇA DE QUE AS CONTRIBUIÇÕES QUE ESTÃO NESTE DOCUMENTO SERÃO ACOLHIDAS, E O GOVERNO FEDERAL TEM CAPACIDADE PARA APRIMORAR ESSAS SUGESTÕES. EU PERCEBO AS AUTORIDADES VINCULADAS À MOBILIDADE URBANA SENSÍVEIS, PREOCUPADAS, E ISSO ME LEVA A UM GRAU DE OTIMISMO MUITO GRANDE DE QUE VEREMOS ESSA ARTICULAÇÃO PARA REVITALIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO..

PILARES DO DOCUMENTO

- Criação de um programa de Bolsa Transporte
- Contribuição na renovação da frota
- Prioridade do transporte público na gestão do espaço viário
- Qualificar a governança das cidades na gestão do transporte •



Evento discute soluções para o setor

A segunda edição do Parque da Mobilidade contou com a participação de empresas, entidades e sociedade civil para discutir caminhos para solucionar esse problema nos municípios brasileiros

As discussões sobre a mobilidade urbana são importantes para traçar um mapa geral do que o setor poderá apresentar no futuro. Isso esteve presente durante a segunda edição do Parque da Mobilidade.

O evento ocorreu no Complexo Esportivo do Pacaembu e trouxe mais de 100 palestrantes em 24 painéis de discussão e 70 expositores durante os três dias de exposição. Cerca de três mil pessoas estiveram presentes para conferir as novidades.

Paula Faria, idealizadora e CEO do Parque da Mobilidade Urbana e da Plataforma Connected Smart Cities, explicou de que modo surgiu a iniciativa de execução do evento.

“A ideia é discutir o modo de fazer com que as cidades se tornem mais inteligentes e o que é uma cidade inteligente. Para isso, desenvolvemos um estudo, que é um *ranking*, para nortear as políticas públicas, entendendo que é muito mais que usar tecnologia”, afirmou.

Esse *ranking* tem 11 eixos e premiou alguns projetos que contribuem com as cidades para melhorar a mobilidade urbana e a circulação de pessoas pelas cidades brasileiras.

As entidades representantes do setor de transporte público de passageiros também estiveram presentes na premiação (veja os vencedores no box). Francisco

Christovam, presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), e Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), receberam menções honrosas pelo trabalho feito em prol da mobilidade urbana.

O evento contou ainda com a participação de diversos representantes de setores públicos que foram até o Pacaembu para passar suas experiências e trocar ideias úteis para o setor.

“Recebemos quase 50 cidades e criamos uma facilitação para que eles consigam compartilhar as dores e saber como é que conseguimos construir soluções”, comentou Paula.

O mote dessa edição do Parque da Mobilidade é a integração entre os diversos atores que trabalham diretamente com o transporte de pessoas pelas cidades do Brasil. Para a organizadora do evento, essa é uma grande iniciativa para a resolução dos desafios.

“Ao organizar o evento deste ano, não queremos discutir as questões apenas no âmbito das cidades, mas em todas as esferas e também com outras transversais, ou seja, desde as montadoras até as verticais que tratam de assuntos como a descarbonização e outros”, explicou Paula.



Parque da Mobilidade teve a presença de importantes nomes do transporte público



EMPRESAS APOSTAM NA ELETRIFICAÇÃO

A eletrificação das frotas foi o grande destaque das montadoras que expuseram seus produtos durante o evento. Todas as companhias mostraram modelos de veículos pensando nessa movimentação do mercado.

Adriana Taqueti, gerente comercial da Higer, apresentou novos modelos de veículos elétricos que a empresa chinesa está trazendo para o Brasil. Com atuação em mais de 130 países, a empresa aposta em uma energia verde como novos passos no mercado nacional.

“Para o futuro, teremos novidades com nossos veículos elétricos e a hidrogênio. Nosso compromisso é com aqueles produtos que realmente atendem às necessidades ambientais da região em que estamos atuando.”

Já Renato Flores, responsável pelo setor de Desenvolvimento de Energia Limpa da Marcopolo, mostrou o primeiro modelo 100% feito pela empresa. Com os modelos Padron, Mid e Piso Alto, a companhia aposta na eletrificação como futuro.

