

Sou+ ÔNIBUS

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

JAN/FEV 2023. EDIÇÃO 37

Gratuidade para idosos

Transporte de passageiros aguarda a aprovação, para os próximos três anos, do custeio da gratuidade dos idosos

HOMENAGEM

Edição em homenagem a Denise Nicolini, jornalista responsável pela revista Sou+Ônibus

PONTO DE VISTA

Presidentes da FETPESP, da NTU e do SETPESP avaliam suas expectativas para o ano de 2023

SEST SENAT

Inauguração da unidade na cidade de São Carlos

PRODATA MOBILITY BRASIL ENTRA EM 2023 COM NOVO TIME DE ESPECIALISTAS, EM PROCESSO DE RENOVAÇÃO E CRESCIMENTO



Por Alexandre Pelegi
Publicado no Diário de Transporte

Mudanças marcam nova fase da empresa, em consonância com novos desafios do mercado de transporte; novas funcionalidades serão reveladas em 2023

Empresas que trabalham com tecnologia sabem desde sempre que a mudança é parte constitutiva de seu DNA.

Lidar com inovação, saber que o novo hoje será o passado em muito breve, são verdades que ensinam que a empresa que quer se manter referencial precisa estar sempre em constante renovação.

A PRODATA MOBILITY BRASIL, há mais de 30 anos no país, nunca deixou de seguir essa máxima: mudar sempre, para poder estar em condições de enfrentar e vencer os principais desafios do setor de transporte coletivo.

Com isso, a empresa se preparou nos tempos difíceis de pandemia para se reinventar diante de um futuro que, naqueles momentos, eram difíceis.

Hoje com um novo time de colaboradores, gente que traz vasta bagagem e currículo, a empresa mostra agora não só a mesma garra que sempre teve para seguir liderando o setor de bilhetagem, como demonstra manter sua marca de encantar o cliente e surpreender o mercado com boas notícias.

"Esta nova equipe de especialistas foi cuidadosamente escolhida pensando em agilizar e atender as necessidades e exigências dos nossos clientes. Mudanças são importantes para reposicionar a empresa no "Novo Hoje", atendendo prazos, com soluções inovadoras para continuar sendo a maior empresa de bilhetagem eletrônica do Brasil", diz João Ronco, presidente da PRODATA.



CONHEÇA NOSSA NOVA EQUIPE

Felipe Leoni - Engenheiro de Desenvolvimento de Hardware.

Leoni conta que em 2023 será apresentada a nova geração de validadores, "trazendo o que temos de melhor em tecnologia de comunicação, segurança e confiabilidade".

"A criação de uma plataforma nova com desenvolvimento conjunto com nossos parceiros na Europa fará com que o equipamento da Prodata tenha presença global, nos colocando na vanguarda em tecnologia de bilhetagem" finaliza.

Kleber Fernando Rocha - Gerencia o departamento de Operações e Planejamento da Prodata há 19 anos, abrangendo os seguintes departamentos:

Suporte técnico aos clientes - Customer Sucess, que atua na orientação e análise do funcionamento da solução;

Implantação de Software e Hardware, que são responsáveis pelo "delivery" das soluções.

Gestão de Projetos, que atua tanto no planejamento das atividades das equipes de TI como na Coordenação dos Projetos a serem implantados.

Rocha conta que para 2023 projeta uma Prodata renovada, "Que proporcionará uma experiência de atendimento e inovação, agregando mais valor ao modelo de negócio de nossos clientes e aos usuários do transporte público".

"Promoveremos também uma nova estrutura para atendimento ao cliente, visando o engajamento mais próximo ao cliente, para conseguir entender melhor a necessidade operacional da plataforma, pois somente estando próximos ao cliente poderemos estar mais sensíveis às suas necessidades", conclui

Daniel Barbieri - Profissional atuante na área de tecnologia em sistemas computacionais embarcados

Com atuação na área há mais de 20 anos, a maior parte desse tempo atuou com sistemas de bilhetagem eletrônica para transporte em diversas cidades do Brasil e do mundo. Atualmente coordena área de Desenvolvimento e Quality assurance de Front Office de sistemas de bilhetagem embarcada.

"Um perfil de área ágil e moderno, juntamente com paradigmas e metodologias do estado da arte utilizados globalmente", é o que espera Barbieri para 2023

Daniel Godoi - Engenheiro de Software

Começou a carreira na área de tecnologia ainda aos 14 anos, trabalhando com manutenção de computadores. Desde muito cedo já sabia que o mundo da tecnologia e desenvolvimento de software faria parte de toda a sua jornada.

Ao longo da caminhada profissional teve a oportunidade de passar por todas as etapas, desde Jr. até o cargo de Diretor de TI, sendo que todos voltados para área de mobilidade urbana, transporte e mercado financeiro.

"É com muita alegria e grandes expectativas que assumo o compromisso frente a equipe de Desenvolvimento de Software da Prodata Mobility Brasil. Nossa missão (quando digo 'nossa' é por saber que podemos contar com a sinergia das demais áreas e a diretoria) é manter a PRODATA no topo como referência do transporte e mobilidade urbana. Novos projetos, novos conceitos e muita tecnologia nos esperam em 2023", destaca Godoi.

"E pra finalizar, não tenho dúvidas que a nova PRODATA, com toda sinergia e foco que temos trabalhado, irá surpreender os clientes e parceiros de maneira positiva", finaliza.

Henrique Torete - Engenheiro pós graduado em gestão de pessoas

Com 20 anos de experiência nos seguimentos de tecnologia e eletrônica, há 12 anos atua na Prodata como gerente de operações, responsável pela fabricação, estoque, planejamento de materiais e produção, qualidade, assistência técnica e manutenção.

"Nosso objetivo é estreitar e fortalecer o relacionamento entre stakeholders da companhia e assim superar as expectativas de nossos clientes otimizando os processos e reduzindo custos e prazos" pontua Torete.

Bruno Cardoso - Engenheiro da Computação

Formado em 2003 com MBA em ações e Stock Picking (Ibmec), com formação DBA Oracle, especialista em tuning de aplicações e banco de dados

Trabalha na Prodata desde 2005, quando integrou a equipe de desenvolvimento que iniciou os softwares que foram base dos sistemas Prodata

Atualmente coordena as áreas de Desenvolvimento (backoffice, firmware e QA), Infraestrutura TI e banco de dados. Foi responsável pelo desenho, implementação e sustentação dos datacenters e clouds que atendem aos clientes Prodata em especificações/desenvolvimento de aplicações do sistema Mercury.

"Para 2023 os objetivos são consolidar produtos recém desenvolvidos que estão em seu ciclo de maturidade e foco na inovação de sistemas, que podem contribuir com a bilhetagem e nossos clientes, melhorando a usabilidade e conforto do usuário final", destaca Cardoso.

prodatamobility.com.br

Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

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

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

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

Mercedes-Benz
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.

Setor à espera de mudanças em 2023

O setor de transportes urbano, metropolitano e rodoviário inicia 2023 voltando as atenções para as medidas que precisam ser plenamente adotadas para que os seus serviços tenham a qualidade e eficiência exigidas pelos passageiros, a justa e adequada remuneração e a relevância que merecem nos planos de mobilidade dos estados e municípios brasileiros.

Em 2022 as empresas operadoras continuaram a amargar os prejuízos decorrentes da queda da demanda gerada pelo coronavírus, além da alta dos insumos, em especial do preço do óleo diesel, entre tantos outros fatores. Também não tivemos a aguardada aprovação de um novo marco legal para o setor, com novas regras de custeio e contratação dos serviços que atualizariam a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em contraposição, houve a liberação de recursos da ordem de R\$ 2,5 bilhões aos estados, Distrito Federal e municípios para cobertura da gratuidade aos idosos e há uma perspectiva de aprovação final pela Câmara dos Deputados, neste ano de 2023, do Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos (PNAMI), já aprovado pelo plenário do Senado Federal. Esse é um dos assuntos desta edição da revista.

Em depoimentos especiais, o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Artur Herszkowicz, o presidente executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Francisco Christovam, e o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Público Regular de Passageiros de São Paulo (SETPESP), Gentil Zanovello, falam sobre perspectivas, projetos e desafios para 2023. Contamos, também, com a colaboração do jornalista Antonio Ferro, editor da revista digital AutoBus e autor do livro “Desafios, Propostas e Frustrações”, um panorama do transporte coletivo nas décadas de 1970 e 1980, em artigo com sua visão sobre os transportes em 2023.

Terminamos 2022 com tristeza pela perda intempestiva de Denise Nicolini, editora da revista institucional da FETPESP nos últimos 20 anos. Jornalista competente, gentil e de sorriso largo, Denise tinha profundo conhecimento do setor de transportes de passageiros, além de sua dedicação ímpar e do seu comprometimento com o texto e com a qualidade editorial da revista que comandava.

Diante da reformulação do *layout* da revista e da perda de nossa editora, esta edição da Sou + Ônibus está sendo lançada para o bimestre janeiro-fevereiro de 2023.

Boa leitura!



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

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

DIRETORIA

PRESIDENTE

Mauro Artur Herszkowicz

VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu
Gustavo Rodrigues
Robson Rodrigues

VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga
Luiz Augusto Saraiva
José Roberto Iasbek Felício

VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior
Francisco Armando Noschang Christovam

CONSELHO FISCAL

TITULARES & SUPLENTE

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

SOU + ÔNIBUS

EDITORA RESPONSÁVEL

Regina Helena Teixeira (MTb 10.892)

COLABORAÇÃO

Leticia Oliveira da Silva Souza

CONSELHO EDITORIAL

Anderson Oliveira
Francisco Hélio Ferreira Da Silva
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 www.fetpesp.org.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

Jornalista Antonio Ferro analisa as expectativas para 2023

08 Capa

Transporte de passageiros aguarda a aprovação, para os próximos três anos, do custeio da gratuidade aos idosos

12 Depoimentos

As opiniões de Mauro Artur Herszkowicz, presidente do Conselho de Administração da FETPESP; Francisco Christovam, presidente-executivo da NTU; e Gentil Zanovell, presidente do SETPESP, sobre expectativas para 2023

Congresso 16

Após 4 anos, o SETPESP volta a realizar o "Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros" em sua 24ª edição

COMJOVEM 18

Novo ciclo na capacitação dos jovens empresários

Evento 20

Confraternização 2022 na FETPESP reúne associados e parceiros



22 SEST SENAT

Nova unidade em São Carlos

24 Projeto Gráfico

Sou + Ônibus com novo design

26 Campanha

Setpesp promove campanha para conscientizar a população dos benefícios da utilização do transporte regular

28 Despoluir

Programa Despoluir completa 15 anos

Aconteceu 30

Copa SEST SENAT de Futebol

Censo Setorial 32

FETPESP realiza o primeiro censo setorial e coleta centenas de dados em benefício do setor

Homenagem 36

Denise Nicolini

Circulando 38

São Carlos, uma cidade tecnológica





O ano de 2022 será o espelho de 2023?

Pandemia, questões financeiras, redução da movimentação dos passageiros, concorrência e transição energética foram assuntos que estiveram presentes no cotidiano do transporte de passageiros sobre pneus em 2022. Para 2023, tais aspectos continuarão presentes no segmento?

Neste ano que se inicia, a esperança por dias melhores, diferentemente do que foi em 2022, dá o tom para o que possa vir no segmento de transporte de passageiros realizado pelos ônibus, urbanos ou rodoviários. Contudo, as adversidades tendem a se manter ativas, influenciando a cadência ou, até mesmo, prejudicando o desenrolar operacional. No entanto, a positividade deverá superar os desafios e os obstáculos.

No cenário nacional, vamos dividir os segmentos para que possa ser traçado um panorama no decorrer do ano de 2023. O transporte urbano, acredito, continuará sendo desafiado por várias questões que fazem parte

do seu cotidiano. Tem-se, pela frente, o fator transição energética do modal ônibus, talvez o assunto mais praticado neste momento, quando então há uma enorme aspiração pela eletricidade em termos de tração dos veículos, principalmente nas grandes cidades.

Existem, contudo, perguntas sem respostas quanto ao financiamento de aquisição dos veículos e infraestrutura necessária para a operação dessa modalidade de propulsão, considerando que a participação do poder público é fundamental no que tange a suporte financeiro e programas de incentivos; e sobre as baterias dos ônibus elétricos, é preciso ter o conhecimento da eficiência e do poder de sua vida útil, afinal, os sistemas brasileiros de transporte coletivo são parrudos e ordenam por veículos com alto desempenho.

Ainda no aspecto da tração, é preciso lembrar que os biocombustíveis também revelam-se positivos em termos de redução das emissões poluentes oriundas do modal. Em paralelo à energia elétrica, o biometano e o diesel verde podem ser inseridos na agenda ambiental, com menor impacto negativo em todos os sistemas.

A qualificação dos serviços é outro tema que deverá ser observado neste novo ano. Para se alcançar isso,



CONSIDERANDO QUE A PARTICIPAÇÃO DO PODER PÚBLICO É FUNDAMENTAL NO QUE TANGE A SUPORTE FINANCEIRO E PROGRAMAS DE INCENTIVOS; E SOBRE AS BATERIAS DOS ÔNIBUS ELÉTRICOS, É PRECISO TER O CONHECIMENTO DA EFICIÊNCIA E DO PODER DE SUA VIDA ÚTIL, AFINAL, OS SISTEMAS BRASILEIROS DE TRANSPORTE COLETIVO SÃO PARRUDOS E ORDENAM POR VEÍCULOS COM ALTO DESEMPENHO.”

a implantação de sistemas de BRT (Trânsito Rápido de Ônibus), como forma de promover eficiência operacional e viagens mais rápidas, pode proporcionar uma nova chance de melhorar a mobilidade urbana; a boa relação entre operação e cliente/passageiro é um exercício que precisa ser praticado em 2023, para que os serviços se tornem atrativos. Dentro dessa lógica, comunicação e informação são determinantes para obter sucesso.

Em referência aos vínculos entre operadores e poder público concedente dos serviços, o novo ano deverá reforçar o avanço de um marco regulatório, abrangente e detalhado, para atender à maioria das necessidades atuais do transporte público, modernizar as relações e fomentar a segurança jurídica para que os sistemas possam oferecer melhor qualificação.

De maneira simplificada, esse marco regulatório deverá observar os vários tipos de transporte e a diferença entre as tarifas de remuneração e pública (utilização), os princípios e conceitos relativos ao acesso universal aos serviços, o desenvolvimento sustentável, a segurança nos deslocamentos, a prioridade do transporte coletivo sobre o transporte individual, a inclusão social e a necessidade de publicidade e transparência sobre os dados e informações gerados pelo setor.

Aliás, o debate sobre os valores das tarifas e suas correlações com a manutenção dos sistemas e, consequentemente, o impulso às virtudes da operação, deverá continuar como centro das atenções durante 2023, não só objetivando a continuidade dos serviços, mas também garantindo o rendimento aos transportadores.

No transporte rodoviário intermunicipal, os desafios, igualmente, serão relevantes em 2023, a começar pela segurança dos negócios em um sistema regulado, que mantém um ritmo bem interessante que visa à qualificação operacional e ao bom desempenho para atender a seus clientes da melhor forma. Nesse sentido, não haverá espaço para aventureiros e suas conjecturas que não geram qualquer benefício a quem mais precisa do transporte.



O NOVO ANO DEVERÁ REFORÇAR O AVANÇO DE UM MARCO REGULATÓRIO, ABRANGENTE E DETALHADO, PARA ATENDER À MAIORIA DAS NECESSIDADES ATUAIS DO TRANSPORTE PÚBLICO, MODERNIZAR AS RELAÇÕES E FOMENTAR A SEGURANÇA JURÍDICA PARA QUE OS SISTEMAS POSSAM OFERECER MELHOR QUALIFICAÇÃO. ••

O assunto da transição energética não será tão fundamental em 2023, haja vista a introdução de uma nova geração de motores Euro VI que propiciará a redução significativa das emissões poluentes dos veículos.

O que deverá predominar no setor é o investimento contínuo em ônibus cada vez mais modernos, com tecnologia embarcada, seguros e confortáveis, além da capacitação profissional, objetivando viagens mais seguras e cômodas e oferta de modalidades de serviços. As formas de relacionamento entre clientes e operadoras também levarão em consideração o momento em que o passageiro se sente confiante e tranquilo para adquirir sua passagem por diversos meios eletrônicos e não apenas nas rodoviárias, conforme suas necessidades de deslocamentos.

Isso faz parte de um setor que entende como é importante atender, de maneira diferenciada, a seus clientes diante das transformações que acontecem com o passar do tempo. Que 2023 se olhe ao espelho e enxergue as muitas oportunidades que venham a surgir para confirmar o melhor do transporte. ●

ANTONIO FERRO

Jornalista, escritor e editor da revista AutoBus, especializada em transportes



Benefício aos idosos com custeio das gratuidades

Além da liberação de R\$ 2,5 bilhões, em 2022, as gratuidades aos idosos com mais de 65 anos poderão receber mais R\$ 5 bilhões por ano, nos próximos três anos.



FOTOS: SHUTTERSTOCK

O transporte público obteve uma significativa conquista em 2022: a destinação de R\$ 2,5 bilhões a estados, municípios e ao Distrito Federal, para o custeio das gratuidades aos maiores de 65 anos. Agora, a expectativa é que seja aprovado, em 2023, o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), com recursos limitados a R\$ 5 bilhões por ano, para os próximos três anos.

O Projeto de Lei 4392/21 que cria o PNAME foi apresentado no começo de 2022 e aprovado, em fevereiro, pelo Senado. Desde março do ano passado, no entanto, está em tramitação na Câmara dos Deputados.

A proposta prevê aportes da União a estados, ao Distrito Federal e a municípios que oferecerem serviços de transporte público coletivo urbano regular. A previsão é que os recursos venham dos *royalties* de petróleo e serão destinados a fundos de transporte público coletivo, criados pelos entes federados, com distribuição proporcional à população maior de 65 anos residente em cada localidade.

No caso de transporte intermunicipal em regiões metropolitanas ou regiões integradas de desenvolvimento, 20% do valor do fundo serão retidos pela União e repassados ao ente federativo responsável.

Para receber a verba, o projeto indica que os estados, o Distrito Federal e os municípios instituam seus respectivos fundos de transporte público coletivo com o objetivo de receber os aportes financeiros.