“A visão da Marcopolo, principalmente quanto às versões urbanas, é que o caminho está na eletrificação. Os grandes centros vão demandar essa questão da operação limpa, com zero de emissões, e, para isso, também oferecemos soluções com combustíveis renováveis”, explicou.

A Eletra, por sua vez, fez a apresentação de um modelo 100% brasileiro. Com peças e mão de obra com origem em território nacional, a empresa, situada no ABC paulista, comemorou o crescimento da procura por seus veículos.

“Com essa exposição do veículo elétrico, a empresa teve uma visibilidade muito grande, com uma série de incentivos em todos os lugares. Agora, estamos conseguindo uma exposição maior no mercado”, afirmou Fernando Contieri, engenheiro de Desenvolvimento da companhia.

VENCEDORES DO PRÊMIO PARQUE DA MOBILIDADE URBANA

- Mais inspiradora em mobilidade urbana – **Niege Chaves**
- Mulheres que inspiram – **Renata Falzoni**
- Melhor iniciativa em favor da Mobilidade Ativa – **Programa Revivacidade (Campinas)**
- Melhor iniciativa em favor Segurança Viária – **Iniciativa Readequação da Velocidade (Fortaleza)**
- Melhor iniciativa em favor da Mobilidade Urbana – **Caso de Goiânia**
- Melhor iniciativa do setor público que inova e transforma a mobilidade urbana – **Passe Livre do Trabalhador (Goiânia)**
- Melhor iniciativa em favor da Mobilidade Sustentável na categoria pública – **Programa Bicicletas Adaptadas Compartilhadas Gratuitas (Maricá)**
- Melhor iniciativa em favor da Mobilidade Sustentável na categoria privada – **Projeto Higienópolis Aberta (Londrina)** ●

Desoneração da folha novamente na berlinda

O assunto está sendo tratado no Congresso Nacional e sua manutenção é fundamental para que o setor de transporte público de passageiros recupere as últimas perdas

A desoneração da folha de salários tem sua extinção prevista para dez/23, e, com essa proximidade, voltam as discussões políticas sobre sua prorrogação/extinção ou sua inclusão no bojo da sempre inacabada reforma tributária, agora batizada de Arcabouço Fiscal.

Nos últimos 20 anos houve várias tratativas de reforma tributária, porém nenhuma delas procurou enfrentar diretamente a questão da elevada concentração de renda. O ideal seria buscar uma simplificação do sistema tributário, resolver a guerra fiscal entre os estados, desonerar a folha de pagamentos e reduzir a tributação sobre investimentos produtivos.

Há muito, discute-se acerca da necessidade da substituição da Contribuição Previdenciária patronal incidente sobre a folha de salários, tendo em vista que a regra básica da Contribuição Previdenciária (CPP) tem por base de cálculo o valor total da folha de pagamento, ou seja, que incide sobre os valores de mão de obra.

O Brasil pode ser considerado um campeão dos custos trabalhistas, as empresas brasileiras arcam com um custo muito elevado para a contratação e manutenção de funcionários, podendo as despesas da empresa com funcionários chegar próximo dos 100% do salário base pago. Esses custos trabalhistas e tributários sobre a folha de pagamento trazem importante impacto para a atividade empresarial e para a própria economia.

O debate sobre encargos sociais no Brasil é crescente, o tema divide opiniões e a discussão de soluções

de políticas de emprego e renda. Alguns consideram elevados os encargos sociais que as empresas pagam sobre os salários, e, em contraposição, estão aqueles que consideram os encargos sociais parte integrante da própria remuneração do trabalhador.

Para aliviar os impactos sobre a folha de salários, foi criada a Lei nº 12.546/2011, cujo objetivo era estimular a geração e a manutenção de empregos, além de aumentar a competitividade das empresas por meio da diminuição dos custos com funcionários.