Liberado no ano passado, o Auxílio Emergencial à Gratuidade das Pessoas Idosas no Transporte Público Coletivo Urbano foi instituído por meio da Emenda Constitucional nº 123/2022, regulamentada pela Portaria Interministerial 9/2022, dos Ministérios do Desenvolvimento Regional (MDR) e da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos (MMFDH).

Em São Paulo, mais de 130 cidades tiveram acesso aos recursos do Auxílio Emergencial, entre elas São Paulo, Campinas, Araraquara, Diadema,



PARECER JURÍDICO AUXILIA PREFEITURAS NO USO DAS VERBAS DO AUXÍLIO EMERGENCIAL À GRATUIDADE DAS PESSOAS IDOSAS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

Consulta foi contratada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

A falta de estrutura para gerenciar os recursos liberados pelo Auxílio Emergencial à Gratuidade das Pessoas Idosas no Transporte Público Coletivo Urbano e a falta de definição de instrumentos legais para fazer o repasse do dinheiro às empresas operadoras levaram a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) a contratar, no final do ano passado, uma consultoria jurídica especializada em direito público, para ajudar governadores, prefeitos, secretários de transportes e empresas operadoras a dirimir as principais dúvidas sobre a utilização dos recursos liberados pelo governo federal.

De acordo com Francisco Christovam, presidente-executivo da NTU, “há um receio de que os prefeitos usem os recursos de forma errada e incorram em improbidade administrativa, transferindo dinheiro público federal para contas de empresas privadas”.

Segundo a NTU, o documento aborda os aspectos legais do objeto e da finalidade da Emenda Constitucional 123/2022 quanto à aplicabilidade do recurso, tanto em relação ao desequilíbrio do contrato de concessão quanto em relação à modicidade tarifária, entre outros pontos.

O parecer pode ser consultado no QR CODE ao lado



Guarulhos e Presidente Prudente. Ao todo, no Brasil, houve mais de 550 adesões para recebimento do Auxílio Emergencial.

O Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) efetivou os repasses da União no final de outubro passado, dois meses antes da data-limite marcada para 31 de dezembro de 2022. De acordo com a Secretaria Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano do MDR, esses recursos são importantes para garantir a mobilidade urbana para idosos e apoiar o setor de transporte público, um dos mais fortemente afetados pela pandemia, pela diminuição de pessoas circulando nas cidades.

ACESSO AOS RECURSOS

O repasse de recursos para municípios, estados e o Distrito Federal se deu de forma descentralizada, por meio da Plataforma +Brasil. Todas as solicitações de recursos utilizaram *software* específico para esse fim dentro da ferramenta do governo. O cálculo do número de pessoas com mais de 65 anos foi feito com base na estimativa mais atualizada publicada pelo Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DataSUS) com base nos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Alguns passos tiveram de ser seguidos para fazer o cadastro. O primeiro foi o preenchimento dos campos obrigatórios de cadastramento na Plataforma +Brasil. Depois, incluir uma autodeclaração, confirmando possuir serviço de transporte público de passageiros de forma regular em operação. Nos casos em que a autodeclaração abrangeu serviços de caráter semiurbano ou metropolitano, houve necessidade de incluir as cidades atendidas pelo solicitante, além de preencher o Plano de Ação no módulo Fundo a Fundo da plataforma.

Os documentos foram colocados à disposição na página do MDR destinada ao Auxílio Emergencial à Gratuidade das Pessoas Idosas no Transporte Público Coletivo Urbano, na aba Cadastro de Proposta. O preenchimento e a declaração precisaram ser anexados pelo município, estado ou Distrito Federal para ter acesso aos recursos.

Os entes federativos serão responsáveis pelo uso e pela distribuição dos recursos aos prestadores de serviços, observando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e a modicidade tarifária.

Caso as cidades e os estados utilizem os recursos de maneira irregular, o valor precisará ser devolvido. Para comprovar o uso do dinheiro, deverá ser elaborado um Relatório de Gestão, no qual deve

constar de que modo os recursos foram aplicados e uma descrição dos resultados: como se deu o amparo aos idosos, se foi aplicada a modicidade tarifária e se houve o equilíbrio dos contratos de concessão com a operadora, ou seja, uma declaração de cumprimento dos compromissos pactuados.

DEFINIÇÕES DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

A portaria interministerial também apresentou as definições dos tipos de sistemas de transporte público coletivo. O urbano se refere àquele prestado no espaço urbano intramunicipal. Já o metropolitano, abrange os serviços prestados de forma intermunicipal ou interestadual, com características operacionais típicas de transporte urbano, em

idades pertencentes a regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou regiões integradas de desenvolvimento (RIDEs).

Por sua vez, o transporte público coletivo semiurbano compreende as atividades de transporte público coletivo de passageiros interestadual, com características operacionais típicas de transporte urbano, prestado pela União em áreas que transpõem os limites de um único estado.

Para tanto, os serviços devem estar regulares e em operação. Isso significa que a atividade de transporte de passageiros deve ser adequada aos usuários, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, além de prestado de forma direta, indireta ou por gestão associada.



A ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DEVE SER ADEQUADA AOS USUÁRIOS, ACESSÍVEL A TODA A POPULAÇÃO MEDIANTE PAGAMENTO INDIVIDUALIZADO, COM ITINERÁRIOS E PREÇOS FIXADOS PELO PODER PÚBLICO, ALÉM DE PRESTADO DE FORMA DIRETA, INDIRETA OU POR GESTÃO ASSOCIADA.❖

PNAMI PODE APORTAR RECURSOS PELOS PRÓXIMOS TRÊS ANOS

Proposta prevê destinar aportes do governo federal aos estados, municípios e ao Distrito Federal.

Previsto para ser aprovado em abril de 2022, o Projeto de Lei 4392/2021, que cria o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), está em análise na Câmara dos Deputados. A proposta já foi aprovada no Senado e prevê o aporte, por três anos, de recursos federais para subsidiar a tarifa gratuita de pessoas com mais de 65 anos e, ao mesmo tempo, garantir tarifa baixa para os demais passageiros. No Brasil, com poucas exceções, o custeio da gratuidade dos idosos no transporte público é repassado aos demais usuários pagantes, onerando principalmente pessoas de baixa renda, as que mais utilizam o serviço.

O projeto também modifica o Estatuto do Idoso, para garantir que tenha acesso à gratuidade nos transportes o cidadão que apresentar qualquer

documento pessoal com fé pública que comprove a sua idade.

Criada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional, a iniciativa atendeu à solicitação da Frente Nacional de Prefeitos (FNP), após a crise no setor de transportes de passageiros gerada pela pandemia do coronavírus. Assim, o governo federal passará a custear o benefício da gratuidade aos idosos, criada pela Constituição Federal de 1988.

Para Francisco Christovam, presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), “esses recursos para bancar as gratuidades das pessoas com mais de 65 anos são muito bem-vindos, pois é um reconhecimento de que esses benefícios tarifários devem ser cobertos com orçamentos públicos e não pelo passageiro pagante”.●



Transporte de passageiros precisa se modernizar e ser prioridade nas políticas públicas de mobilidade

Os serviços de transportes de passageiros por ônibus têm um papel social importantíssimo, que é permitir o deslocamento de mais de 150 milhões de passageiros pagantes, todos os anos, nas cidades e entre as cidades. A flexibilidade do ônibus e a capilaridade dos serviços oferecidos propiciam um amplo conjunto de possibilidades para a circulação das pessoas, o que facilita a mobilidade da população por todo o país.

O transporte coletivo precisa ganhar qualidade e prioridade sobre o transporte individual, para que as empresas sigam trilhando o caminho da modernização, da atualização tecnológica, da gestão operacional eficiente, da realização dos investimentos necessários e do bom atendimento aos desejos de viagem da população, tendo como objetivo maior o conforto e a segurança dos passageiros.

As perspectivas para 2023 são tema dos depoimentos de Francisco Christovam, presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU); de Mauro Artur Herszkowicz, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP); e de Gentil Zanovello, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP).

É hora de o transporte público ser visto, realmente, como um direito social

Os operadores de transportes de passageiros aguardam o dia em que o Brasil reconheça esse serviço público essencial como estruturador da mobilidade, a ponto de priorizá-lo nas vias e nos investimentos. Queremos o reconhecimento da importância do ônibus, queremos que seja combatida a concorrência predatória entre modos e que haja investimentos em infraestrutura e mais segurança jurídica nos contratos de concessão e permissão dos serviços.

As empresas estão dispostas a prestar serviços de ótima qualidade a seus clientes, mas precisam contar com a parceria do poder concedente, nos estados e nos municípios. As operadoras podem auxiliar as prefeituras na elaboração dos seus planos e programas de transportes; dar um tratamento especial para os transportes nas regiões metropolitanas, como, por exemplo, discutir a criação das autoridades metropolitanas de transportes, além de investir em infraestrutura e comunicação com os clientes desse serviço.

Agora, estamos iniciando uma pequena recuperação dos prejuízos sofridos durante a pandemia, que nos trouxe sérias dificuldades de investimento na renovação das frotas. Esse cenário também nos mostrou a necessidade de atrair novos clientes, mas, para isso, temos o desafio de melhorar a qualidade dos serviços prestados à população, o que, de fato, só vamos conseguir com a colaboração do poder público, que contrata e planeja nossos serviços e o financiamento.

O setor de transporte urbano e metropolitano de passageiros necessita, com urgência, de subsídios, uma vez que a remuneração pelos serviços prestados de grande parte das empresas operadoras depende, unicamente, da arrecadação tarifária. Tornam-se, assim, prementes as discussões sobre a criação de outras fontes de recursos para custear a operação do transporte de passageiros, como o estabelecimento de uma CIDE municipal.



**MAURO ARTUR
HERSZKOWICZ**

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

Essas propostas podem ser viabilizadas com o novo Marco Legal para o transporte público brasileiro, em tramitação no Congresso, que visa modernizar as atuais regras do setor, para uma efetiva melhoria da qualidade dos serviços prestados, incorporando uma política de preços mais justa para os insumos e assegurando uma tarifa mais acessível aos passageiros, respeitando o que determina, desde 2015, o artigo 6º da Constituição Federal, ou seja, que o transporte coletivo é um direito social, que deve beneficiar toda a sociedade.

Outra proposta que a FETPESP tem acompanhado é a do Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos (PNAMI), aprovado no Senado e em discussão na Câmara dos Deputados. O objetivo é garantir a gratuidade do transporte público para idosos acima de 65 anos, por meio de repasses da União para os estados, o Distrito Federal e os municípios. Pela proposta serão destinados R\$ 5 bilhões anuais pelos próximos três anos, o que pode ajudar a evitar o colapso do sistema de transporte coletivo. O custeio das gratuidades para passageiros dos transportes urbanos e metropolitanos, com recursos do orçamento federal, colocaria um ponto-final na prática de transferir aos usuários que pagam as passagens a responsabilidade de custear as gratuidades impostas pelo poder concedente.



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) e do Conselho Consultivo do Instituto de Engenharia

Há uma expectativa de que, em 2023, se consolide a mudança de visão em relação ao transporte coletivo por ônibus, um serviço que possibilita as demais atividades econômicas e garante a vida nas cidades. União, estados e municípios devem contribuir para a oferta de um transporte de boa qualidade e para que o passageiro não tenha que arcar, sozinho, com o custo do seu deslocamento. Como um serviço essencial, precisa da maior participação do governo federal no financiamento do setor, tanto para investimentos em infraestruturas quanto para custeio da operação.

Nesse sentido, está sendo aguardada, para este ano, a aprovação de um novo marco regulatório para o setor, a exemplo do marco legal do saneamento, que se apoia em três pilares: um de ordem jurídico-legal e tem a ver com novos modelos de contratação; outro, diz respeito ao financiamento, mais especificamente à separação da tarifa de remuneração (tarifa técnica) da tarifa pública ou de utilização do serviço; e o terceiro pilar é o da qualidade do serviço oferecida aos passageiros.

Importante destacar, também, a expectativa do setor quanto à aprovação do Programa Nacional de Assis-

O transporte público precisa de investimentos que reduzam o tempo de viagens, atraiam novos passageiros e, conseqüentemente, diminuam os congestionamentos, os acidentes de trânsito e a emissão de gases poluentes

tência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI), para garantir que a gratuidade no transporte público urbano aos idosos acima de 65 anos, hoje custeada pelos passageiros pagantes, seja feita por meio de repasses de recursos federais, no valor de R\$ 5 bilhões por ano, durante três anos.

Também é esperada a retomada imediata de programas de investimentos em infraestruturas dedicadas à mobilidade urbana que priorizem o transporte público coletivo por ônibus, possibilitando o aumento da velocidade operacional, a redução do tempo de viagens e, conseqüentemente, a diminuição dos congestionamentos, acidentes de trânsito e a emissão de gases poluentes.

Além disso, também será necessário intensificar as iniciativas de capacitação dos órgãos gestores, continuar investindo na governança das empresas, melhorar a qualidade dos serviços prestados à população – por meio de parceria entre poder público e iniciativa privada – e separar a tarifa de remuneração da tarifa de utilização, que se traduz na prática do subsídio e de novas formas de custeio da operação, para baratear a tarifa de utilização e aumentar a demanda pelos serviços.

Ações promovidas pelo SETPESP ajudaram no entendimento da importância do transporte público coletivo de passageiros

O ano de 2022 foi de extremo desafio para o setor. Logo nos primeiros meses, reajustes salariais acima de dois dígitos, além de altíssimos reajustes do preço dos combustíveis, sem falar de insumos importantes como óleos lubrificantes e pneus. A crise externa provocada pela guerra Rússia-Ucrânia e a insegurança no clima dos investimentos internacionais agravaram esse cenário. E tudo isso, com o setor ainda recuperando a demanda em relação ao volume de passageiros transportados.

Em contraposição, mostrando a força e determinação das empresas filiadas ao SETPESP, diversas ações promovidas pelo sindicato auxiliaram a sociedade no entendimento da importância social do transporte público coletivo de passageiros. Nos piores momentos da pandemia, foram mantidas a qualidade do atendimento e a segurança do serviço disponibilizado para nossos clientes. Claramente, podemos comprovar a distinção do serviço regular em relação ao dos aventureiros que alardeavam a anarquia regulatória como solução de todos os problemas. Quem suportou as gratuidades para idosos, estudantes, pessoas com deficiência, recolhimentos de todos os impostos e taxas, obrigações trabalhistas e cumprimento fiel das viagens (em determinados momentos com até 2 passageiros a bordo) não foram os aventureiros, mas as empresas regulares.

Com tudo isso, esperamos ter sedimentado, na sociedade, um conceito de sustentabilidade e responsabilidade social. A expectativa em 2023 é da retomada do pleno mercado de turismo e lazer, a volta das viagens corporativas e a recuperação constante da demanda. Podemos afirmar, com segurança, que todos os investimentos em tecnologia, qualificação de pessoal e em moderna frota de ônibus de última geração foram fundamentais para



**GENTIL ZANOLLO
AFFONSO**

Presidente do SETPESP

ofertar com qualidade insuperável o melhor e mais seguro serviço de transporte de passageiros.

Será de fundamental importância a manutenção do diálogo com o poder público e com seus novos representantes para avançar e modernizar as pautas do nosso setor. O poder concedente precisa ter a visão 360 da complexidade do setor, uma vez que o sensível equilíbrio do sistema depende de constantes estudos e atualizações de dados.

Esperamos superar o período de pandemia, ainda no primeiro semestre de 2023, com muita determinação e constante respeito pela sociedade. ●



A concorrência ruínosa entre o fretamento ilegal e o serviço público regular



Há mais de duas décadas os temas e as palestras dos Congressos SETPESP vêm oferecendo esclarecimentos às contrariedades do setor, como é o caso do transporte ilegal, verdadeiras organizações que atuam à margem da lei, descumprindo regras, sonegando impostos e gerando altos lucros para seus executores.

Essas empresas de transporte de fretamento, que

operam irregularmente, não têm o menor cuidado com a manutenção dos veículos nem com as jornadas de trabalho dos seus motoristas que, por sua vez, são muitas vezes sub-humanas, o que expõe todos os dias a vida dos usuários ao perigo. É um problema crônico!

É dever do titular da competência reprimir todas as condutas irregulares, conforme o artigo 13, da **Lei de**



FOTOS: BANCO DE IMAGENS SETPESP

Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587) que, em sua redação, descreve: *na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.*

O número de veículos ilegais, sem autorização do poder público para realizar o transporte público regular, é

assustador. Pela importância do assunto, esse tema já foi amplamente discutido durante os congressos anteriores e permanece sob o nosso olhar.

Essa concorrência ruínosa entre o fretamento ilegal e o serviço público regular fará parte das discussões que acontecerão em maio de 2023, no 24º Congresso Responsabilidade Civil e Direito Aplicado ao Transporte Terrestre de Passageiros. Até lá! ●

COMJOVEM em Novo Ciclo

Depois de um ano de êxito, Comissão se prepara para novos desafios em 2023



Alexandre Figueiredo,
membro da COMJOVEM

Depois de um ano de intensa atuação, a Comissão de Jovens Empresários do Transporte de Passageiros da FETPESP (COMJOVEM) se prepara para um novo ciclo em 2023. Destinada aos jovens sucessores das empresas de transportes de passageiros, a COMJOVEM possibilitou, ao longo do ano, uma soma de aprendizados a cada encontro realizado, capacitando os futuros líderes para a gestão de seus negócios.

“As grandes instituições prosperam quando iniciam um movimento inclinado a pensar no futuro, para todas as demais gerações participarem e contribuírem na obra do NOVO, tendo em mente, sempre, a origem da história da empresa e de todos aqueles que a construíram. Abriu-se aí uma grande oportunidade, a COMJOVEM, com conexões para questionamentos e troca de experiências”, comenta Alexandre Figueiredo, da empresa Benfica e membro da COMJOVEM.

O novo ciclo, com a reformulação da estrutura da proposta em 2023, começou a ser traçado em novembro passado com o auxílio do consultor de implantação de projetos de alta complexidade, Carlos Toledo. Alguns encontros foram realizados para tomada de decisões do futuro do grupo, com definições de atividades, KPI's, metas e o propósito do grupo em relação ao projeto.

A COMJOVEM é um projeto disruptivo que aproxima os jovens empresários e executivos e auxilia no processo de sucessão familiar e em sua participação na empresa.

Sobre as impressões do futuro do grupo, Alexandre Figueiredo ressalta: “Com a COMJOVEM, os sucessores das empresas operadoras urbanas e metropolitanas podem se ajudar e trazer ideias e participações ativas, com o intuito de fortalecer o mercado e os negócios; estamos caminhando para isso. Essa sinergia de estar em união, de ser disruptivo e de ajudar um ao outro, isso é fantástico para o nicho e para o mercado de transporte”.