Àquela época a medida contemplava 56 setores, mas o ex-presidente Michel Temer (MDB) sancionou, em 2018, uma lei que removeu 39 segmentos do regime. O Congresso Nacional foi a favor do veto presidencial ao texto legal, que resultou na manutenção de apenas 17 atividades que permanecem com o benefício da desoneração. Essa medida, que perdurou até dez/21, foi prorrogada para dez/23 pelo ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

A medida tratou de criar um permissivo legal ao empregador, que ficou apto a escolher contribuir com base no cálculo total da folha de pagamento ou na receita bruta da empresa. A contribuição não deixa de ser paga, apenas concede ao empregador a faculdade de poder optar entre o cálculo da contribuição pelo total da folha de salários ou pela receita bruta (faturamento), ou seja, o valor da contribuição é sempre devido, apenas modulado em nível real da atividade.

Essa medida contribuiu, de forma decisiva, para que muitos trabalhadores que se encontravam na informa-



SOU FAVORÁVEL E APOIO TODOS OS ESFORÇOS ENVIDADOS PARA UMA REFORMA TRIBUTÁRIA AMPLA (DE MÉDIO E LONGO PRAZO), MAS, DIANTE DA INDISCUTÍVEL PREMISSA DE QUE A MEDIDA GARANTIRIA O EMPREGO DE MILHARES DE TRABALHADORES LOTADOS NESSES SETORES DA ECONOMIA, MANTER A TRIBUTAÇÃO SUBSTITUTIVA DA FOLHA, PROPOSTA NA PL 334/23, É MEDIDA QUE SE IMPÕE E PRECISA SER RATIFICADA O MAIS BREVE POSSÍVEL....



lidade fossem reintroduzidos no mercado de trabalho, gerando maior proteção social a esses trabalhadores e um impacto positivo na economia.

Antecipando o debate, o senador Efraim Filho (União/PB) apresentou o Projeto de Lei (PL) 334/2023, que tem por objetivo principal prorrogar até 2027 as regras vigentes, as quais garantem a desoneração para os 17 setores da economia.

O tema tem gerado discussão nas comissões internas do Senado, com bancadas propondo a prorrogação imediata da medida e a bancada governista pedindo adiamento da discussão para incluí-la em uma segunda fase de discussão do Arcabouço Fiscal.

É de extrema importância que o governo federal e o Congresso Nacional cheguem a uma solução o quanto antes, para não prejudicar ainda mais o já combalido o setor de transportes públicos de passageiros, atingido

pela crise econômica causada pela pandemia do Covid-19 e pelo aumento dos custos operacionais.

Sou favorável e apoio todos os esforços envidados para uma reforma tributária ampla (de médio e longo prazo), mas, diante da indiscutível premissa de que a medida garantiria o emprego de milhares de trabalhadores lotados nesses setores da economia, manter a tributação substitutiva da folha, proposta na PL 334/23, é medida que se impõe e precisa ser ratificada o mais breve possível, para permitir a previsibilidade das projeções financeiras das empresas e, assim, a estabilidade do emprego dos trabalhadores. ●

CLAUDIO DE CARVALHO

Sócio Diretor e Gestor do Departamento Jurídico da Phator Auditoria e Ass. Empresarial

Frotas Conectadas 2023 marcou debate sobre transporte público

A oitava edição do evento teve como foco a discussão de aspectos importantes para o setor, como o uso de novas tecnologias, conectividade entre veículos e passageiros, além de administração voltada para o ESG

- COP 2026 (2021)
- COP 30 no Brasil

Como uma das múltiplas soluções necessárias... a **mobilidade elétrica!**





O evento ampliou a discussão sobre a melhor forma de encarar os desafios futuros do setor

O evento Frotas Conectadas promoveu sua oitava edição no mês de junho, trazendo painéis de discussão sobre aspectos importantes para o transporte público de passageiros. Conectividade, sustentabilidade e inovação foram alguns dos temas dos painéis.

Contou com a participação de 1,5 mil visitantes e 30 expositores que puderam trocar informações e ideias sobre os principais aspectos que afetam o deslocamento de pessoas nas cidades brasileiras.

Para a edição de 2023, os organizadores comemoraram a ampliação do evento que aconteceu no Transamérica Expo Center em São Paulo. Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, comemorou os resultados conseguidos.

“Este ano, decidimos expandir e trazer o Frotas Conectadas para um pavilhão maior, e já estamos planejando ampliar a próxima edição”, explicou.