Já para Juliana Bonavita, da empresa Vale do Tietê e membro da comissão, “a COMJOVEM é a criação de uma importante rede de relacionamento, capaz de construir *networking* entre jovens do setor para troca de experiências em benefício de cada empresa por meio do desenvolvimento de novas e boas práticas. É necessário aproveitar toda experiência e conhecimento de diferentes gerações alinhadas ao avanço tecnológico da mudança de todo o *mindset* do setor”.

Com isso, as reuniões mensais da comissão trouxeram novos conhecimentos e ferramentas, as quais Juliana já levou para dentro da sua empresa. “Por intermédio do grupo, conheci a telemetria, que não era utilizada na empresa. Com a apresentação da Mobs2, levei a ferramenta para testes na empresa, medida que criou uma otimização do trabalho em medição de resultados.



Reunião liderada pelo consultor Carlos Toledo discute os rumos da COMJOVEM

Agora, com um novo ciclo em 2023, creio que iremos atrair mais jovens para adquirir novos conhecimentos, profissionalizá-los por meio dos cursos que iremos disponibilizar para os membros, procurando agregar e contribuir com a melhoria do setor e das empresas e ajudar até mesmo o próprio jovem a se encontrar dentro da empresa, em sua área de atuação, e ainda com inovações e tecnologias que poderá levar para a empresa, tudo isso em prol do crescimento do setor.” ●



Federação comemora bons resultados em 2022

Encontro celebra começo da superação da crise do setor no período da pandemia.

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) encerrou 2022 com um encontro com seus associados, amigos e parceiros, no começo do mês de dezembro. Mais do que uma confraternização, o evento marcou o fim de um ano em que as empresas começaram, ainda que de forma tímida, a superar a crise que abalou o setor durante os períodos mais críticos da pandemia da Covid-19 e mostrou, também, que as operadoras estão dispostas a buscar o melhor desempenho de suas atividades e o melhor atendimento aos seus clientes em 2023.

Mauro Artur Herszkowicz, presidente da FETPESP, destacou as realizações da entidade, em 2022, “em benefício e em defesa do transporte de passageiros. Uma dessas ações foi a campanha de combate ao transporte clandestino e a de combate ao mototáxi. Lançamos a COMJOVEM – Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Passageiro, inauguramos uma unidade do SEST SENAT em São Carlos e estamos fazendo um censo do

setor, além de uma inédita pesquisa salarial, que nos trará mais informações e dados para as ações a serem adotadas em 2023”.

Lembrou ainda os projetos desenvolvidos durante a sua gestão à frente do SEST SENAT nos últimos dois anos, como a criação de sete novas unidades operacionais (Assis, Ourinhos, Votuporanga, Osvaldo Cruz, Praia Grande, Atibaia e São Carlos), a aquisição de um edifício para instalação da futura unidade de Santo Amaro, a reforma e entrega da unidade operacional do Terminal de Cargas da Fernão Dias e a assinatura de convênios com a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) – Despoluir – com o Detran, em parceria com a Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) – treinamento de motoristas de ônibus e cargas – e com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, também em parceria com a FETCESP (Programa Via Rápida para o Emprego).

Em resumo, como ressaltou Mauro Herszkowicz, “continuamos realizando uma série de atividades visando à defesa do transporte de passageiros, ao benefício do transporte de passageiros e aos interesses dos empresários do transporte de passageiros”.

Para João Antônio Setti Braga, vice-presidente metropolitano da FETPESP, “depois da pandemia, o setor de transporte ficou muito mais maduro no que diz respeito à ótica política.

Até então, em 2019 e começo de 2020, a tarifa precisava cobrir todos os custos do transporte. Depois do auge da pandemia, todos os entes federativos, municipais, regionais e estaduais viram que a tarifa nunca cobriu o custo, e que tivemos uma disparada de preços não só do diesel, mas também da mão de obra, de veículos

etc., o que mostrou e demonstrou que a tarifa era insuficiente para o operador e muito alta para o cliente. Então, algumas cidades começaram a adotar o modelo já existente na cidade São Paulo, que é a diferenciação entre a tarifa de remuneração e a tarifa pública.

Essa mudança foi provocada pela pandemia, em uma conscientização que, talvez, demorasse anos. Esperamos que, agora, os novos governos saibam que o transporte precisa de subsídio, como ocorre no mundo inteiro. O setor de transporte espera com otimismo a entrada de 2023”!

Walter Barbosa, diretor de Vendas e Marketing Ônibus da MERCEDES-BENZ DO BRASIL, também considera que 2022 “foi um ano de retomada, porque se a gente olhar de janeiro até outubro nós temos um crescimento de 13% nas vendas, se comparado ao mesmo período de 2021. Isso, especialmente por conta do caminho da escola pelo segmento urbano e também pelo segmento rodoviário. É bem verdade que esses segmentos ficaram praticamente dois anos sem renovação, tanto 2020 quanto 2021. Em 2022, boa parte do segmento urbano precisou renovar a frota, por força contratual e, também, pela questão da idade média dos veículos.

Da mesma forma, o segmento rodoviário teve um crescimento exorbitante, 180% no ano de 2022, com projeção para dezembro de chegar a um mercado total de 17.000 (dezesete mil) unidades, com um crescimento de 20 a 25% com relação ao mesmo mês do ano passado. Só não foi melhor, eu diria, por conta dos desafios da cadeia logística. A falta de componentes acabou afetando boa parte das montadoras e encarroçadoras. ●

FOTOS: DIVULGAÇÃO



Colaboradores da FETPESP e SETPESP reunidos na festa de final de ano

São Carlos ganha moderna unidade do SEST SENAT

Com capacidade para fazer 53 mil atendimentos por ano, os serviços disponíveis são gratuitos para todos os trabalhadores do setor de transporte.

Considerada uma referência em inovação e tecnologia, a cidade de São Carlos agora conta com uma unidade operacional do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), inaugurada oficialmente no dia 8 de novembro. A nova estrutura, moderna e eficiente, já está atendendo aos trabalhadores do transporte, a seus familiares e à comunidade, com serviços na área de saúde e educação. Dentre os destaques, estão o simulador de direção de caminhão, carreta e ônibus — tecnologia de ponta utilizada no aperfeiçoamento de motoristas profissionais; e atendimentos nas áreas de psicologia, nutrição, odontologia e fisioterapia.

Capaz de fazer 53 mil atendimentos por ano, os serviços disponíveis são gratuitos para todos os trabalhadores do setor de transporte. A nova unidade tem 1.889,17m² de área construída e conta com sala de treinamento integrada ao simulador de direção para até 15 alunos; três salas de aula com capacidade para 25 alunos cada; um laboratório de informática para 18 alunos; e um amplo centro de eventos. Na área da saúde, a estrutura está equipada para prestar atendimentos em fisioterapia, psicologia, nutrição e odontologia clínica em quatro consultórios. Todo o prédio foi projetado também para comportar itens de sustentabilidade, como placas fotovoltaicas, reuso de água pluvial, brises para diminuição da temperatura interna e iluminação de LED, garantindo o compromisso ambiental do SEST SENAT alinhado às práticas ESG.

A cerimônia que marcou a inauguração da unidade contou com a presença de Vander Costa, presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e dos Conselhos Nacionais do SEST SENAT; Mauro Artur Herszkowicz, presidente do Conselho Regional do SEST SENAT de São Paulo e presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP); Nicole Goulart, diretora-executiva nacional do SEST SENAT; Luis Rafael Cardieri Marchesi, supervisor do Conselho Regional do SEST SENAT de São Paulo; Airton Garcia, prefeito de São Carlos; Edson Ferraz, vice-prefeito do município; além de convidados e autoridades, recepcionados por André Luis Nascimento, gerente da instituição em São Carlos.



- 1- Vander Costa, presidente da CNT
- 2- Airton Garcia Ferreira, prefeito de São Carlos/SP
- 3- Edson Ferraz, vice-prefeito de São Carlos/SP



SEST SENAT São Carlos: estrutura moderna para atender os trabalhadores do transporte

REFERÊNCIA LOCAL E REGIONAL

Localizada na Rua Vera Lúcia Maiello César, 395, no Parque Novo Mundo, a nova unidade é a sexta a ser inaugurada no Brasil e a primeira em São Paulo em 2022. Em todo o estado, são agora 31 operações em funcionamento, consolidando o plano de expansão e melhoria da rede física do SEST SENAT em todo o País. O valor do investimento foi de R\$ 15,4 milhões, considerando a obra e todos os equipamentos e mobiliários.

Durante a solenidade de inauguração, o presidente da CNT, Vander Costa, destacou a importância da instituição para São Carlos e região. “Estamos trazendo para o município o que há de melhor em atendimento e treinamento para trabalhadores do transporte, familiares e comunidade, como o simulador de direção, por exemplo. É uma estrutura completa, com salas conectadas e digitais, que elevam a qualidade do aprendizado. Estamos de portas abertas para que todos tenham acesso aos serviços oferecidos.”

Nicole Goulart, diretora-executiva nacional do SEST SENAT, ressaltou a receptividade da cidade ao projeto. “Estamos orgulhosos por inaugurar mais uma estrutura no estado. São Paulo é um polo do setor de

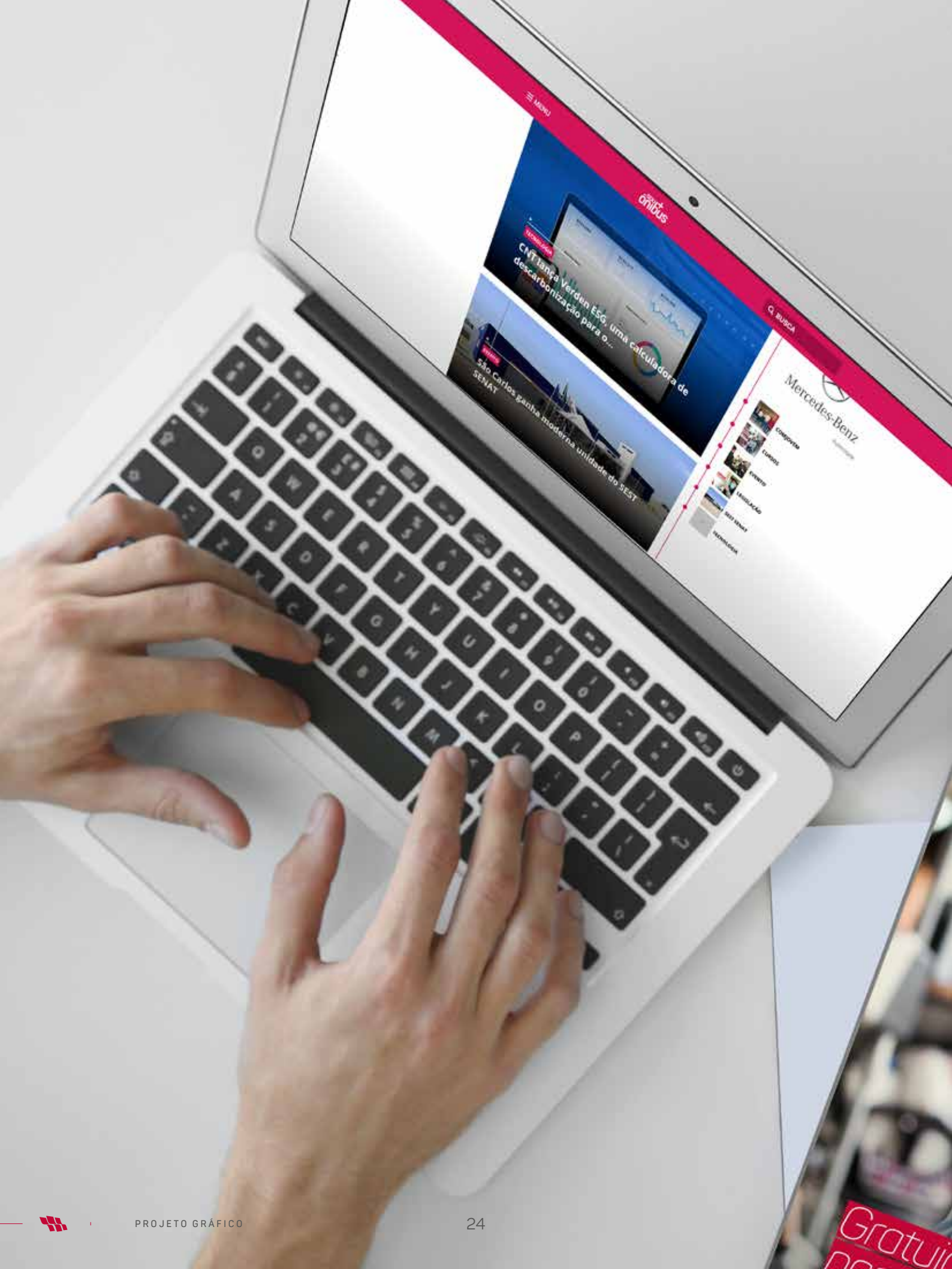
transporte, por isso, é muito importante ampliarmos nossa capacidade de atendimento, seja na área da saúde, seja na área de qualificação profissional dos trabalhadores. Todo o processo que culminou com o projeto pronto e entregue foi muito bem conduzido pela administração local.”

Edson Ferraz, vice-prefeito de São Carlos, agradeceu o empenho da entidade e destacou sua presença física no município a partir de agora. “A obra foi concluída em apenas um ano, praticamente, o que mostra a eficiência do SEST SENAT na elaboração de estratégias de serviços, atendimentos e qualificação dos trabalhadores do transporte. Tenho certeza de que a unidade vai proporcionar muito mais qualidade para a comunidade são-carlense, fomentando empregos, desenvolvimento e disponibilidade de suporte profissional e de saúde.” ●



Saiba mais sobre o projeto na unidade mais próxima do SEST SENAT. A lista completa das unidades você encontra no site da instituição:

www.sestsenat.org.br



Sou + Ônibus apresenta novo projeto gráfico

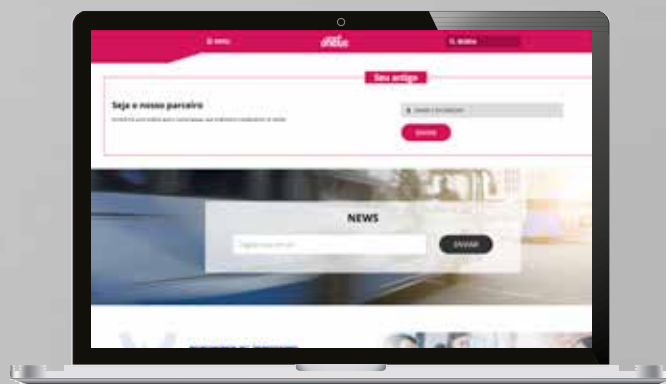
FOTOS: SHUTTERSTOCK

A revista Sou + Ônibus começa 2023 com um novo projeto gráfico e mudanças na forma de navegação pelo seu *website*. Esse projeto conta com reportagens, em tempo real, de assuntos ligados ao setor, trazendo informações atualizadas e confiáveis aos visitantes do *site*.

A repaginação permitirá aos usuários encontrar coleção de textos, fotos e vídeos de diversos assuntos como tecnologia, cursos, eventos, legislação, entre outros, separados em tags na lateral direita para que possam ser acessados a qualquer momento.

O *design* do *site*, assim como o da revista impressa, baseou-se em um trajeto em que o usuário irá percorrer as notícias, fazendo paradas em pontos de seu interesse, com assuntos divididos em áreas específicas, da mesma forma como os passageiros percorrem os itinerários dos ônibus, com seus pontos de paradas no caminho.

A publicidade também mudou e no novo projeto digital ganha um destaque maior. Os *banners* terão dois formatos: retangulares na parte superior e inferior do *site*, e quadrados, que serão exibidos em sua lateral.



QUER SER PARCEIRO DO SITE?

Outra grande novidade do projeto é um espaço destinado a novos parceiros. Jornalistas e entusiastas do setor de transportes de passageiros poderão enviar seu conteúdo para ser publicado na página. Passando por um processo de análise, para que nenhum conteúdo saia do propósito da revista de informar e trazer notícias e novidades de dentro do setor, todas as colaborações serão bem-vindas. Com isso, a revista acredita poder dar voz a novos parceiros, além de criar proximidade e interatividade com os usuários. ●



O transporte público regular de passageiros é um serviço essencial garantido pela Constituição



Ação da campanha feita na Rodoviária Tietê/SP





FOTOS: ABRE (SHUTTERSTOCK) / DE MAIS FOTOS (ADERVO SETPESP)

Diante dessa premissa, criamos a campanha Busão Legal, promovida pelo SETPESP, para compartilhar com a sociedade informações sobre a sustentabilidade do transporte regular e sua importância no dia a dia de trabalhadores, estudantes e da população em geral.

Somente as empresas regulares, que fazem parte da campanha Busão Legal, podem oferecer a tranquilidade de uma viagem segura, com a certeza de que conseguirão chegar a seu destino e voltar, com planejamento e muito conforto.

A Busão Legal demonstra toda a tecnologia embarcada nos sistemas operacionais das empresas regulares, permitindo a busca e compra da passagem de forma totalmente digital, embarque por meio de QR Code, sem impressões ou idas ao guichê e assistência 24h para o cliente com telemetria que acompanha a viagem do início ao fim.

Essa campanha destaca a importância de embarcar em terminais rodoviários modernos, seguros, com uma ampla gama de serviços para atender ao passageiro.

Demonstra, com uma linguagem atual e rápida, pontos fundamentais de uma prestação de serviço regular e legalizada, como a garantia de que a viagem irá ocorrer, na data e no horário que o cliente escolheu, em modernos ônibus de última geração, com todo o conforto a bordo. Com várias opções de serviços, convencional, executivo e leito, podem utilizar o tempo de viagem para descansar, curtir a viagem ou trabalhar, pois, com conectores USB individuais e rede WIFI 4g disponíveis, todos ficam conectados.

Outro aspecto fundamental é a segurança aplicada, contando com motoristas altamente treinados em simuladores, com experiência nas estradas e sempre descansados, prontos para cumprir rigorosamente a jornada de trabalho.

Com tudo isso, não podemos nem pensar em transportes alternativos e irregulares que colocam a vida dos passageiros em risco.