DOIS DIAS DE DEBATES

Ao todo, houve a apresentação de 15 painéis, divididos em dois dias, com a presença de grandes nomes do setor para discutir alguns pontos importantes e que estarão em pauta para as estratégias do setor.

Como um dos assuntos mais debatidos, tivemos a eletrificação das frotas. O painel “Nova Infraestrutura para o Abastecimento das Frotas no Futuro”, por exemplo, abriu o evento com uma projeção sobre o modo como serão os veículos em um futuro próximo.

Como participantes dessa primeira palestra, participaram Paulo Maisonnave, head da Enel X Way Brasil, e Flávio Pimenta, E-Mobility Business Manager da Nansen.

Outro painel sobre o assunto teve o nome de “Veículos Elétricos e seu Impacto Transformador nas Frotas”. Essas palestras trataram do transporte de cargas, que parece ser um caminho natural para as operadoras de transporte público de passageiros.

CONECTIVIDADE

Se a preocupação com o novo formato de eletrificação das frotas foi um tema muito discutido, os novos processos de conectividade e de introdução de tecnologia no dia a dia também receberam muita atenção durante o Frotas Conectadas.

Pelo menos seis palestras tiveram como tema as implicações do uso da tecnologia no futuro para a sustentabilidade do setor.

Aspectos importantes abordaram desde a criação de estratégias inovadoras para o dia a dia das empresas, até o uso de novas ferramentas tecnológicas, como o Chat-GPT e o 5G, para a melhor racionalização das operações.

SUSTENTABILIDADE TAMBÉM ESTEVE PRESENTE

Se a tecnologia ocupou um espaço importante no evento, a sustentabilidade também não ficou atrás e se tornou tema nos debates ocorridos durante os dois dias do evento.

Novos modelos de negócios, a introdução de políticas ESG nas empresas de transportes e a busca por eficiência energética das empresas foram temas de painéis que buscaram ampliar o horizonte de conhecimento dos participantes. ●

Busão Legal faz doações de cobertores para necessitados em São Paulo

Campanha conseguiu arrecadar 4 mil unidades que foram levadas para pessoas em situação de vulnerabilidade que serão importantes para os beneficiados durante o inverno



Ação contou com a participação de empresas e funcionários na coleta de cobertores para pessoas necessitadas

Com a chegada do inverno, que promete ser rigoroso, muitas pessoas em situação de vulnerabilidade correm risco de sofrer com o frio nas ruas. Visando diminuir os efeitos desse quadro, a campanha Busão Legal organizou uma arrecadação de cobertores para serem distribuídos.

Sob o comando do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP), a ação contou com a participação e cooperação das empresas associadas à entidade.

Ao todo foram arrecadados mais de quatro mil cobertores para pessoas carentes que ficariam desprotegidas durante este período de frio. Os produtos foram entregues no último dia 26 de maio para o Fundo Social de São Paulo (FUSP), que fará a distribuição.

A campanha, porém, ainda permanece ativa, com pontos de coleta de coleta distribuídos por diversas unidades em todo o estado de São Paulo.

As roupas e cobertores podem ser doados em caixas com a devida sinalização e serão entregues para a FUSP, além de outras entidades assistenciais e parceiras que farão a distribuição para pessoas vulneráveis.

Antonio Laskos, diretor-executivo do SETPESP, exaltou a iniciativa de levar alento a essas pessoas mais necessitadas, demonstrando toda a solidariedade do setor nesta época de temperaturas baixas.

“Não podemos ficar à margem da sociedade nesta época do ano e esperamos ajudar as pessoas em situação de vulnerabilidade com essas doações. Esse movimento é muito importante e estamos unidos, com o governo do estado, para minimizar os efeitos do inverno sobre a população necessitada”, explicou. ●

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



Trânsito mais seguro e humanizado

Unidades do SEST SENAT em todo o País se movimentaram com a campanha Maio Amarelo, que completa dez anos em 2023

por Aline Roriz

O SEST SENAT realizou, de 1º a 31 de maio, mais uma mobilização nacional da campanha Maio Amarelo. Registraram-se mais de 540 mil atendimentos para trabalhadores do transporte e comunidade em geral em quase 700 pontos do País. Em 2023, a CNT e o SEST SENAT são os apoiadores centrais da campanha, a qual conta com esforços do Observatório Nacional de Segurança Viária, do Ministério dos Transportes e do Ministério das Cidades.