Milhões de pessoas dependem do transporte regular cotidianamente. Nossas empresas cumprem o papel de interligar o Brasil de forma regular, ampla, segura e confiável. Mesmo durante os momentos mais graves da pandemia, com o País praticamente parado, as empresas regulares mantiveram seu serviço 24 horas por dia, 365 dias por ano, cumprindo seu compromisso público, sempre ao lado do passageiro.

A Busão Legal conta com mais de 70 empresas associadas que priorizam a sustentabilidade do sistema de transportes de passageiros, garantem o atendimento dos clientes em suas escolhas, com segurança e conforto. ●



▶ Saiba mais sobre a campanha:
www.busaolegal.com.br



Programa Despoluir 2022

O maior programa ambiental da iniciativa privada do setor de transportes no Brasil, criado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e executado em parceria com o SEST SENAT e as 24 federações em todo o território nacional, completou, em 2022, 15 anos.

Segundo a CNT, o Programa Despoluir já efetuou mais de 3,6 milhões de aferições, com 108 técnicos espalhados pelo País, com garantia de cerca de 89% da frota nacional atendida e o volume de poluentes emitido pelos veículos dentro dos limites especificados pela lei.

No estado de São Paulo, para o setor de transportes de passageiros, a equipe da FETPESP é que faz as aferições. Os técnicos estão espalhados pela capital,

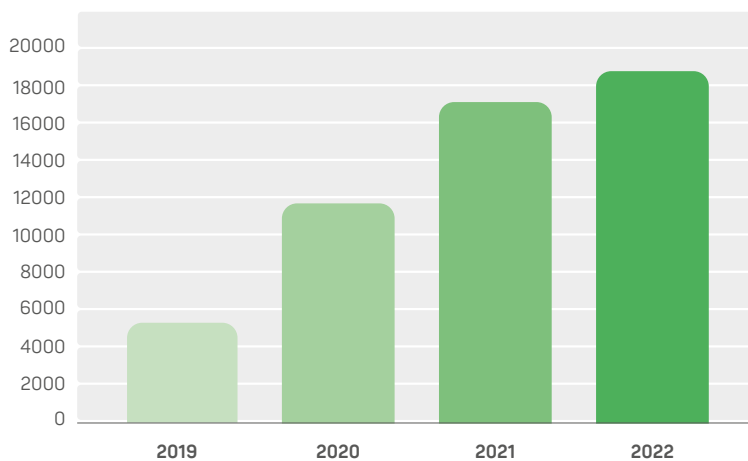


região metropolitana e pelo interior, e realizam as aferições diariamente, o que contribui para a melhoria da qualidade do ar em cada uma das cidades atendidas.

Além dos serviços prestados de aferição da fumaça emitida, os técnicos do programa fazem também a análise da qualidade do diesel, responsável por auxiliar as empresas a garantirem a qualidade do produto adquirido, maior performance dos veículos e menor impacto ambiental, afinal, o programa também tem



VEÍCULOS AFERIDOS



como objetivo promover a consciência ambiental das empresas e dos colaboradores, promovendo e apoiando iniciativas que contribuam com a responsabilidade socioambiental.

Com a retomada das atividades presenciais e dos eventos setoriais quase em sua totalidade, o Programa Despoluir marcou presença em algumas edições e promoveu encontros. Ao longo do ano promoveu os eventos do Movimento Cidade Verde na cidade de Bauru e em toda a Baixada Santista, unindo as cidades de Santos, Praia Grande, Peruíbe, Cubatão, Guarujá, São Vicente e Bertioga em um evento na unidade do SEST SENAT de São Vicente. A equipe do Despoluir também participou dos eventos da Bus Brasil Fest, do Parque da Mobilidade e LAT.BUS, além da inauguração da unidade do SEST SENAT em São Carlos.

Todo esse trabalho foi coroado ao final do ano com os números alcançados pela equipe da FETPESP. Os técnicos visitaram um total de 73 municípios em todo o estado, aferiram algo próximo a 18 mil ônibus com aprovação de 97,62% dos veículos.

Para 2023, a expectativa é de um número de aferições superior a 18 mil veículos e de ampliação da visibilidade do programa, com garantia da presença da FETPESP em eventos do setor e continuidade ao Movimento Cidade Verde em quatro grandes regiões do estado. ●

A democratização do esporte

Equipe da Asatur Transportes, de Boa Vista (RR), venceu as finais – realizadas em Ponta Grossa (PR) – da Copa SEST SENAT de futebol 7 Society, um dos maiores torneios de futebol amador, disputados só por trabalhadores do transporte.

por Diego Gomes



A prática de esportes, além de mais saúde, pode ajudar no desenvolvimento dos trabalhadores e na elevação da produtividade e competitividade das empresas. Um exemplo concreto é a Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society, um dos maiores torneios de futebol amador do Brasil. Promovida desde 2012, a competição é disputada por trabalhadores do setor de transporte e contribui, de maneira decisiva, para aumentar a disposição, o bem-estar físico e o espírito de equipe dos profissionais.

As finais da 9ª edição do torneio aconteceram nos dias 5 e 6 de novembro de 2022, em Ponta Grossa, no estado do Paraná. A unidade do SEST SENAT no município paranaense recebeu os jogos finais da competição e viu o time da Asatur Transportes, de Boa Vista (RR), se sagrar campeão de maneira incontestável, após uma goleada de 8x0 sobre a equipe da Vêneto Transportes (Campinas/SP).

Como o título dessa edição foi para um time de Boa Vista, as finais do torneio, em 2023, serão disputadas na capital roraimense. Na disputa do terceiro lugar, os baianos da Ótima Transportes superaram o time da RIT LOG, de Goiânia (GO), pelo placar de 4x2.

O presidente do Sistema CNT, Vander Costa, explicou que a realização da Copa está diretamente relacionada com a missão do SEST SENAT de promover a saúde do trabalhador. “Profissionais felizes produzem mais e o futebol é a paixão nacional. Possibilitamos a integração, despertamos o espírito de equipe e proporcionamos melhor qualidade de vida.”

Na sua nona edição, o torneio contou com mais de 10 mil jogadores inscritos, divididos em 683 equipes, representando 1.002 empresas de transporte dos modais rodoviário, ferroviário e aeroviário. Ao todo, nesse ano, foram realizados 1.577 jogos.

A diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, destacou a importância do torneio na elevação do engajamento e da produtividade dos trabalhadores nas empresas de transporte e na redução de doenças ocupacionais. “Pelos relatos que ouvimos dos empresários, pudemos constatar que os trabalhadores se unem mais, focam mais no trabalho e são mais eficientes. A gente percebe uma melhoria da saúde e da performance da empresa.”

A edição de 2022 da Copa SEST SENAT contou com a presença de Crizam César de Oliveira Filho, mais conhecido como Zinho, que esteve em Ponta Grossa para prestigiar os jogos decisivos. Segundo ele, o futebol tem o potencial de inculcar importantes valores nos atletas e é um instrumento de transformação social. “O esporte une as pessoas. A minha vida foi toda dentro do futebol. Aprendi a ter disciplina, a trabalhar em equipe, a respeitar as pessoas. E um evento como esse, do SEST SENAT, com excelente estrutura, é a realização do sonho da maioria desses jogadores”, disse Zinho.

EMPRESAS E TRABALHADORES FORTALECIDOS

William Albert, gerente operacional da filial de Campinas da Vêneto Transportes, relatou que o projeto do SEST SENAT é um importante instrumento para proporcionar saúde e integração aos trabalhadores da empresa. Também explicou que o SEST SENAT é fundamental para o desenvolvimento dos profissio-

FUTEBOL 7 SOCIETY

Essa é uma modalidade em que cada equipe conta com sete jogadores em campo – seis na linha e um no gol. As partidas têm dois árbitros e duração de dois tempos de 25 minutos corridos cada, além de 10 minutos de intervalo para descanso e orientação dos times. A modalidade surgiu, oficialmente, em 1996.

As partidas da Copa SEST SENAT seguem as regras oficiais da Confederação Brasileira de Futebol 7 Society vigentes. Cada equipe é composta de, no mínimo, 10 atletas e, no máximo, 15, além de um técnico. Pode ser inscrito, ainda, um auxiliar técnico, desde que ele também seja comprovadamente de empresa do setor. A Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society é realizada em duas etapas: a local e a nacional.

nais da Vêneto. “Usamos todos os serviços, tanto os cursos quanto os atendimentos de saúde. Mandamos todos os novatos se especializaram no SEST SENAT”, disse. O gerente operacional revelou que, com o curso de direção econômica, por exemplo, foi possível reduzir os custos da empresa em até 15%, em função do treinamento oferecido aos motoristas.

Para Francisco Alves da Silva, gerente operacional da Asatur Transportes, “é um grande prazer disputar essa competição do SEST SENAT e participar de um projeto tão positivo para todos nós. Os trabalhadores que não são atletas têm procurado se preparar fisicamente para tentar conquistar lugar no time. Cria-se uma competitividade saudável”, explicou. Ele salientou que todo o empenho no torneio resulta na melhoria dos serviços prestados pela empresa. “São notórias a qualidade e a evolução na prestação dos serviços. A gente percebe a felicidade e a disposição dos profissionais para exercerem suas funções, o que contribui para melhorar todos processos e atendimentos.”

NOVIDADE PARA 2023 Durante as finais da Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society, o presidente do Sistema CNT, Vander Costa, anunciou que a próxima edição do torneio, a ser realizada em 2023, passará a contar com uma categoria totalmente feminina. O torneio será disputado – nos mesmos moldes da versão masculina – exclusivamente por mulheres trabalhadoras do setor de transporte. ●



CENSO FETPESP 2022 – Um levantamento importante para o setor

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) iniciou, em 2021, um importante trabalho de levantamento das principais informações do setor, em sintonia com diversos segmentos econômicos que pautam a gestão de suas atividades na utilização do maior número de dados disponíveis.



Mudanças na legislação, no comportamento das pessoas e na tecnologia embarcada dos veículos trouxeram para as empresas operadoras dos transportes de passageiros essa nova realidade.

O projeto Censo é uma sequência do trabalho de levantamento das informações do setor, iniciadas pela pesquisa sobre a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), em 2021, e, posteriormente, pela pesquisa salarial setorial. O Censo 2022 é o terceiro projeto dessa série. O objetivo é conhecer melhor o setor, promover a aproximação da entidade com o dia a dia operacional das empresas e, assim, poder desenvolver novas soluções que atendam a essas demandas e relatórios que sirvam para a tomada de decisão dos empresários e gestores.

A idealização e o desenvolvimento do projeto contaram com o apoio da diretoria da Federação e das empresas associadas aos nove sindicatos filiados pelo estado, oferecendo amplo conhecimento para elaboração da base da pesquisa que contou com o apoio das empresas Mercedes-Benz – Ônibus e Caminhão – e da Caio Induscar.

O projeto teve sua construção em quatro etapas: a construção da metodologia e do questionário a ser aplicado, o desenvolvimento da plataforma de pesquisa FETPESP, a realização de entrevistas e, por fim, a consolidação do relatório. O questionário começou a ser elaborado no início de 2022 e, ainda nos primeiros meses do ano passado, foi definido o roteiro da pesquisa. Em seguida, veio a etapa de desenvolvimento da plataforma e a escolha de se ter um serviço desenvolvido sob medida para o Censo. Nesse momento, a FETPESP contou com a parceria da Pro4Tech, fundamental para o bom andamento e a manutenção do sistema.

O relatório final do Censo 2022 foi finalizado em dezembro, dando à FETPESP a confiança de que, nos próximos anos, os levantamentos de dados contarão com mais participantes, a fim de fornecer uma visão mais ampla do setor de transporte de passageiros no estado de São Paulo.



RELATÓRIO

A coleta de dados teve início no segundo semestre do ano passado e encerrou-se no dia 13 de dezembro de 2022. Ao longo do período, foram contatadas 74 empresas, via telefone, e-mails e, eventualmente, WhatsApp. Houve uma média de três a cinco contatos com cada empresa e, como resultado, um total de 29 empresas que responderam completamente ao questionário.

A pesquisa levantou dados como porte da empresa, número de veículos, região de atuação, número de garagens, tipos de serviços prestados (urbanos, metropolitanos, rodoviários, fretamento e escolar), tecnologia embarcada, salários e benefícios, bem como subsídios oferecidos aos passageiros por meio das empresas.

O relatório completo estará à disposição das empresas respondentes do Censo, que poderão utilizar as informações para definir estratégias e tomadas de decisão.



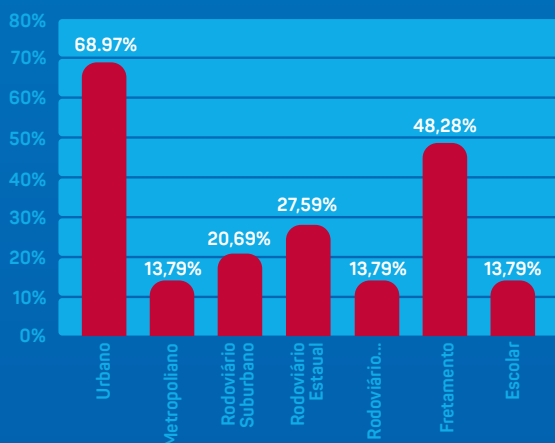
Ainda sobre as informações coletadas com as respondentes, 48% das empresas fazem uso da telemetria e todas as que operam serviços urbanos utilizam a bilhetagem eletrônica.

O Censo possibilitou, ainda, conhecer uma prévia da composição da frota, como demonstrado na tabela abaixo.

Um dos dados levantados pelo Censo mostra que várias empresas oferecem mais de um tipo de serviço, e 68% das entrevistadas operam serviços urbanos, seguidas por empresas de fretamento, 48,28%, conforme o gráfico abaixo.

Articulado	7,99%
Básico	6,44%
Micro-ônibus Convencional	0,28%
Micro-ônibus Executivo	2,13%
Midiônibus	5,41%
Miniônibus	3,04%
Ônibus Convencional	23,26%
Ônibus Executivo	36,03%
Padron A	15,42%

PERCENTUAL DE SERVIÇOS PRESTADOS



Em relação à existência de subsídios, 35% possuem subsídio ao passageiro transportado e apenas 8% tem algum subsídio às gratuidades.

O relatório completo será disponibilizado em breve para as empresas que participaram dessa primeira edição do Censo. A FETPESP pretende repetir o projeto no segundo semestre de 2023.

Se sua empresa não participou do Censo 2022, terá a oportunidade de colaborar com o próximo levantamento, neste ano. ●





*Uma vida
de amor*

Denise, como defini-la?

Filha amorosa, mãe dedicada, irmã cuidadosa,
tia "coruja", amiga fiel, profissional responsável...

Por onde passou, deixou sua marca de amor, seu sorriso
de simpatia e seu otimismo; sabia como ninguém a arte
de colocar-se no lugar dos outros e de doar-se.

Presença marcante, nós a sentimos, ainda, em todos os
instantes: nas horas alegres, nas tristes, nos momentos
de decisões, quando necessitamos de um conselho,
enfim, ela permanece conosco.

Ah! e como ela gostava de viver intensamente e de conhecer
lugares, pessoas e paisagens novas! Agora mesmo, deve,
com sua curiosidade nata, estar desbravando novos horizontes,
alçando voos para conhecer os lugares que tanto desejava.

Voa mesmo, Denise! Percorre os espaços infinitos!
Enquanto isso, nós ficamos aqui, com os nossos corações
apertados de saudades, mas com a certeza de que os
verdadeiros laços de amor não se rompem jamais e que
um dia todos nós nos reencontraremos.

Natália Nicolini (filha) e Maria Angélica Nicolini (irmã)

A Federação das Empresas de Transporte de Passageiros
do Estado de São Paulo (FETPESP) manifesta seu pesar pelo
falecimento de Denise Nicolini, jornalista e grande amiga
da federação. A diretoria da FETPESP expressa suas condolências
e solidariedade aos familiares de Denise pela triste perda.

e dedicação!



São Carlos, uma cidade high tech

A cidade de São Carlos, que ganhou a 31ª unidade do SEST SENAT, é conhecida como "Capital Nacional da Tecnologia", por conter um avançado polo formado por duas universidades públicas (USP e UFSCar), dois Centros de Pesquisas da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa Sudeste e Embrapa Instrumentação), faculdades particulares e empresas de pequeno a grande porte, com forte atuação em produtos de tecnologia de ponta.

Situada na região central do estado, a 234Km da capital, a cidade foi fundada em 1857, durante o período de expansão da cultura do café, e conta com uma população de cerca de 250 mil habitantes e um PIB de cerca de R\$ 12 bilhões.

A história de São Carlos tem início em 1831, com a demarcação da Sesmaria do Pinhal. Na data da fundação, 4 de novembro de 1857, a povoação compunha-se de algumas pequenas casas ao redor da capela e seus moradores eram, em sua maior parte, herdeiros da família Arruda Botelho, primeiros proprietários das terras da Sesmaria do Pinhal.

Na segunda metade do século XX, a cidade recebe

um grande impulso para o seu desenvolvimento tecnológico e educacional com a implantação, em abril de 1953, da Escola de Engenharia de São Carlos, vinculada à Universidade de São Paulo (USP), e, na década de 70, com a criação da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar).

São Carlos não é, porém, somente um centro tecnológico. A cidade conta com diversas atrações para quem quiser visitá-la, como o Parque Eco Esportivo Damha, onde é possível fazer caminhadas pela sua reserva ambiental e apreciar a diversidade da fauna e da flora. Apreciar a natureza também é uma opção para quem visita o Parque Ecológico de São Carlos, que reúne cerca de 700 animais, alguns ameaçados de extinção. O zoológico do parque é referência em pesquisas biológicas brasileiras.

Um pouco da história da cidade também pode ser lembrada com uma visita às fazendas históricas da região, como a Casa do Pinhal, situada nas terras da velha Sesmaria do Pinhal, e a Santa Maria, erguida em meados do fim do século XIX, que hoje funciona como um museu.

Boa viagem!

eMILLENNIUM
CAIO



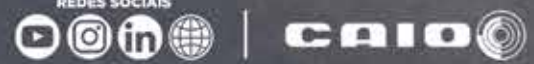
MKT CAIO 2022

Respeite as leis de trânsito.

**NO PRESENTE,
BEM-VINDO AO FUTURO**



SIGAM NOSSAS
REDES SOCIAIS





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



/busaolegal



@busaolegal



Somos mais ônibus



www.busaolegal.com.br