Houve diversas atividades, como *blitze* educativas, palestras de conscientização e atendimentos gratuitos de saúde em empresas de transporte, terminais de cargas e de passageiros, pontos de parada e postos de combustíveis. Os profissionais das Unidades Operacionais levaram conscientização e orientações sobre o papel de cada um para a construção de um trânsito mais seguro.

Em 2023, o foco da conscientização são as escolhas que cada pessoa pode fazer para tornar o trânsito mais humanizado e seguro. Por isso, o *slogan* da campanha é “No trânsito, escolho a vida”. Afinal, se o propósito das leis de trânsito é proteger pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas, quando escolhemos respeitar essas regras, escolhemos a vida.

Para a diretora-executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, somente com respeito, responsabilidade e senso de coletividade é possível construir um caminho mais seguro, capaz de reduzir os índices de acidentes que o Brasil registra anualmente: “A atuação do SEST SENAT está diretamente relacionada com a segurança no trânsito. Espero que consigamos, com mais essa iniciativa, ampliar a reflexão sobre a segurança viária. É importante sabermos que essa



*COM MUITA SATISFAÇÃO,
SOMOS, PELO TERCEIRO
ANO CONSECUTIVO, OS
APOIADORES CENTRAIS
DESSA IMPORTANTE CAUSA.
ESPERO QUE CONSIGAMOS
AMPLIAR A REFLEXÃO CRÍTICA
SOBRE A RELEVÂNCIA DA
SEGURANÇA VIÁRIA..*

ação não começa nem se encerra em maio. O mês é apenas uma referência para a revitalização do discurso e das práticas em favor de uma cultura de respeito à vida. Esperamos que a mensagem do Maio Amarelo seja estendida por todo o ano”.

O mote da campanha em 2023 — “No trânsito, escolho a vida” — nos lembra que decisões individuais acertadas podem proteger, também, a vida de quem está ao redor. Por isso, usar todos os equipamentos ou dispositivos de segurança deve ser a primeira escolha no trânsito, como pedestre, ciclista, motociclista ou motorista.

Uma das ações de conscientização que o SEST SENAT implementou em alguns locais da mobilização do Maio Amarelo foi o uso dos óculos que simulam embriaguez, para que os trabalhadores possam entender o risco de dirigir depois de ingerir bebida alcoólica. “A experiência de usar os óculos de embriaguez foi surreal. Eu nunca tive contato com bebida alcoólica e, ao usar esse simulador, vi o quanto é horrível. Bebida ao volante, nunca”, afirmou Amanda Oliveira, motorista da Expresso Adamantina, de Araçatuba (SP).

Além de conscientizar, a mobilização proporciona atendimento para motoristas e trabalhadores do transporte. Profissionais das Unidades Operacionais do SEST SENAT avaliam e orientam sobre o modo como eles podem melhorar os cuidados com a saúde. “Eu participei da mobilização do Maio Amarelo e achei muito bom. Acredito que esse tipo de ação seja importante para nós, caminhoneiros, porque traz uma atenção à nossa saúde, além de que realmente enaltece a nossa profissão”, afirmou o motorista profissional Igor Abizares, que participou da ação em Jacareí (SP).

Na cerimônia oficial de lançamento da campanha, em 2 de maio, no auditório do Ministério dos Transportes, em

Brasília (DF), o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, destacou que a segurança no trânsito sempre ocupou lugar de destaque nas ações das instituições que integram o Sistema (CNT, SEST SENAT e ITL). “Com muita satisfação, somos, pelo terceiro ano consecutivo, os apoiadores centrais dessa importante causa. Espero que consigamos ampliar a reflexão crítica sobre a relevância da segurança viária”, apontou Vander Costa.

Em 2023, o Movimento Maio Amarelo completa dez anos de existência, uma década dedicada a reunir esforços dos mais diversos atores com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito.

ATUAÇÃO NACIONAL PERMANENTE

Além da mobilização nacional, o SEST SENAT mantém atendimentos permanentes de atenção à saúde dos motoristas profissionais e oferece cursos de capacitação para garantir mais segurança no trânsito.

Nas 162 Unidades em funcionamento em todo o País, são oferecidos atendimentos de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia, além de treinamentos com foco na direção segura, que aliam teoria e prática. ●



Ações do SEST SENAT buscam preparar os profissionais ligados ao transporte público a evitar acidentes de trânsito



CONHEÇA MAIS
DETALHES SOBRE O
TRABALHO DO SEST SENAT:
sestsenat.org.br/saude

POR QUE A **TOTVS** TEM OS MELHORES SISTEMAS PARA EMPRESAS DE **TRANSPORTE** **DE PASSAGEIROS?**

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



Venda de passagens - Controle o processo de venda e arrecadação.



Encomendas - Rastreie toda a operação de transporte de encomendas.



Escala de veículos - Realize a gestão de frotas e o monitoramento de veículos.

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

Saiba mais!



0800 70 98 100

totvs.com/prestadores-de-servicos/transportes-de-passageiros



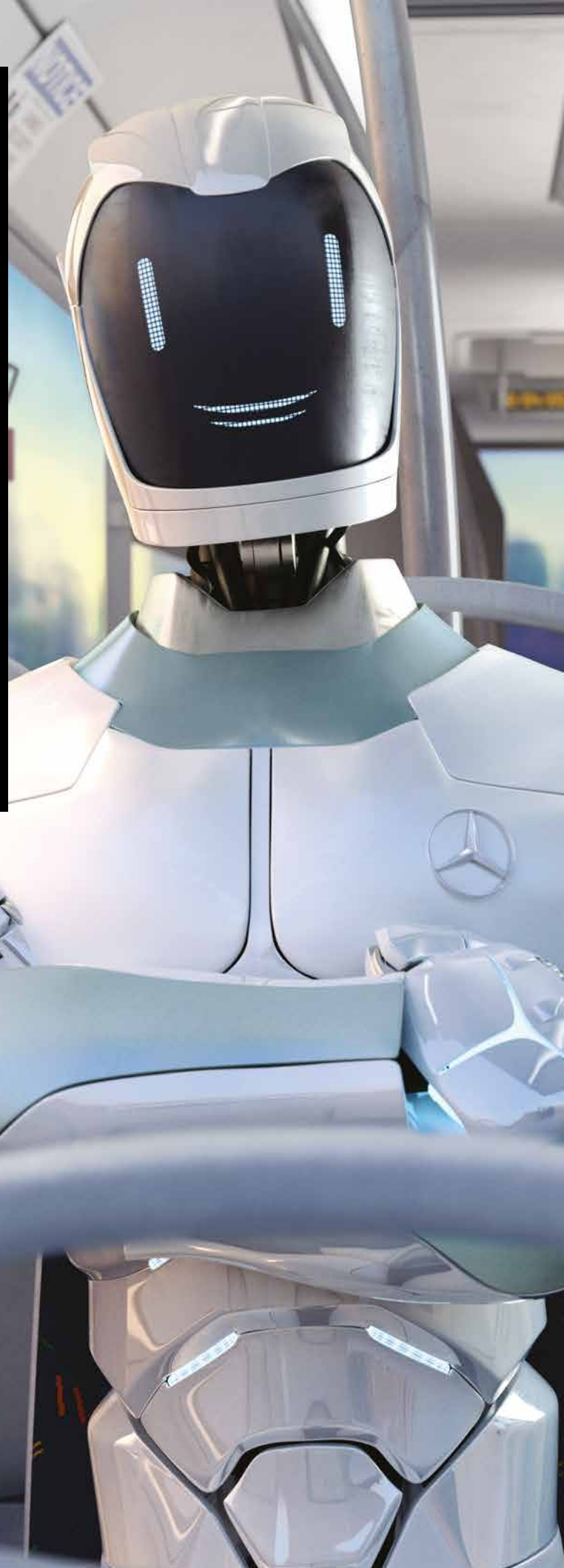
Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

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.



Juntos salvamos vidas.



Não deixe
que te **abusem.**
Vá de **Busão Legal!**



/busaolegal



@busaolegal



Somos mais ônibus



www.busaolegal.com.br